



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

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

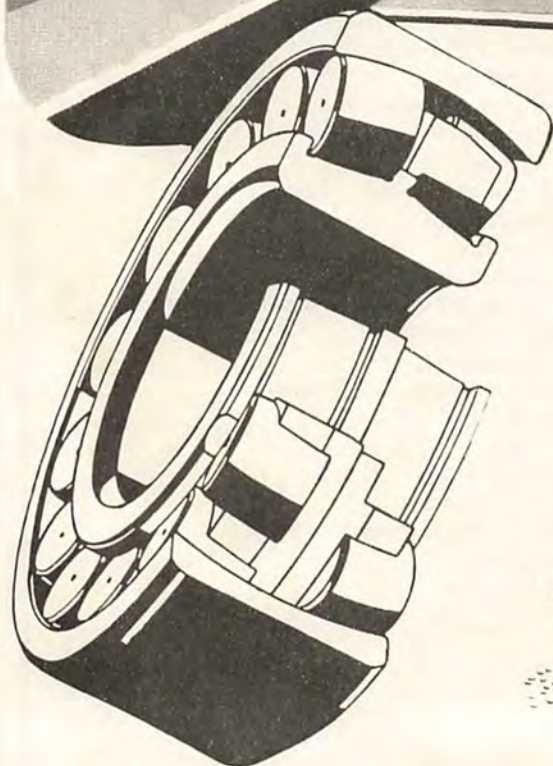
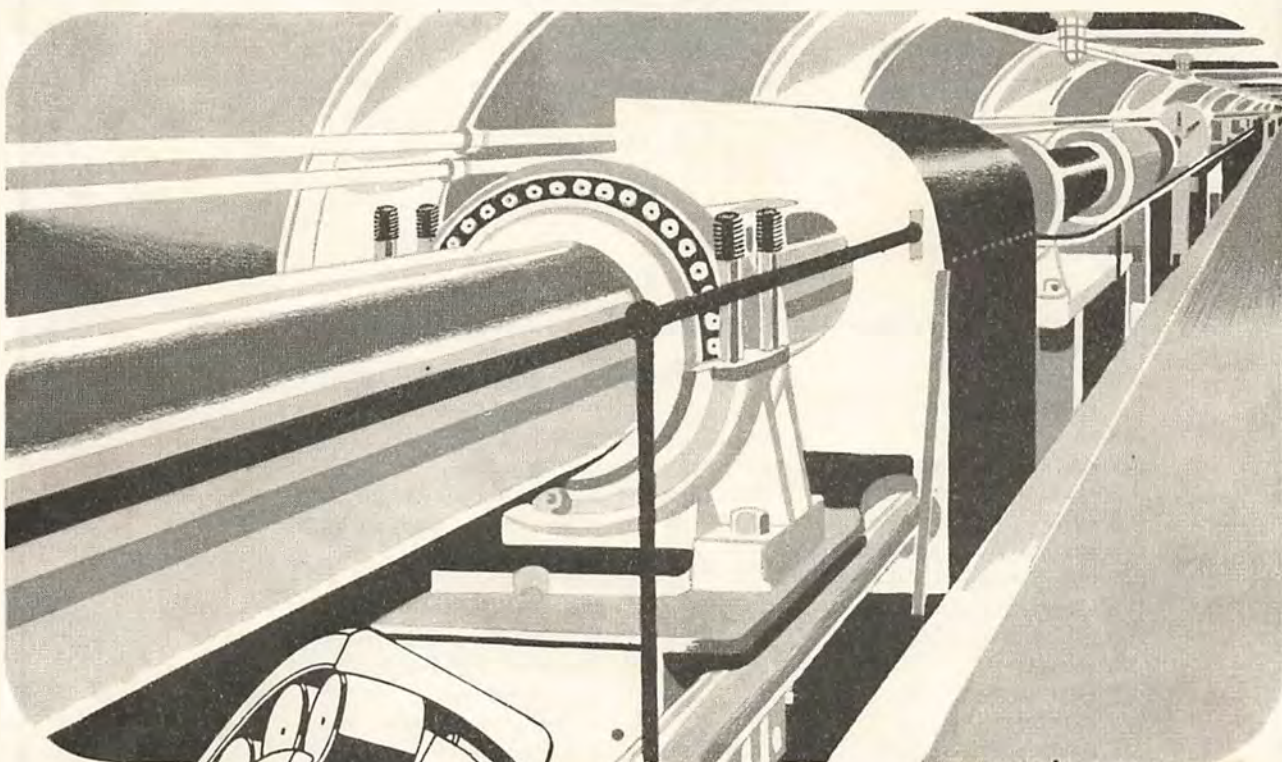
Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

50. AARG.
NR. I

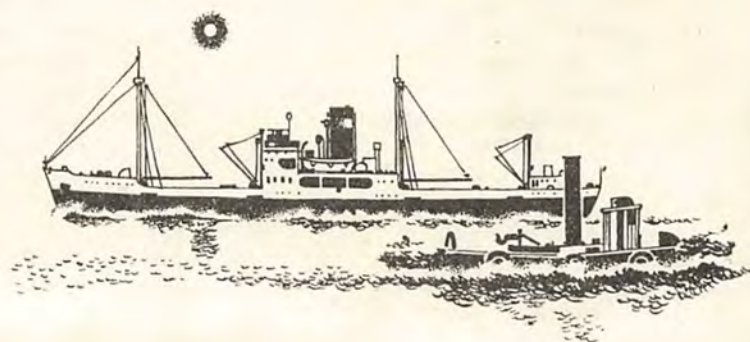
2. JANUAR
1943

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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



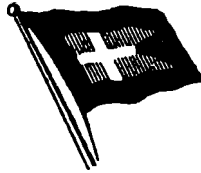
SKF

KUGLELEJER OG RULLELEJER



Medlemsliste

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

CARL LØWE

AMALIEGADE 28
KØBENHAVN K.

Kul- og Oliebunkers over
hele Verden.
Tankskibsbefragtning.
Skibskøb- & Salg.
Mineralolier og Derivater.
ASFALT
Isolationsmaterialer.

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491

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

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

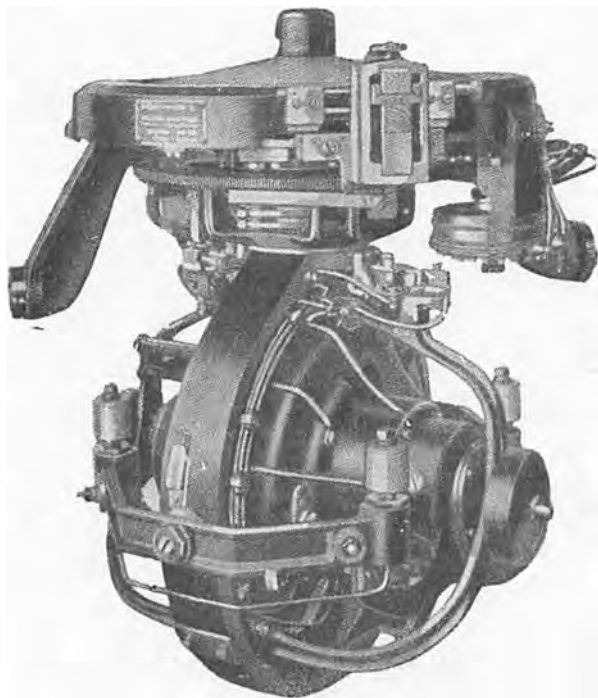
**ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR
DANSK SØFART**

GENSIDIGT FORBUND
AMALIEGADE 33

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

Sjælen i Skibet

SPERRY!
KOMPASSET!

Spar Tid!

Tid er Penge!

REPRÆSENTANTER:

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

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

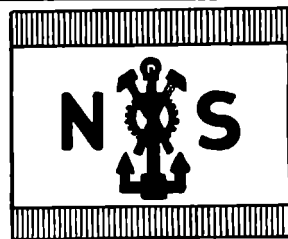
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

NYBYGNINGER

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.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

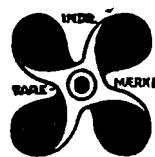
TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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



Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS



Grand Prix: Barcelona 1929 · Antwerpen 1930 · Paris 1937.

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngkarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERIG -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — 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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

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

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAEGT 1879)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

RUDKØBING

Erik Andersens Eff.

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

Stat 2.

Privat 1030

Telegr.-Adr.:

»Hude«, Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.TLGR. ADR.
SCHULTZ**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

REDERI- OG HANDELSSSELSKABET

MONTANA A/S

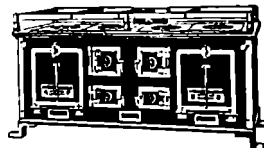
IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
 Telefon: 9246

Telegramadr.:
 MONTANAKUL

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.



Kabys = Komfurer
 til Kul og Olie

Forlæng Katalog Tit. C. 1630

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

JAN M. LYNGBY

INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL { 13779
15779

TELEGRAM »JANBY«



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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 1

LØRDAG 2. JANUAR 1943

50. AARGANG

FRA AAR TIL AAR

1942 — 1943

Igen skal vi fejre et Nytaar under Forhold og Vilkaar, der ikke adskiller sig synderligt fra sidste Aar. Da vi i Fjor ønskede hinanden et godt Nytaar, var det i det stille Haab, at Aaret, der kom, vilde bringe den Afgørelse, som kunde standse Krigen og give os vort Land frit og uafhængigt tilbage, bringe de landflygtige Skibe og deres Mænd tilbage og løsne de Baand, der snærer og som er blevet strammet i det Aar, vi har slidt os igennem. Men saadan skulde det ikke gaa. Krigen raser med forøget Voldsomhed og fra Havet strømmer Ulykkesbudskaberne fremdeles ind.

For den danske Skibsfart er Situationen vel ligesaa uoverskuelig som ved sidste Aarskifte. I sin Nytaarsudtalelse til *Dansk Søfarts Tidende* fremhæver Direktør *Mægaard*, at Skibsfarten formentlig er det af Krigen haardest ramte Erhverv, og det understreges, at den nuværende Situation maa give Anledning til de alvorligste Bekymringer.

Den Uvished, der gjorde sig gældende ved sidste Aarskifte, er ingenlunde blevet mindre, men tværtimod forøget. Sænkningstallene er stadig forfærdende store, og det er næppe i Dag muligt overhovedet at udtale sig om de Skibes Eksistens, der befinder sig under fremmed Kontrol, og det er jo den største og mest betydende Del af den danske Handelsflaade. Det Erhverv, der naar Freden atter kommer, for os skal vise Vejen fremad og udad, ved end ikke, hvor mange Skibe, der til den Tid staar til Disposition, ligesom det er umuligt at sige, i hvad Tilstand Rederierne faar Skibene tilbage.

Fra vort Naboland, Sverige — en Artikel om den svenske Søfart i Aaret, der svandt, findes andetsteds i Bladet — meldes om Rekordbyggeri af svenske Skibe trods store Materiale vanskeligheder. Det er i Sverige næsten lykkedes at erstatte Tabene i Form af Nybygninger. Den Chance er ikke forundt de danske Redere, da Materiale manglen og forskellige andre Forhold, som vi ikke selv raader over, gør det umuligt. Vel har saa at sige alle vore Rederier Byggeplaner liggende fuldt færdige, ligesom mange danske Ordre er placeret ved vore hjemlige Værfter, men hvornaar de vil kunne effektueres, staar hen i det Uvisse. Det er derfor indlysende, at Tonnagemanglen vil præge den danske Skibsfart, naar Forsyninger fra de oversøiske Pladser igen kan transporteres til Danmark.

Rederiernes Aarsresultater, der blev offentliggjort i Aarets første Maaned, viste dog et efter Forholdene nogenlunde gunstigt Resultat, men der blev i næsten alle Regnskaberne taget Forbehold, idet man jo ganske manglede Oplysninger om Skibene under fremmed Kontrol. I Aarsberetningerne fremgik det, at der var enkelte Rederier, der overhovedet ikke har et eneste Skib til Raadighed. I det forløbne Aar er enkelte Redere slaæet ind paa Smaaskibsfarten, dels for at finde en Arbejdsmark, og vel ogsaa som en Pengeanbringelse. Men Forholdene for den mindre Skibsfart

tegn sig heller ikke altfor lyst, bl. a. paa Grund af de manglende Brændselsstoffer. Torve- og Brunkulstransporterne har dog givet god Beskæftigelse, efter at Transporterne med Tog eller Automobiler har maattet indskrænkes.

Selv om man til Landets Forsyninger har haardt Brug for al disponibel Tonnage, er der dog stadig et betydeligt Antal oplagte Skibe, nemlig de mange Motorskibe, der laa hjemme den 9. April 1940, og som det siden ikke har været muligt at skaffe Brændselsstoffer til.

Som det fremgaar af Direktør *Mægaard*s Nytaarsudtalelse, og som man tillige vil kunne læse i *Dansk Søfarts Tidendes* Fragtberetning, foregaar de forskellige Befragtninger gennem Fragtnævnet, og Raterne er faste eller i alle Tilfælde under Kontrol. Forholdene paa Fragtmarkedet er helt præget af Krigsbegivenhederne, der stadig finder større og større Udstrækning. Et stort Tal dansk Tonnage er fremdeles beskæftiget i Farten paa Tyskland for at sikre os Brændselsforsyninger, ligesom dansk Tonnage ogsaa anvendes i Trælastfarten paa Finland og Malmfarten, men for disse to sidste Farter er Forholdene blevet yderligere vanskelig, efter at Østersøen er blevet Krigsomraade. Et dansk Skib har da ogsaa i Malmfarten mødt sin Skæbne i Form af en Torpedo.

Alle, der staar tilknyttet dansk Søfart, sporer ved Siden af disse mange praktiske Problemer et følelsesbetonet Element — et dybt menneskeligt Problem, som er den allerstørste Vanskelighed for Skibsfartens Mænd. Ved Aarets Indgang glider Tankerne til de danske Hjem, som i Aarets Løb fik den tunge Meddelelse om en Faders, Mands eller Søns Død derude i det fremmede. Tankerne gaar videre ud til de Søens Folk, som atter i Aar, ensomme, skuffede og tyngede af Længsel, maa leve milevidt herfra, skilt fra deres Familier, og til de Hjem, hvor der i denne Tid længes og savnes saa meget.

Vi ved saa lidt om de Tider, der kommer, men en Ting er givet: At det er den danske Skibsfart, der skal hjælpe vort Land gennem de vanskelige Aar, der vil sejle i det store Ragnarøks Kølvan, og vi ved, at livsvigtige Opgaver trygt kan lægges i Hænderne paa Skibsfartens Mænd. Trods mørke Uvejrsskyer ved vi, at Opgaverne vil blive løst saa godt som det overhovedet kan gøres. Som Skibsmægler *From Bartrumsen* skriver i sin Nytaarsartikel, staar Skibsfarten paa en fremskudt og ærefuld Plads, ogsaa fordi det Flag, vor Handelsflaade fører, repræsenterer vort Land ude over Havene.

»Every cloud has its silverlining« er det engelske Ord, vi maa falte vor Fortrøstning til. Sølvbræmmen om den mørke Sky, der i Dag hænger over Danmark, er Bevidstheden om, at vi har et Skibsfarterhverv, der med Udholdenhed og Dygtighed vil løse sine Opgaver, naar Danmark igen skal kæmpe sig frem til sin gamle Plads i Nationernes Rækker.

Danmarks Tak til sine Søfolk.

I Anledning af Aarskiftet udtaler Søfartens Minister *Halfdan Hendriksen* til *Dansk Søfarts Tidende*:

Dansk Skibsfarts Betydning for vort Land maa i Tider som de nuværende tegne sig klarere og klarere. Alle forstaaer Nødvendigheden af Opretholdelsen af de livsvigtige Tilførsler af Kul og Koks, Træ m. v., som hverken Erhvervslivet eller den enkeltet kan undvære, og alle følger med Beundring og Deltagelse de danske Skibes farefulde Fart, som har kostet mange lapre danske Søfolks Liv og mange gode danske Skibes Forlis. Fra Samfundets Side anerkender man den store Indsats, der er gjort baade af Redere og Besætninger, og gør, hvad gøres kan, for at støtte, hvor

Støtte er nødvendig og mulig. Det gælder om, at dansk Skibsfart kan opretholdes — ikke alene i Øjeblikket, hvor der er Brug for hver Ton Skibsrum, men ogsaa i Fremtiden, hvor de mange tabte Skibe skal erstattes, saaledes at vort Flag stadig med Ære kan vaje paa alle Have.

Jeg udtaler mine bedste Nytaarsønsker for Dansk Skibsfart i Forventning om, at denne ogsaa i det nye Aar maa være i Stand til at gøre en værdifuld Indsats for det danske Samfund, og at de Vilkaar, hvorunder Indsatsen gøres, maa blive mindre byrde- og farefulde end i de forløbne Aar.

Dansk Skibsfart ved Aarskiftet

Af cand. jur. E. Mægaard

Direktør for Dansk Dampskibsrederiforening



En Udtalelse om dansk Skibsfart ved Aarskiftet 1942/43 kan efter Forholdenes Natur i alt væsentligt kun blive en Gentagelse af tidligere Udtalelser.

Som ofte fremhævet er Skibsfarten formentlig det af Krigen haardest ramte Erhverv, og Erhvervet befinder sig stadig i en Stilling, som maa give Anledning til de alvorligste Bekymringer. Af den danske Handelsflaade er ca. to Trediedele, hvoriblandt mange af de nyeste og bedste Skibe, uden for Rederiernes Kontrol og sejler i meget farefulde Farter for de krigsførende Magter. Det er overordentlig usikkert, i hvilken Udstrækning og i hvilken Tilstand Rederierne vil faa disse Skibe tilbage. Mange er allerede gaaet tabt, og yderligere Tab maa befrygtes. Selv om man maa regne med Betaling for Benyttelsen af Skibene og Erstatning for de forliste Skibe, er det dog tvivlsomt, om disse Ydelser vil kunne dække, hvad det vil koste at anskaffe nye Skibe i Stedet for de mistede eller Omkostningerne ved at sætte de tilbageleverede i forsvarlig Stand.

Den forholdsvis ringe Del af Tonnagen, som er tilbage til Rederiernes Raadighed her i Landet, har endda ikke alle kunnet beskæftiges i de begrænsede Fartsomraader, som er til Stede. Motorskibe og Specialskibe er permanent oplagt paa Grund af Oliemangel eller manglende Anvendelighed. De resterende Skibe har i 1942 som i de tidligere Krigsaar været af uvurderlig Betydning for det danske Samfund til Sikring af Landets livsvigtige Tilførsler. For Smaaskibenes Vedkommende har det dog navnlig været Transporterne mellem Landsdelene af Brunkul, Tørv, Cement m. v., der har været betydningsfuld, efter at den landværts

Transport pr. Bane eller Automobil har maattet indskrænkes. Befragtningen af Skibene til Transporterne foregaar for en væsentlig Del gennem Fragnævnets Befragtningsafdeling, og for praktisk talt alle Befragtninger gælder nu Rater, der enten er fastsat eller kontrolleret af Fragnævnet. Der har saaledes ikke været Anledning for de enkelte Rederier til at udvise noget frit Initiativ, og det bør paaskønnes, at Rederierne i stort Omfang alligevel har bibeholdt deres Kontorpersonale og Organisation.

Bortset fra de første Maaneder af Aaret, hvor Isen haandt Farvandene, har den til Raadighed værende Tonnage været fuldt beskæftiget hele Aaret, og der har til Tider ligefrem været Tonnagemangel navnlig med Hensyn til Smaaskibene. Men Skibenes Driftsudgifter er steget betydeligt, medens de af Fragnævnet fastsatte Fragter i Hovedsagen er forblevet uforandret. Skibenes Driftsresultater er derfor formentlig ringere i 1942 end i 1941.

Decimeringen af den danske Handelsflaade ved Krigsforlis er desværre fortsat. Ogsaa Smaaskibsrederierne har navnlig i den senere Tid lidt store Tab.

De materielle Tab har saaledes været meget store, men ikke mindre smertefuldt er Tabet af over 800 gode danske Søfolk, der har mistet Livet under Udvølse af deres Gerning.

E. Mægaard.

Det tredje

Nytaaer

Af Skibsmægler

Vilhelm From Bartrumsen,
Mariager



For tredje Gang fejrer vi Nytaaer under Vilkaar, der nægter os at sende Skibe af Danmarks Handelsflaade ad Havene til. — Den Tilstand, vi i 1940 blev underordnet, har saa vist ikke løsnet sit Greb. Er de smaa Farvande, vi har til Raadighed for vore tiloversblevne Fartøjer, gjort sikrere? Er det Antal Tons, vor reducerede Flaade bringer hjem, blevet større? — Situationen taler for sig selv.

Det store Opgør, hvis Reflekser har lamslaaet os, udvikler sig kun langsomt imod en Fase, som vil lade Afslutningen sætte Fod over Dørrinnet. Men som Tiden er gaaet, kan man allerede skønne, at den Fred, Mennesker drømmer om og haaber paa, vil blive den tungeste og mest krævende. Verden har oplevet.

Blot ved at betænke de Opgaver, der bliver at løse, naar det Produktions- og Fordelingsapparat, der er en af Forudsætningerne for Nutidens Civilisation, skal genrejses, faar man Indtryk af, at som Krigen koster Blod i dyre Mængder, vil Freden kræve Sved. — Produktionsapparatet er saavel gennem direkte Ødelæggelser som ved Omlægning til Krigsindustri bragt ud af Førlighed, og de tilsvarende Fordelingsmidler gaar Krigens onde Vejr hen over som Haglbyger over Kornmarker. — Denne Krigs Ruinhobe til Lands og paa Havets Bund spotter ethvert Fortilfælde.

Saa grundigt udførte Forstyrrelser og Ødelæggelser kan kun udlignes gennem Slid og Forsagelse. — Det bliver en Prøvelse, intet Folk slipper udenom. Vi skal ogsaa bestaa den, og enhver, som ikke har stirret sig en Sygelighed til paa Krigen, vil kunne møde Tørnen med Tro og fast Humør, fordi man ved, at Vejen gaar fra Mørke imod Lys.

Ogsaa vi vil blive betroet i Samarbejde med Omverdenen at opbygge og sikre et frit Danmark. Vi skal indsætte Danmark i Nationernes Række som producerende og handlende Enhed, der paaagtes og placeres efter Værdien af sin frivillige Indsats. — I den Indsats, som skal bære vor fremtidige Eksistensberettigelse, staar Skibsfarten paa en fremskudt og ærefuld Plads. Den udbringer vort Salg, hjemfører vore Køb og indkasserer Fragt for begge Dele. Men dertil kommer, at under det Flag, Flaaden fører, repræsenterer den vort Land paa Havene og i Havnene Kloden over. Den indprenter for nær og fjern, at vi ud over vore snævre Landegrænser rækker saa langt, som Saltvandet bærer en Skude, at Danmark ud over alle Horisontler er med i det store Værk, der baade er en Kappelstrid og et Samarbejde.

At dansk Søfarts Fremtid bliver en gyldig Fortsættelse af Fortidens driftige og æstimerede Virksomhed, er et Haab, som for Livets dyre Skyld maa og skal blive til Vished. Tanken om en knækket Sejlads fremkalder Billedet af Nationen i en vingskudt Maa-ges Skikkelse: Danmark som Invalid, nedsat i Rang, berøvet et af Selvhævdelsens stolteste og nyttigste Udslag.

Men dette Skræmsel skal Virkeligheden holde os fra Livet; vi ligger jo inde med den bedst tænkelige Betingelse for at faa Greb i Fremtidens Muligheder, fordi vi ejer de rigtige Skibsredere. Man har Lov at kalde dem »rigtige«. De har jo evnet at hævde og udvikle dansk Søfart, skønt de maatte virke under Tryk af Krav og Forordninger, som stillede dem betyngel i den internationale Konkurrence sammenlignet med udenlandske Kolleger. Om nogen staar med trænet Dispositionsmod og Flair, maa det være dem, siden de saa rundt bestod Fortidens bastante Prøver. — Ganske vist vil de ikke, naar Tiden kommer, da de igen faar det aabne Havs Veje for Boven, have Udsigt til det, man kalder flyvende Start. Den snævre Nutid slog jo Bom for deres Fremfart, da den ene Part af Skibene nægtedes Forbindelse med Hjemlandet, medens Resten tabte Forbindelsen med Havene. — Det er da livsvigtigt — ikke alene for Søfarten, men for Nationen — at Staten i rette Tid sætter Liv i den Indfølgelse, der hidtil var bevidstløs, og aktivt griber ind for i Forstaaelse med dem, der har Skoen paa og nøje ved, hvor den trykker, at jævne Vejen for et Erhverv, som staar i første Række blandt de Midler, der er egnet til at vise Omverdenen et frit Danmarks Ansigt og Livsvillie og dertil knytter den Egenskab at være et fremragende økonomisk Aktiv.

Ved dette tredje Aarsskifte i Skyggen af det sænkede Jernlæppe bør vi se frem mod de Problemer, Tiden, der kommer, vil give os at løse. Det er sundere end at stirre i Hypnose paa den sure Nutid. Og ejer vi Evnen til at ville den fulde Indsats, savner vi ikke Grundlag for at kunne ønske hinanden et glædeligt Nytaaer.

FRAGTMARKEDET I 1942.

Det ligger i Forholdenes Natur, at det Aar vi nu har sagt Farvel til, ogsaa for Fragtmarkedernes vedkommende helt har staaet i Krigens Tegn, og Fragtunderhandlinger i gammeldags Forstand, hvor Raten normalt var et Resultat af Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel er forlængst en Saga blott.

Paa Markederne uden for Blokadezonen er praktisk talt al Skibsfart underkastet de Vilkaar som dekretes i London eller Washington, og ogsaa for vore hjemlige Markeders vedkommende har Aaret været præget af Statsdirektiver hvadenten disse nu kommer fra Fragtnævnet eller andre tilsvarende Institutioner i andre Lande.

Under disse Forhold er det klart at den fragtmæssige Udvikling i det forløbne Aar har været særdeles rolig, selv om vi, hvad gentagne Gange er paapeget i vore ugentlige Fragtberetninger, paa Grund af Forholdenes Natur, er afskaaret fra at bringe direkte Oplysninger fra de førende Shippingcentre som London og New York, hvilket naturligvis medfører, at man kun er i Stand til at følge Udviklingen i grove Træk, ligesom andenhaands Oplysninger i sig selv naturligvis ikke er saa paalidelige, som det man faar at vide, naar man har direkte Adgang til Kilderne.

Hvad Forholdene paa de oversøiske Markeder angaar er det dog uden for enhver Tvivl, at disse har været præget af den store Tonnageknaphed, som dels er et Resultat af Axemagternes Krigsførsel imod Handelskibsfarten og dels skyldes den voldsomme Udvikling af de Allieredes Krigsproduktion, der fordrer større og større Tonnagemængder til Transport af de voksende Behov for Raastoffer. Denne konstante Knaphed paa disponibelt Skibsrum, som under normale Forhold vilde faa Raterne til at springe i Vejret, har dog praktisk talt været uden nogensomhelst Indflydelse paa Fragtniveauet. Dette fastsættes for de engelsk kontrollerede Markeders vedkommende af Søfartsministeriet i London, der saavidt vides betaler Rederiet en bestemt Rate, men iøvrigt betaler Krigsforsikringspræmien. For Størstedelen af de amerikanske Markeders vedkommende fastsætter U.S. Maritime Commission visse Grundrater, men Befragterne skal derudover betale visse Tillæg til Dækning af Krigsforsikringspræmier og for disse Tillægs vedkommende har der været forskellige Svingninger i Aarets Løb, hovedsagelig afhængig af Krigsrisikoen, men selve Fragtniveauet har stort set været uforandret i hele Aaret, da en Forhøjelse paa 50 eller 75 Cents, som bl. a. fandt Sted i Kullarten fra Hampton Roads til Sydamerika, naturligvis har været helt uden Re-

lation til de herskende Markedsforhold paa det Tidspunkt Forhøjelsen fandt Sted.

I de frie oversøiske Trades har der været nogen større Bevægelse, men Raten for Korn fra River Plate til Lissabon, som er en af de Trades af denne Kategori, der hyppigst har været nævnt i de udenlandske Fragtberetninger, har dog svinget indenfor saa beskedne Grænser som \$60 og \$70, og i de sidste Maaneder synes Tendensen iøvrigt at være nedadgaende, idet de sidste Afslutninger er rapporteret at ligge paa omkring \$63. I en anden fri Trade, hvor der ogsaa har været gjort noget Forretning, nemlig Korn fra River Plate til Chile og Peru, sluttedes i Januar Buenos Ayres/Callao til \$ 18, men i Slutningen paa November var Raten steget til \$24.

Paa vore hjemlige Markeder har Aaret været præget af stærk Aktivitet. Der har været meget rigelig Tilgang paa alle Slags Laster, men praktisk talt al Fart har været underkastet Kontrol af enten den ene eller anden Myndighed, og som Følge heraf har Rateniveauet nærmest været stationært, selv om det dog fortjener at nævnes, at i Salpeterfarten fra Norge til Danmark, hvor en vis Bevægelsesfrihed gør sig gældende, har Raterne bevæget sig mellem Kr. 18 og Kr. 24, ligesom der naturligvis ogsaa indtil Fragtnævnet regulerede Raterne i Trælastfarten fra Østersøen til Danmark, var visse Bevægelser i disse Rater.

Hvilke Vilkaar Aaret 1943 vil bringe for Skibsfarten, er der ingen der kan forudse. Tabet af Handels tonnager har allerede været stort, og der er næppe Grund til at tro, at der vil indtræffe nogen Afslappelse i Søkrigen, saa Sænkningerne vil antagelig fortsætte, selv om Tempoet maaske kan variere noget fra Maaned til Maaned. Paa den anden Side bygger de Allierede, og især U.S.A., Skibe i et Tempo, som ingen tidligere har drømt om vilde være muligt. I en af vore sidste Fragtberetninger nævnte vi saaledes en officiel Udtalelse fra Washington ifølge hvilken det amerikanske Skibsbygningsprogram for 1942 paa 8 Mill. BRT. vilde blive fuldført i rette Tid, ligesom vi nævnte den Udtalelse den engelske Krigsproduktionsminister, Lyttleton, havde fremsat angaaende sine Underhandlinger i Washington, hvorefter de Allieredes Tonnageproduktion for 1943 vilde beløbe sig til ikke mindre end 14 Mill. BRT. Hovedparten heraf skulde naturligvis bygges i U.S.A. hvilket, i Forbindelse med den allerede i 1942 byggede Handelsflaade, giver Stof til alvorlige Reflektioner over, hvorledes den tonnagemæssige Stilling vil være Landene imellem, naar Kri-gen engang er forbi.



Den nye Isbryder Holger Danske, Danmarks hidtil største og kraftigste Isbryder, der ses her udfør, er nu afleveret til Statsbanerne. Den er gaaet til sin Station for at ligge klar, hvis Isforholdene skulde gøre det nødvendigt.

Skibssalgs-Markedet i 1942

Det hidtil bestaaende Forbud mod Salg af danske Skibe til Udlandet uden Tilladelse fra Myndighederne er — som meddelt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* — yderligere blevet skærpet, saaledes at man skal indhente Myndighedernes Tilladelse allerede inden et Skib tilbydes udenlandske Interessenter til Salg. Derved er der blevet lagt et yderligere Baand paa Bevægelsesfriheden paa et Marked, der i Forvejen er stærkt bundet.

Firmaet *Suenson & Jespersen* har nu udsendt sit Nytaarskatalog med den sædvanlige Oversigt over Skibssalgsmarkedet i 1942. Der gøres i denne Oversigt indledningsvis opmærksom paa, at noget Marked, som vi kender det før Krigen, som Følge af Restriktioner Landene imellem, ikke mere eksisterer. Desuden er Tonnagepriserne i høj Grad betinget af, om Tonnagen befinder sig indenfor et spærret Omraade eller ude i det fri Marked. I Kataloget indskrænker man sig til at give en Oversigt over de Salg, der har fundet Sted i Danmark og de øvrige skandinaviske Lande.

De eneste to Dampskibssalg, der har fundet Sted her i Landet, er Damperen *Finland*, ca. 3.000 Tons d.w., bygget i 1930, som blev solgt paa Vilkaar til den midlertidigt ansatte Pris 2.150.000 Kr., men denne Pris skal reguleres, naar Krigen er forbi, og Damperen *Skagen*, 1320 Tons d.w., bygget 1914, der ligeledes blev solgt paa specielle Vilkaar, idet Skibet befinder sig under fremmed Kontrol. Prisen var 500.000 Kr.

Til Argentina, hvor de var oplagt, solgtes med Tilbagekøbsret fire Motorskibe, hvoraf de tre med Køleanlæg, paa tilsammen 13.850 Tons d.w., for \$4.700.000, og desuden solgtes til Udlandet et 8600 Tons d.w. Dieseltankskib, bygget 1928, samt en Fragtdamper paa 3500 Tons d.w., bygget 1921.

Til Norge solgtes Passagermotorskibet *Mira*, bygget af Træ 1918, for Kr. 35.000, samt en Lægter paa ca. 85 Tons d.w., og til Sverige afhændedes Bugserdamperen *Høro* paa 160 HK., bygget 1901, for Kr. 59.000. For Købesummen for sidstnævnte indkøbtes Motorsejleren *Kajsa*, ca. 150 Tons d.w., bygget af Træ 1918. Yderligere er svensk 3/m Skonnert *Viking*, ca. 210 Tons d.w., bygget af Træ 1907, som forliste i dansk Farvand, blevet afhændet her i Landet og er blevet istandsat; men dette er ogsaa de eneste Forretninger, der har fundet Sted med Sverige, hvilket viser, hvilke Baand Restriktionerne lægger paa Handelen Landene imellem.

Postvæsenets udrangerede Færg *Aggersund* blev afhændet her i Landet for Kr. 32.000, og desuden solgtes Bugserdamperne *Falken*, 140 H.K., bygget 1894, og *Castor*, 110 H.K., bygget 1875, samt Passagerdamperen *Vejle*, bygget 1912, der nu anvendes som Bugserbaad. Endvidere solgtes fem Lægtere.

For en 1400 Tons d.w. Damper, ca. 25 Aar gammel, blev der — for indenrigs Køber — budt Kr. 900.000, og for en ca. 2000 Tonner, ca. 20 Aar gammel, Kr. 1.500.000, skønt Priserne ligger væsentligt over, hvad Baadene var krigsforsikret for; men Rederne synes at være ganske blottet for Interesse for Salg. Der er stadig alvorlige Reflekter til Dampertonnage i en hvilken som helst Størrelse.

Visse neutrale Lande har gjort energiske Forsøg paa at erhverve Baade, der befinder sig ude i neutrale

Havne, saaledes har der været en Række Bud, baseret paa Tilbagekøbsret.

Firmaet havde forsøgt Underhandling om Køb af en svensk Damper-Nybygning paa ca. 3000 Tons d.w., som kunde give Levering om faa Maaneder, men disse Forhandlinger strandede paa Grund af Restriktionerne. Endvidere har man forsøgt at kontrahere en ca. 3.500 Tons d.w. Damper paa dansk Værft, men da Tildelingerne af Materiale er ganske utilstrækkelige og uregelmæssige, har der ikke kunnet fastsættes nogen akseptabel Leveringstid.

Paa Skibspriserne i Sverige i Fjor anførtes en Række Eksempler, der viser, at en Damper paa 3.100 Tons d.w., bygget 1916, i Januar blev solgt for 2½ Million svenske Kroner. Et Dampskib paa 3.150 Tons d.w., bygget 1925, solgtes i Maj for samme Pris, medens en Damper paa 3.840 Tons d.w., bygget i 1909, i September solgtes for 1.200.000 sv. Kr.

Af Motorskibe solgtes i Sverige i Januar en Nybygning paa 9.200 Tons d.w. for 4.260.000 sv. Kr. I Maj solgtes en Nybygning paa 5.000 Tons d.w. for 4.125.000 sv. Kr., og et Motorskib paa 5.200 Tons d.w., bygget 1927, solgtes i samme Maaned for 2.616.000 sv. Kr.

Fra Sverige til Norge solgtes Passagerdamperen *Uddevala*, ca. 150 Tons d.w., bygget 1878, for sv. Kr. 100.000, samt en Motorsejler.

Fra *Finland* til Sverige solgtes Damperen *Hammarland*, ca. 6.400 Tons d.w., bygget 1911, og fra *Finland* til Schweiz solgtes Damperen *Elsa S.*, ca. 2.000 Tons d.w., bygget 1910, som laa i portugisisk Havn, for sv. Kr. 2.000.000. For en finsk 2.750 Tonner, oplagt i neutral Havn, bygget 1893 var der fast Bud fremme til sv. Kr. 1.800.000.

I Norge er der ikke omsat nogen Damper eller større Motorskib.

Som Eksempler paa Salg udenfor Skandinavien kan nævnes, at en 1.690 Tons d.w. Damper, bygget 1904, solgtes fra Brasilien til Schweiz for \$280.000, og at syv amerikanske Skibe paa tilsammen 35.700 Tons d.w. solgtes til Eire for £986.500.

Interessen for Smaaskibe har ogsaa i Aar været stor, og der er i Aarets Løb, til dette skrives, omsat 90 Motorsejlere paa over 50 Tons d.w. samt enkelte mindre Skibe, og der er blevet placeret et Par Nybygnings-Ordre for Skibe paa ca. 100 Br. Reg.-Tons med Statslaan. Priserne har været faste og stigende, men nogen yderligere, større Stigning bliver der næppe Tale om, idet adskillige Skibe, der udbydes i Dag, ikke vil kunne dækkes for Krigsrisiko til de Priser, der forlanges, og dette vil selvsagt bremse op for større Opsving i Tonnagepriserne.

Der er i Løbet af Aaret opstaaet flere nye Selskaber, som har erhvervet sig en Del Motorsejlere, ogsaa enkelte Dampskibsrederier er midlertidig gaaet over til Smaaskibstonnagen, dels som en Pengeanbringelse og dels for at have noget at virke med.

En 3/m Skonnert paa 160 Tons d.w., bygget af Træ 1939, som laa oplagt i fremmed Havn, er blevet afhændet til en fordelagtig Pris. Hvad iøvrigt Skibspriserne angaar henviser Firmaet til sin Fortegnelse over det Tonnage, der er til Salg.

I Sverige og Norge har der fundet relativt faa Salg Sted af Motorsejlere. I Sverige omsattes en halv Snes Skibe, og i Norge et endnu mindre Antal.

Københavns Havn i 1942

Af Havnedirektør, Kommandørkaptajn
W. Laub



Skibstrafikken paa Københavns Havn har i det forløbne Aar været af nogenlunde samme Størrelse som i 1941 med en lille Stigning i saavel Tonnagetallene som i Antallet af indkomne Skibe. For Godsomsætningens Vedkommende er der en svag Nedgang at spore, saavel for saa vidt angaar Mængden af udlosset Gods, som Mængden af indladet Gods.

Der har, som man vil kunne vente, været forøgede Vanskeligheder ved Gennemførelsen af Havnedriften og Havnens Vedligeholdelse samt Gennemførelsen af de paabegyndte eller planlagte Beskæftigelsesarbejder. Navnlig har Materiale mangelen været en Kilde til Vanskeligheder, især for saa vidt angaar de vigtigste Varer, Cement og Jern.

At Aaret begyndte med en Rekordvinter har naturligvis heller ikke gjort Situationen lettere, alene Isbrydningsudgifterne er løbet op til over 1/4 Mill. Kr., hvortil kommer anseelige Beløb, udgivet til Snekastning paa Havneomraaderne. Havnens Isbryder »Væderen« var under Iskampagnen udrustet i 86 Dage, nemlig fra den 20. Januar—15. April, og den assisterede i dette Tidsrum 82 Skibe, heraf 56 til København.

Men trods alle disse vanskelige Omstændigheder har Havnearbejdet dog ikke ligget stille. Allerede i 1941 paabegyndtes og afsluttedes en Del af de i Aarets Begyndelse til Afhjælpning af Arbejdsløsheden besluttede Udvidelses- og Moderniseringsarbejder, og i 1942 er bl. a. fuldendt Ombygning af 500 lb. m Kaj ved Kalvehod Brygge, Bolværkssætning i Fiskerihavnen Nord for Enghave Brygge, Pontonbroen til Erstatning for en eventuel ødelagt Knippelsbro eller

Langebros samt endelig Forlængelsen af Islands Brygges Kajmur med 140 m og Bolværkssætning i en Længde af 180 m paa Kalkbrænderihavnens Østside. Udenfor denne Gruppe Arbejder er endvidere afsluttet Opfyldningsarbejdet paa Revshaleøens Østside, hvorpaa B. & W.s nye, store Svejschal er blevet opført.

Af de store Beskæftigelsesarbejder, som staar tilbage at fuldende, er herefter kun Fiskerihavnen Syd for Slusedæmningen samt Lodsbygningen i Frihavnen.

De nævnte betydelige Nødhjælpsarbejder har beskæftiget et stort Antal Arbejdere, i Gennemsnit 475 Mand daglig. Heraf var 298 henviste Arbejdere.

Man maa i den nærmeste Fremtid regne med, at de nuværende Vanskeligheder vil blive yderligere forøget ved endnu større Materiale vanskeligheder, allerede Cement mangelen er en meget alvorlig Foreteelse, som, hvis den vedvarer, kan komme til at bevirke, at omtrent alle nye Anlægsarbejder i Havnen gaar i Staa, saaledes at man er henvist til blot at søge de Reparations- og Fornyelsesarbejder udført, som under ingen Omstændighed taaler nogen Udsættelse.

Omend der saaledes paa mange Omraader er sat Bom for Havnens Initiativ, vil der dog altid være Arbejdsfelter, hvor der kan sættes ind for at betrygge Driften og, saavidt gørligt, forberede den Efterspørgsel efter gode og moderne Havneforhold, som man maa haabe vil indtræde, naar de herskende Krigsforhold afløses af Fred, og Søtrafik og Samfærdsel atter kommer i Gang paa Basis af det nødvendige Handelssamkvem Landene imellem.

Aarhus Havn.

Af Havneingeniør H. Gebauer.

I Tiden fra 1/10 1941 til 1/10 1942 har Havne- og Bropengene udgjort 857.676,65 Kr. mod 815.639,43 Kr. i samme Tidsrum Aaret forud, altsaa en Opgang paa 42.037,22 Kr. — Taksten forhøjedes med 15 pCt. fra 1/4 1942.

Skibs- og Varetrafikken i de sidste 4 Aar fremgaar af nedenstaaende Skema:

Aar	Antal Skibe	N. R. T.	Ind- og udlosset Ladning
1938	5726	1.520.828	1.551.323
1939	5821	1.570.982	1.533.355
1940	3463	758.561	925.462
1941	2962	565.668	716.997

Der har altsaa i 1941 været en Nedgang i Vægten af den ind- og udlossede Ladning paa ca. 30 pCt.

Varebevægelsen i Kalenderaaret 1941, 0,6 Mill. Tons. viser en Nedgang paa 36,9 pCt. for den samlede Ind- og Udførsel. Der er ikke til Havnens eget Brug indført Materialer, hvorefter der ikke er betalt Vareafgift.

Indførselen viser en Nedgang paa 36,3 pCt. fra København, 6,8 pCt. fra Distriktet, 61,8 pCt. fra det øvrige Indland og 48,9 pCt. fra Udlandet.

Udførselen viser en Opgang til København paa 51,3 pCt. og til Distriktet paa 21,8 pCt. og en Nedgang til det øvrige Indland paa 25,7 pCt. og til Udlandet paa 48,2 pCt.

Ishindringer. Isdannelsen i Havn og Bugt begyndte ved Nytaar. Den 21. Januar laa Isen 4—5 Sømil ud i Bugten, men allerede næste Dag fandtes der ikke isfrit Vand inden for Sletterhage. Frosten fortsatte derefter næsten uafbrudt til April. Den laveste Temperatur maalttes den 25. Januar med 24,4 Graders Frost.

Først April Maaned begyndte med Tø, og Tovejret bragte den længe ventede Forandring. Den 3. April var Havnen isfri, og den 11. April var hele Aarhusbugten isfri.

I første Halvdel af Januar Maaned var der ingen Vanskelighed for Skibsfarten; saavel Rutetrafikken som den øvrige Trafik gennemførtes normalt. Indtil 20. Januar kunde Isen paa Bugten forceres af svage Dampere, men derefter kun med Isbryderhjælp.

Trods de vanskelige Tider viser Driftsregnskabet for det første halve Aar af indeværende Regnskabsaar, der løber til 1. April, et Driftsoverskud paa godt 450.000 Kr., og den kontante Kassebeholdning er steget til 490.000 Kr., samtidig med at der er brugt ca. 630.000 Kr. til Driften, afdraget ca. 90.000 Kr. paa gammel Gæld og brugt ca. 130.000 Kr. til nye Arbejder.



Skibsfart og Skibsbygning i Sverige.

Ved det forrige Aarsskifte maatte den svenske Søfart arbejde under meget ugunstige Auspicer, grundet paa Isforholdene. I Februar og Marts i Fjor var Trafiken paa de svenske Havne kun 20 pCt. af det normale, og ogsaa i April Maaned var der alvorlige Isvanskeligheder. Den Trafik, der blev dæmmet op for paa Grund af Isforholdene, blev forskubbet til et senere Tidspunkt, saaledes at Maj og Juni Maaned kunde opvise en særdeles livlig Søfart. Men paa Efteraaret svækkedes denne Trafik, saaledes at Aaret som Helhed udviser en betydelig mindre Udenrigssøfart end Aaret forud. For Aarets første ti Maaneder er denne Formindskelse anslaaet til 15 pCt. Man regner med, at Udenrigshandelens Kvantitet er formindsket noget mere end Søfarten. De svenske Skibes Trafiktal er formindsket med 9 pCt., medens de udenlandske Skibes er gaaet 19 pCt. ned. Blandt udenlandske Skibe indtager de danske Førstepladsen, men der maa dog gøres opmærksom paa, at Færgetrafiken indgaar i Tallene. Derefter følger de tyske og saa endelig hollandske og finske.

Fragterne indenfor Østersørummet, hvortil Sveriges Udenrigssøfart med Undtagelse af Lejdeskibene har været begrænset, har for Storstedelen været reguleret gennem Aftaler, gældende for Malm-, Kul-, Koks- og Trælast. Der er i en Række Tilfælde i Aarets Løb foretaget Justeringer opad, men nogen større Forskel i Fragtsituationen kan der, sammenlignet med Aaret forud, ikke siges at være opstaaet. Til en vis Grad beror dette paa Regeringens Prisstop-Politik.

Som bekendt befinder en stor Del af den svenske Handelsflaades Skibe sig udenfor Skagerakspærringens Grænse, hvor der gælder helt andre Vilkaar end indenfor denne Zone. Man kender kun lidt til disse Forhold, men det er aabenbart, at den herskende Tonnagemangel — trods alle Forsøg paa at lægge Fragterne fast, har drevet dem stærkt i Vejret. Medens det gennemsnitlige Fragtniveau for Østersømarkederne i Sammenligning med Førkrigstiden er tredoblet, saa synes Fragtniveauet udenfor Spærrezonen at være tildoblet. Det er imidlertid givet, at hertil bidrager de stærkt forøgede Krigsrisikopræmier, Hyretillæggene og de øvrige forøgede Omkostninger. Desuden maa man i stor Udstrækning regne med, at Rejserne tager betydelig længere Tid end under normale Forhold.

Det var ved Aarsskiftet 1940—41, at den Aftale traadte i Kraft, som skulde faa saa stor Betydning for hele det svenske Folk: Aftalen om Lejdetrafiken. I Erkendelse af Sveriges neutrale Holdning indvilgede de

krigsførende Magter i, at fem svenske Skibe hver Maaned skulde have Lejde til at passere Spærrezonen i hver Retning. Desuden skulde en Tankbaad i Kvartalet have Lov til at gaa til svensk Havn. Trods de krigsførende Magters Forsikringer om, at de saa vidt muligt ikke vilde gøre disse Skibe til Genstand for Krigshandlinger, er et Antal Lejdebaade alligevel krigsforlist, de sidste ved Minesprængning. De Laster, der er kommet til Sverige, har udgjort et meget værdifuldt Bidrag til Folkeforsyningen, og de Laster, der er gaaet ud, har i nogen Grad kunnet opretholde Forbindelsen med vigtige Eksportmarkeder.

Den svenske Handelsflaade er under Krigen (indtil den 1. December) blevet formindsket med 153 Skibe paa ca. 236.000 BRT — eller 15 pCt. af hele Flaaden. Dampskibstonnagen er formindsket stærkt, medens Motor tonnagen er forøget med 39 Skibe. Omkring to Tredjedele af Krigstabene er blevet erstattet, hvorved praktisk talt hele den nybyggede Tonnage bestaar af Motorskibe. Krigstabene udgjorde den 1. December 187 Skibe paa 484.000 BRT, og 1.010 Mennesker omkom ved disse Ulykker. Mange af de tabte Skibe gik i Linjefart i Oceantrafik, men der er ogsaa tabt megen Tonnage i Malm- og Tankfart.

Om det svenske Skibsbyggeri i Løbet af 1942 foreligger der endnu ikke samlede Oplysninger, men det synes at have relativt store Proportioner, trods Manglen paa Plader og det forøgede Byggeri til den svenske Marine. Hidtil kender man kun Enkeltheder om de Nybygninger, der er leveret til svenske Redere. Disse Nybygninger androg fra 1. Januar til 1. December 33 Skibe paa 70.000 BRT. Blandt Erstatningstonnagen er ogsaa 12 fra Udlandet indkøbte Skibe paa 22.000 BRT. Det samlede Antal svensk Tonnage, der siden Verdenskrigen er leveret fra svenske Værfter, udgøres af 105 Skibe paa 247.000 BRT. I samme Tidsrum er der indkøbt 54 Skibe paa 78.000 BRT. fra Udlandet.

Det er naturligvis svært at give en samlet Karakteristik af den svenske Søfart i Aaret 1942. Situationen har jo formet sig saa forskelligt for de forskellige Dele af Handelsflaaden. Sammenlignet med 1941 maa Aaret 1942 siges at have betydet en Forværring i Forholdene, selv om man maa erkende, at mangt og meget er gaaet bedre, end man havde turdet haabe. Fremtidsudsigterne bedømmes da ogsaa højest forskelligt af de forskellige Redere. Mange er Pessimister og tør ikke afgive Ordre paa nye Skibe til Erstatning for dem, der er gaaet tabt, medens andre er mere optimistiske og mener, at Fremtiden altid vil give Plads for en rationel Søfart.

FRA UGE TIL UGE

SKIBSREDER KRAEMER DØD

Den højt ansete Shipping-Mand, Skibsreder *Chr. Kraemer*, er 1. Juledag død, godt 68 Aar gammel.

Skibsreder C. Kraemer var af Sømandsslægt; Faderen var Skibskaptajn af sønderjydsk Slægt selv gennemgik han i sin Ungdom en alsidig Uddannelse inden for Shipping-Branchen; i seks Aar arbejdede han i Tyskland, England, Frankrig og Rusland som Korrespondent, Disponent, Skibsinægler etc., og i andre seks Aar var han ansat i Det Østasiatiske Kompagnis Rederi. I 1906 blev han korresponderende Reder for Dampskibsselskabet »Torm«, og til dette Selskab har han siden været knyttet, altsaa i 36 Aar. Allerede for tyve Aar siden udtraadte han dog af den daglige Ledelse og indtraadte i Rederiets Bestyrelse. Kort Tid efter valgtes han til den Formandspost i Bestyrelsen, som han siden har beklædt.

Blandt Skibsfartens Folk nød Skibsreder Kraemer stor Anseelse; i en Aarrække var han Medlem af Fællesrepræsentationen for dansk Søfart; han sad i Ledelsen af »The Baltic and White Sea Conference« og har været Medlem af Sørøtten i København helt siden 1910. Men samtidig var Skibsreder Kraemer stærkt optaget af nationale Spørgsmaal, navnlig saadanne, der knytter sig til Sønderjylland og Grønland; han var Medlem af Bestyrelserne for Grænseforeningen, Grænsesfonden, Sønderjydsk Forening for København og Foreningen for national Kunst samt Næstformand i Københavns Amts Skytteforening. Han har gennem Aarene medvirket ved Dannelsen af Hvalfangst- og Fiskeri-Virksomhed paa Færøerne og Kolonisering af Scoresbysund og var Medlem af Scoresbysund-Komiteen. Sine dybtgaaende nationale Interesser har han ogsaa lagt for Dagen gennem talrige Artikler i inden- og udenlandske Blade.

39 FISKERE SATTE LIVET TIL I 1942

Dansk Fiskeriforenings Formand, fhv. Landstingsmand *M. C. Jensen* giver i Fiskeritidende en Oversigt over Fiskeriet og dets Kaar i 1942.

M. C. Jensen fremhæver, at det ikke er nogen Søndagsfornøjelse at være Fisker. 39 Fiskere har i 1942 sat Livet til under Udøvelse af deres Gerning, og otte andre Fiskere er der stor Uvished om. Det er ialt 47 Fiskere, som savnes efter Fiskeriet i 1942.

Formanden for Vestjydsk Fiskeriforening, Bjergningsentreprenør *Klaus Sørensen* udtaler, at Aaret havde bragt de vestjydske Fiskere Rekordindkomster, men han understreger, at Driftsudgifterne er stegede meget betydeligt, saaledes er Priserne paa Brændstoffer stegede med det syvdobbelte siden Krigens Begyndelse.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

af de sidste Ændringer til Danmarks Skibsregister Afrengaar bl. a.:

Galease med Hjælpemotor *Constance* af København er udslettet som forlist.

Akts. *Carl Nielsen*, Sand-, Grus- og Singelsforretning, København. Selskabets Direktion bestaar af Direktør *Kai Nielsen*, Springforbi, og Direktør *Georg Carl Hjalmar Nielsen*, København.

Akts. Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, København, er Ejer af 3 m. Skonnert med Hjælpemotor Røme af Marstal, Brutto- og Netto-Tonnage iflg. Interims-Nationalitets-Certifikat henholdsvis 144 og 95 Tons.

NY MINISTERIEL BEKENDTGØRELSE

Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* har Handelsministeriet udsendt en Bekendt-

gørelse om Forbud mod Afgivelse af Tilbud paa Salg af Skibe til Udlandet.

Nu bekendtgør Ministeriet, at der ogsaa er udstedt Forbud mod Afgivelse af Tilbud paa Udlejning eller Bortfragtning af Skibe til Udlandet. Herefter maa Tilbud om Udlejning eller Bortfragtning af danske Skibe og Fartøjer over 5 Registertons Brutto til Udlandet ikke afgives, før Fragnævnet har givet sin Tilladelse dertil. Tilbud maa heller ikke afgives, selv om det ikke er bindende eller er gjort afhængig af, om Tilladelse opnaas.

EN NYTAARSHILSEN

FRA MARINEFORENINGENS FORMAND

Formanden for de danske Marineforeninger, Kommandør *Paul Ipsen*, har i det sidste Nummer af Foreningens Blad »Under Dannebrog« sendt en Nytaarshilsen til Medlemmerne. Det hedder heri:

— I denne fjerde Krigsvinter savnes i mange danske Hjem en af dem, der ved Krigsforlis har sat Livet til paa Søen. Vore medfølede Tanker vil særligt i Julen være hos deres Efterladte, idet vi samtidig hylder vor Orlogs- og Koffardimarine og vore Fiskere for deres Indsats.

Vi kan glæde os over, at vor Forening er vokset stærkt i det forløbne Aar og ser heri et Udtryk for et enigt Danmark, et Folk, der er sig nationalt bevidst og som staar samlet om vor Konge.

Lad os give hinanden Haandslag paa, at vi i de kommende Aar i forstaaende Kammeratskab vil arbejde for Marineforeningens Fremme, idet vi derved tjener vor Konge, vort Land og vort Flag.

Gud bevare Kongen.

NY NÆSTFORMAND I HAVNEBESTYRELSEN

Paa det sidste Havnebestyrelsesmøde i 1942 blev det tidligere omtalte Budget for 1943 eenstemmigt vedtaget.

Som Næstformand i Havnebestyrelsen nyvalgte Direktør *Ove Munck* i Stedet for Generalkonsul *Johan Hansen*, der ønskede at fratræde paa Grund af svigtende Helbred. Havnebestyrelsens Formand, Overpræsident *Bülow*, bragte Generalkonsulen en Tak for mange Aars Arbejde.

Den nye Næstformand har været Medlem af Havnebestyrelsen en Snes Aar og er nøje kendt med Havnens Forhold.

GENFORSIKRING I KRIGSFORSIKRINGEN FOR DANSKE SKIBE

Under de nuværende Forhold kan danske Søforsikringsselskaber ikke tegne Forsikringer for et større Beløb end 2—2½ Mill. Kr. paa een Køl, da der ikke kan tegnes Genforsikring for et højere Beløb. Men da nogle af de større og nyere Skibe har en større Værdi end dette, maa de paagældende Rederier i Øjeblikket bære Selvrisko af større Omfang end forretningsmæssigt forsvarligt.

For at ændre dette Forhold har Handelsminister *Halldan Hendriksen* forelagt Folketinget Forslag om, at den i April 1940 oprettede Afdeling indenfor »Krigsforsikringen for danske Skibe« bemyndiges til, saalænge det findes nødvendigt med Henblik paa Tilvejebringelse af betryggende Søforsikringsdækning for danske Skibe, at overtage i Genforsikring saadan almindelig Kaskoforsikring af danske Skibe, som ikke kan dækkes gennem danske Forsikringsselskaber.

Handelsministeriet for sit Vedkommende finder det ønskeligt, at der tilvejebringes Dækning op til et Beløb paa ialt 6 Mill. Kr. paa een Køl.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Glædelig Overraskelse

I August Maaned i Fjor fik flv. Restaurator Chr. Olsen, Korsør, Meddelelse om, at hans Søn, den 30-aarige Hovmester Orla Olsen, der for 9. April 1940 forlod Danmark, var omkommet ved en Skibssulykke. Denne Meddelelse har vist sig at være urigtig, idet Solnen nu er vendt hjem til Danmark efter 2½ Md.s Rejse. Efter Krigsforlis blev han reddet og interneret og har altsaa nu faaet Lov til at komme hjem.

Svensk Motorskib krigsforlist i Atlanten

Svenska Lloyds Motorfartøj »Scania« er, efter hvad det svenske Gesandtskab i Rio de Janeiro telegraferer til det svenske Udenrigsministerium, fornylig krigsforlist. Hele Besætningen er uskadt og er bragt ind til en Havn i Brasilien. »Scania« var bygget i Malmø i 1934 og var paa 2715 Tons.

Københavns Skipperforening

Københavns Skipperforening holder paa Tirsdag Kl. 15 -- den 5. Januar — ekstraordinær Generalforsamling. Paa Dagsordenen staar Køb af fast Ejendom til Erstatning af Ejendommen paa Holmens Kanal, der solgtes til Landmandsbanken. Bestyrelsen opfordrer indtrængende Medlemmerne til at give Møde.

To Dødsbudskaber fra Havet

Atter er der indløbet to Dødsbudskaber fra Havet.

1. Styrmand i Ø. K. *Poul J. Fausing*, der Dagen for Nyaarsaften vilde være fyldt 44 Aar, har sat Livet til ved et Krigsforlis. Fausing kom til Søs i 1914 med Skoleskibet *Georg Slage* og fortsatte senere med norske, engelske og svenske Sejlskibe. I 1922 og 1923 tog han henholdsvis Styrmands- og Skibsførereksamen. Derefter ansattes han i Ø. K., hvor han siden har gjort Tjeneste, og der er nu indløbet Meddelelse om, at hans Skib er krigsforlist, og han selv forulykket. Styrmand Fausing var ugift, men efterlader sig sin gamle Moder.

Endvidere oplyses det, at Radiotelegrafist *Jens Robert Jensen*, der blev 42 Aar gammel, er omkommet ved Krigsforlis. Ogsaa han, der efterlader sig Hustru og to smaa Drengene, var ansat i Ø. K.

Sjældent Dobbeltjubilæum

Et ganske enestaende Dobbeltjubilæum kunde fejres Nyaarsdag, idet Skoleskibet »Georg Stage«s Chef, Kaptajn *J. B. Junker*, og Skibets Næstkommanderende, Overstyrmand *J. P. Svendsen*, denne Dag havde beklædt deres Stilling paa Skoleskibet — først det gamle, nu det nye — uafbrudt i 25 Aar. Naar man tænker paa, at Institutionen »Georg Stage« først fornylig blev 60 Aar gammel, vil man erkende det som noget helt usædvanligt, at Skibets to øverste Officerer i omtrent den halve Periode af denne lange Tid har været paa de samme Poster paa Skoleskibet. De er begge gamle »Georg Stage«-Elever.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN
SEEBEFACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN
FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Overordentlige Foranstaltninger:

Forbud mod Afgivelse af Tilbud paa Udlejning eller Bortfragtning af Skibe til Udlandet.

Tilbud om Udlejning eller Bortfragtning af danske Skibe og Fartøjer over 5 Registertons Brutto til Udlandet maa ikke afgives, forinden Tilbudsgiveren eller hans Agent har modtaget Fragnævnets Tilladelse til Udlejning eller Bortfragtning af det paagældende Skib eller Fartøj eller Tilsagn om saadan Tilladelse, jfr. Bekendtgørelse Nr. 205 af 25. April 1941 § 2.

Dette gælder, selv om det paagældende Tilbud ikke er bindende for Tilbudsgiveren, og selv om det er gjort afhængigt af, at fornoden Tilladelse senere opnaas, eller andre Vilkaar.

Enhver Henvendelse, skriftlig, telegrafisk eller mundtlig, om Udlejning eller Bortfragtning af Skibe eller Fartøjer, som i Stk. 1 nævnt, og enhver Akcept, betinget eller ubetinget, af Tilbud fra Udlandet om Befragtning af saadanne Skibe eller Fartøjer anses i Forhold til denne Bekendtgørelse som et Tilbud.

Handelsministeriet, den 18. December 1942.

Skibsanker

saa godt som nyt til Salg. Vægt ca. 350 kg. Henvendelse til

Eli Andersen,

Tromnæs, pr. Egebjerg. - Falster.

Styrmandsforeningen

Dansk Styrmandsforening afholder sin 36. ordinære Generalforsamling i Odd Fellow Palæets Ridderstue Lordag den 20. Februar Kl. 19.

Jubilærende Radiotelegrafister

Det er i disse Dage 25 Aar siden, at følgende Radiotelegrafister fik deres Certifikat:

Carl Marius Bagh, der indtil Krigsudbruddet sejlede med Det Forenedes Baade og siden har haft Beskæftigelse i Land, *Peter August Erlandsen*, der ligeledes nu efter mange Aars Sejlad i Det Forenede er i Land, *Peter Hansen*, der sejler i C. K. Hansens Skibe, og som man ikke har været i Forbindelse med siden 1940, *Michel Kalk*, der sejler i Ø. K., og som ligeledes opholder sig i Udlandet, *Niels Gregers Lange*, der er Fyrassistent paa Christiansø, *Skjold Arnold Mayntzhusen*, der er ansat i Det Forenede, *Chr. Gustav Carsten Naschou*, der gik i Land i 1937 fra et af Svitzers Skibe, og *Johannes Nielsen*, der er Bestyrer af Radiostationen i Ivigtut.

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.

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe
Patent Mønje Graa Patentmalning til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

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



JØRGEN A. RASMUSSEN
AMALIEGADE 33 — KØBENHAVN

Telf. Central 1018

Telg. Adr. JORGARAS

Repræsenterer bl. a.:

BUNKERS:

Bergtrans Schifffahrts 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
E. Wagenborg's Scheepvaart- en Expeditiebedrijf	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.

58. Aargang.

København 23. December 1942.

Nr. 51.

„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 mod Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterets Begyndelse. Kvarterabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faaa 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*.

I. Østersøen.

1745. (T). Tyskland. Pommerske Bugt. Dievenow NE. Vraglystønde ombyttet med Vintersømærke.

(N. f. S. Nr. 50/2796. Berlin 1942.)

Vraglystønden c. 300 m N. for Vraget paa c. $54^{\circ} 02',7$ N. $14^{\circ} 48',3$ E. er for Vinterperioden ombyttet med en grøn Spirtønde med N.-Topbetegnelse.

(E. f. S. Nr. 121/755 1942.)

(Se Tillæg.)

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

1746. Danmark. Sundet. Kronborg Fyr N. Vragafmærkning inddraget.

Afmærkningen, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa c. $56^{\circ} 02',7$ N. $12^{\circ} 37',7$ E., c. $0,4$ Sm 7° fra *Kronborg Fyr*, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 50/1737 1942.)

1747. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 18. December 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. 47/1624 1942.)

1748. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Fyrbelysning forandret.

I Tilslutning til E. f. S. Nr. 46/1600 1942, omhandlende foretagne Forandringer ved *Grønsund Bagfyr*, meddeles at de i E. f. S. Nr. 36/1251 1942 nævnte Forandringer ved

Grønsund Forfyr paa c. $54^{\circ} 53',_0$ N. $12^{\circ} 07',_5$ E. og *Tolkedyb* Forfyr paa c. $54^{\circ} 52',_8$ N. $12^{\circ} 07',_5$ E. nu ogsaa er udført, som følger:

a) *Grønsund* Forfyrs Lysevne er forøget fra 15 Sm til 17 Sm.

b) *Tolkedyb* Forfyr er moderniseret.

Iøvrigt er Fyrene uforandret.

For saavel *Grønsund* Forfyr og Bagfyr som for *Tolkedyb* Forfyr gælder, at de Pejlinger, inden for hvilke Fyrene lyser med fuld Lysstyrke, er uforandret.

(E. f. S. Nr. 36/1251 og 46/1600 1942. Fyr.-Fort. Nr. 783 b og 784 b.)

1749. Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Sømærke genudlagt.

Omø Rev røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 11'$ ($05''$) N. $11^{\circ} 11'$ ($16''$) E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 50/1744 1942.)

1750. (T). Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Lystønder erstattet med Vintersømærker.

Smørstakken Lystønde paa c. $55^{\circ} 08',_2$ N. $10^{\circ} 53',_5$ E. og *Lohals Hage* Lystønde paa c. $55^{\circ} 08',_8$ N. $10^{\circ} 54',_2$ E. er for Vinterperioden erstattet med henholdsvis en rød Stage og en hvid Stage.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1751. Danmark. Kattegat. Isefjord Anduvning. Grønne Revle N. Lys- og Fløjte-
tønde ombyttet med Vintersømærke.

Grønne Revle N. Lys- og Fløjte-
tønde paa c. $56^{\circ} 01',_4$ N. $11^{\circ} 48',_2$ E. er for Vinterperioden blevet ombyttet med en rød Spirtønde.

1752. Danmark. Kattegat. Odense Fjord N. Oplysning om Vrag.

Det i E. f. S. Nr. 50/1741 1942 nævnte Vrag er sunket i 10 m Vand paa Pladsen: $55^{\circ} 33' 10''$ N. $10^{\circ} 32' 25''$ E., c. 2,₃ Sm 339' fra *Enebærødde* Fyr. Mindste Dybde over Vraget er 2₀ m. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 50 m E. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 50/1741 1942.)

1753. Danmark. Kattegat. Anholt SW. Lys- og Fløjte-
tønde ombyttet med Vintersømærke.

Anholt SW. Lys- og Fløjte-
tønde paa $56^{\circ} 38'$ ($40''$) N. $11^{\circ} 26'$ ($10''$) E. er for Vinterperioden blevet ombyttet med en hvid Spirtønde.

1754. (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: 6,₀ 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 6,₀ 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. — 4,₀ 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. 47/1629 1942.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1755. Norge. Talgjøfjord. Mastrafjord. Mineomraader.

(N. f. S. Nr. 50/2767. Berlin 1942.)

Nedennævnte Omraader er spærret for Skibsfart og Fiskeri:

I. I *Talgjøfjord* inden for en Linie, der gaar fra $59^{\circ} 08',4$ N. $5^{\circ} 36',4$ E. over $59^{\circ} 10',4$ N. $5^{\circ} 41',9$ E. til $59^{\circ} 10',4$ N. $5^{\circ} 46',7$ E. og fra $59^{\circ} 09',2$ N. $5^{\circ} 46',55$ E. til $59^{\circ} 07',2$ N. $5^{\circ} 41',4$ E.

II. I *Mastrafjordi* et Omraade, der begrænsesmod V e s t af Forbindelseslinien mellem $59^{\circ} 07',3$ N. $5^{\circ} 34',2$ E. og $59^{\circ} 06',18$ N. $5^{\circ} 34',2$ E.,mod N o r d af Øen *Rennesøy*,mod Ø s t af Forbindelseslinien mellem $59^{\circ} 07',12$ N. $5^{\circ} 36',4$ E. og $59^{\circ} 06',28$ N. $5^{\circ} 36',85$ E.,mod S y d af Øen *Klosterøy*.

Tillæg.

I. Østersøen.

1756. Sverige S.-Kyst. Utlängan Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 51/2480. Stockholm 1942.)

Utlängan Fyr paa c. $56^{\circ} 01'$ N. $15^{\circ} 47'$ E. er blevet forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 9^s , Lys $0,9^s$, Mørke $1,6^s$, Lys $0,9^s$, Mørke $5,8^s$.

(E. f. S. Nr. 47/1609. 1942. Kort Nr. 181.)

1757. (T). Sverige. Kalmarsund. Lystønde midlertidigt inddraget for Oprensingsarbejder.

(U. f. s. Nr. 51/2422. Stockholm 1942.)

Gillburen Lystønde paa c. $56^{\circ} 39',8$ N. $16^{\circ} 23',1$ E. er midlertidigt inddraget paa Grund af Oprensingsarbejder paa Pladsen.

1758. (T). Sverige. Kalmarsund djuprännan E. Farvand midlertidigt spærret.

(U. f. s. Nr. 51/2479. Stockholm 1942.)

Under Oprensingsarbejder i *Kalmarsund* er Farvandet E. for den dybe Rende midlertidigt spærret for Sejlads. Det henstilles derfor til de søfarende under Passage af Sundet at holde sig inden for den dybe Rende.

c. $56^{\circ} 40',0$ N. $16^{\circ} 23',5$ E.

1759. Sverige. Algersgrundet. Lystøndes Lanterne atter paasat.

(U. f. s. Nr. 51/2420. Stockholm 1942.)

Lanternen paa *Algersgrundet* Lystønde paa c. $58^{\circ} 39'$ N. $16^{\circ} 28'$ E. er atter sat paa Plads.

(E. f. S. Nr. 50/1710. 1942.)

1760. (T). Sverige. Nyköping Indsejling. Fyr slukket for Vinteren. Lystønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 51/2419. Stockholm 1942.)

1. Følgende Fyr er slukket for Vinterperioden: *Sjösa* c. $58^{\circ} 45'$ N. $17^{\circ} 06'$ E. *Östra Linudden*. *Västra Linudden*. *Intaget övre* og *nedre*. *Herrhagen övre* og *nedre*. *Nyköping*.

2. *Örsbaken* Lystønde paa c. $58^{\circ} 43'$ N. $17^{\circ} 08'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

1761. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lystønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 51/2418. Stockholm 1942.)

Stora Vindåsen Lystønde paa c. $59^{\circ} 11'$ N. $18^{\circ} 30'$ E. ved Sejlløbet gennem *Östra Stendörren* er inddraget for Vinterperioden.

1762. Sverige. Öregrunds Skærgaard. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 51/2478. Stockholm 1942.)
Getryggen Lystønde paa c. 60° 12' N. 18° 48' E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 49/1674 1942.)
1763. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib. Lodsvirksomhed genoptaget.
(U. f. s. Nr. 51/2417. Stockholm 1942.)
Den midlertidige Lodsvirksomhed i *Grepen* Fyrskib paa c. 60° 28' N. 18° 18' E.
er genoptaget.
(E. f. S. Nr. 50/1718. 1942.)
1764. (T). Finland. Bottniska Bugt. Ii Røyttä—Uleåborg. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 34/664. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Satakari c. 65° 16',₀ N. 25° 12',₆ E. *Kriisi*. *Rivinletto*. *Kropsu*. *Isoniemi övre*
og *nedre*. *Virpiniemi övre* og *nedre*. *Vehkaperä övre* og *nedre* c. 65° 07',₂ N. 25° 18',₂ E.
1765. Finland. Bottniska Bugt. Lyökki. Nyt Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 34/665. Helsingfors 1942.)
En hvid og rød Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste, er udlagt
paa 60° 53' 16" N. 21° 09' 31" E.

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

1766. Danmark. Sundet. Prøvestenshavn NE. t. N. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.
Vraget, der var sunket paa 55° 41' 20" N. 12° 39' 14" E., c. 0,8 Sm 30° fra Indsejlingen til *Prøvestenshavn*, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 50/1739 1942. Kort Nr. 133, 132 og 130.)
1767. (T). Sverige. Sundet. Landskrona—Hälsingborg. Midlertidig Afmærkning af Sejlroute forandret.
(U. f. s. Nr. 51/2471. Stockholm 1942.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 21/758 og 29/1066 1942 meddeles følgende:
1. Midlertidige Sømærker inddraget.
a) Lystønden paa 55° 53',₀₀ N. 12° 44',₁₀ E.
b) Lystønden — 55° 56',₃₀ N. 12° 44',₇₀ E.
c) Stagen — 55° 57',₀₀ N. 12° 43',₇₀ E.
d) Stagen — 55° 58',₇₀ N. 12° 42',₈₀ E.
e) Lystønden paa 56° 00',₀₀ N. 12° 41',₈₀ E.
2. Følgende nye midlertidige Sømærker er udlagt.
f) En sort- og hvidmalet Lystønde paa 55° 53',₂₀ N. 12° 44',₃₀ E.
g) En sort- og hvidmalet Stage — 55° 54',₀₀ N. 12° 44',₅₀ E.
h) En sort- og hvidmalet Lystønde — 55° 55',₅₅ N. 12° 43',₂₀ E.
i) En sort- og hvidmalet Lystønde — 55° 59',₈₀ N. 12° 41',₃₀ E.
(E. f. S. Nr. 21/758 og 29/1066 1942.)
1768. Sverige. Sundet. Malmö Industrihavn. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 51/2429. Stockholm 1942.)
Nedennævnte Lystønder er genudlagt:
Malmö Nr. 1 c. 55° 37' N. 12° 59' E. *Malmö Nr. 7*, *Nr. 8* og *Nr. 9*.
1769. Danmark. Lille-Bælt. Aarø S. Vrag afmærket.
Det i E. f. S. Nr. 43/1479 1942 nævnte Vrag paa c. 55° 13',₈ N. 9° 45',₄ E., c. 1/2 Sm NE. for *Aarø Sand S.* rød- og hvidstribede Spidstønde med 1 Ballon, er blevet afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 60 m SW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 43/1479 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1770. Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Draget SE. Oplysning om Vrags Plads.

E. f. S. Nr. 50/1729 1942, udgaar og erstattes med:

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' 23" N. 10° 34' 37" E., c. 5,8 Sm 192° fra Æbeltoft Vig Vinkelfyr.

Vraget er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m E. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 50/1729 1942. Kort Nr. 112, 102, 103, 125 og 100.)

1771. Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. Vrag fjernet.

Vraget, der var sunket paa c. 57° 38',₁ N. 10° 45',₀ E., c. 6³/₄ Sm 133° fra Skagen Havn, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 45/1547 1942.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1772. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 202 af 29. Maj 1935 om Indretning m. v. af den i Sølovens § 35 ommeldte Skibsdagbog (Journal) og Maskindagbog.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har den 19. December 1942 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Henhold til Anordning Nr. 216 af 2. August 1924 fastsættes herved følgende:

§ 1.

Den i Formular A i Bekendtgørelse Nr. 202 af 29. Maj 1935 om Indretning m. v. af den i Sølovens § 35 ommeldte Skibsdagbog (Journal) og Maskindagbog indeholdte Tegntabel affattes saaledes:

Tegn	Vindhastighed m/Sek.	Vindstyrke	Sø
0	0,0— 0,5	Stille.....	Havblik
1	0,6— 1,7	Svag Luftning.....	Rolig
2	1,8— 3,3	Svag Brise.....	Smult
3	3,4— 5,2	Let Brise.....	Ringe Sø
4	5,3— 7,4	Jævn Brise.....	Moderat Sø
5	7,5— 9,8	Frisk Brise.....	Høj Sø
6	9,9—12,4	Kuling.....	Meget høj Sø
7	12,5—15,2	Stiv Kuling.....	Svær Sø
8	15,3—18,2	Haard Kuling.....	Meget svær Sø
9	18,3—21,5	Storm.....	Overordentlig svær Sø
10	21,6—25,1	Stærk Storm.....	
11	25,2—29,0	Orkanagtig Storm.....	
12	over 29,0	Orkan.....	

§ 2.

I alle i Brug værende Skibsdagbøger vil Tegntabellen ved først givne Lejlighed være at erstatte med den saaledes ændrede Tabel.

Eksemplarer af denne beregnet til Indklæbning i de i Brug værende Dagbøger kan vederlagsfrit erholdes udleveret paa det kongelige Søkort-Arkiv.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

58. Aargang.

København 30. December 1942.

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

Danmark.

1773. Danmark. Lystønder erstattes med Vintersømærker.

Ved Inddragning for Is af nedennævnte Lystønder vil der fremtidig som Erstatning blive udlagt Sømærker med Stage af samme Farve som Lystønden, som følger:

1. Logstør	Lystønde paa	c. 56° 57', ₆ N.	9° 09', ₅ E.	erstattes med rød Stage.
2. Hals Barre W.	---	c. 56° 58', ₁ N.	10° 20', ₆ E.	--- rød ---
3. Smørstakken	---	c. 55° 08', ₂ N.	10° 53', ₅ E.	--- rød ---
4. Lohals Hage	---	c. 55° 08', ₆ N.	10° 54', ₂ E.	--- hvid ---
5. Østerhage	---	c. 54° 53', ₆ N.	9° 47', ₃ E.	--- rød ---
6. Middelfgrund S.	---	c. 54° 51', ₀ N.	9° 50', ₇ E.	--- rød ---

(Danske Lods II, Side 61 og 127. Danske Lods III, Side 92, 94, 148 og 152. Fyr.-Fort. Nr. 140, 176, 527, 528, 622 og 626. Søml.-Fort. Side 65 Nr. 30, Side 47 Nr. 22, Side 48 Nr. 6, Side 54 Nr. 28, Side 55 Nr. 18 og Side 63 Nr. 8 a.)

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

1774. Danmark. Sundet. Gilleleje Havn Indsejling. Dybde atter normal.

Efter foretaget Oprensning af Løbet til *Gilleleje Havn* paa c. 56° 07',₇ N. 12° 18',₀ E. er Dybden i Indløbet atter normal, 3,₁ m.

(E. f. S. Nr. 47/1635 1942.)

1775. Danmark. Sundet. Kronborg SE. Undervandshindring rapporteret.

En Undervandshindring er rapporteret paa Pladsen c. 56° 02',₂ N. 12° 38',₀ E., c. 0,₃ Sm 128° fra *Kronborg Fyr*.

1776. Danmark. Smaalandsfarvandet. Gedehave. Ledefyr atter tændt.
Gedehave Ledefyr paa c. $55^{\circ} 14',7$ N. $11^{\circ} 14',7$ E. er atter tændt.
 (E. f. S. Nr. 20/714 1942.)
1777. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lyø—Avernakø. Knastegrund. Sø-
 mærke forsvundet.
Knastegrund hvide Stage med 1 Halmvisk paa c. $55^{\circ} 02',9$ N. $10^{\circ} 13',7$ E. er
 midlertidigt forsvundet.
1778. Danmark. Lille-Bælt. Taksensand ESE. Vrag rapporteret.
 To Vrag rapporteres at være sunket i c. 36 m Vand paa c. $54^{\circ} 59',5$ N. $10^{\circ} 02',0$
 E., c. 2,4 Sm 111° fra *Taksensand* Fyr.
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1779. Norge. Tromsesundet. Tomasjord. Ny Kaj. Nye Fyr.
 (E. f. S. Nr. 23/557. Oslo 1942.)
 Ved *Tomasjord* er bygget en ny Kaj, som strækker sig c. 270 m i Retning 284°
 fra $69^{\circ} 39' 35''$ N. $19^{\circ} 01' 21''$ E., c. 1700 m 47° fra *Storsteines* Fyr.
 Paa den nye Kaj er paa $69^{\circ} 39' 37''$ N. $19^{\circ} 00' 57''$ E., lige overfor hinanden,
 opført 2 Fyr, der viser grønt, fast Lys.

Tillæg.

I. Østersøen.

1780. Sverige. Kalmar Havn. Sømærke inddraget.
 (U. f. s. Nr. 52/2484. Stockholm 1942.)
 Stagen uden Topbetegnelse paa $56^{\circ} 39',54$ N. $16^{\circ} 22',25$ E., S. for *Finngrundet*,
 er inddraget.
1781. Sverige. Sejløbet Landsort—Hävringe.^a Nye Fyr tændt.
 (U. f. s. Nr. 52/2483. Stockholm 1942.)
- a) Paa *Gråskär*, SW. for *Askön*, er paa $58^{\circ} 47',84$ N. $17^{\circ} 40',10$ E. tændt et nyt
 Fyr, *Gråskär* Fyr, der viser hvidt Hurtig-Blink, 90 Blink hvert 1^m. Synsvidde i Retning
 mod *Kockelskär* Fyr: 11 Sm.
- b) Paa *Kockelhällan*, ESE. for *Kockelskär nedre Fyr*, er paa $58^{\circ} 47',88$ N. 17°
 $34',08$ E. tændt et nyt Fyr, *Kockelhällan* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s. Synsvidde:
 7 Sm. Fyret lyser mellem Pejlingerne 48° og 276° .

c) Paa N.-Pynten af Holmen *Stora Herrsäten*, E. for *Sävösund*, er paa $58^{\circ} 45'_{,80}$ N. $17^{\circ} 30'_{,25}$ E. tændt et nyt Fyr, *Herrsäten Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12^s. Synsvidde: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $96^{\circ}_{,5}$ til 129° . | 4. Grønt i Pej. fra 222° til 238° . |
| 2. Hvidt i — - 129° - 139° . | 5. Hvidt i — - 238° - 242° . |
| 3. Rødt i — - 139° - 222° . | 6. Rødt i — - 242° - 267° . |

d) Paa *Röskär*, N. for *Ringsön*, er paa $58^{\circ} 45'_{,80}$ N. $17^{\circ} 26'_{,82}$ E. tændt et nyt Fyr, *Ringsö Röskär Fyr*, der viser rødt Et-Blink hver 2^s. Synsvidde i Retning mod *Bromdal Fyr*: 9 Sm.

e) Paa *Håldämman*, E. for *Bergö Fyr*, er paa $58^{\circ} 45'_{,14}$ N. $17^{\circ} 25'_{,18}$ E. tændt et nyt Fyr, *Håldämman Fyr*, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink, hvert 1^m. Synsvidde: 4 Sm.

1782. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejløbet Landsort—Södertälje. Hallsfjärden. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 52/2482. Stockholm 1942.)

Paa *Hallsfjärden S.*-lige Bred, S. for *Södertälje* er paa $59^{\circ} 05'_{,82}$ N. $17^{\circ} 41'_{,75}$ E. tændt et nyt Fyr, *Hallsfjärden Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s. Synsvidde i Retning mod *Igelsta Fyr*: 9 Sm.

1783. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Kyst-, Lede- og Havnefyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 52/2481. Stockholm 1942.)

Efter Ophør af Sejladsen i *Bottniske Bugt N.*-lige Del er samtlige *svenske Fyr* fra den *finske* Grænse til Bredegraden $64^{\circ} 25'$ N. slukket.

1784. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen. Udsendelse fra Radiofyr indstillet for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 52/2504. Stockholm 1942.)

Udsendelse fra *Rödkallen Radiofyr* paa c. $65^{\circ} 19'_{,0}$ N. $22^{\circ} 22'_{,0}$ E. er indstillet for Vinterperioden.

1785. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Bodens Radiostation lukket for Skibstrafik for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 52/2503. Stockholm 1942.)

Bodens Kystradiostation paa c. $65^{\circ} 50'_{,7}$ N. $21^{\circ} 38'_{,8}$ E. holdes indtil videre lukket for regelmæssig Trafik med Skib. Stationen vil kunne aabnes efter Anmodning derom pr. Telefon: *Boden* 2338 eller 2410.

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

1786. Sverige. Sundet. Malmö Frihavn. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 52/2505. Stockholm 1942.)

Lystønden *Malmö Nr. 4* paa c. $55^{\circ} 37'$ N. $13^{\circ} 00'$ E. er atter udlagt paa Plads.

1787. (T). Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Middelgrund S. Lystønde ombyttet med Vintersmærke.

Middelgrund S. Lystønde paa c. $54^{\circ} 51'_{,0}$ N. $9^{\circ} 50'_{,7}$ E. er for Vinterperioden blevet ombyttet med en rød Stage.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1788. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev. Baadeløbet. Nyt Sømærke udlagt.
Til Hjælp for Fiskere er paa S.-Siden af *Baadeløbet* i 2,4 m Vand udlagt en hvid Stage med 1 Halmvisk paa 56° 01' (20") N. 11° 16' (25") E. Sømærket benævnes *Baadeløbet S.*

(Kort Nr. 102 og 103. Danske Lods II, Side 147. Søm.-Fort. Side 31, Nr. 7 a.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*Tegn Deres
Forsikringer
i*
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K
Tele-on Central 9516

... 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	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	Oldestevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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
K Ø B E N H A V N

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTR 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 & 808

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

CHR. CLEMMENSEN

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

C. HOPPE

FREDERICIA

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 (2 Lin.), 262
 Stat 2.
 Privat 1030

Telegr.-Adr.:
 »Hudee.
 Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING :- KLARENING :- SPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE 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 2

FREDAG 8. JANUAR 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Det tyske Sænkningstal for Aaret 1942 foreligger nu. Det drejer sig efter de tyske Oplysninger om ikke mindre end 1450 Skibe paa ialt ca. 8,94 Mill. BRT., der ligger paa Havets Bund. Heroverfor staar den amerikanske Meddelelse om, at U. S. A. vilde færdigbygge 8 Mill. BRT. i det forløbne Aar, og svenske Oplysninger, der takserer Englands Nybygningskapacitet til ca. 2 Mill. BRT. pr. Aar. Der skulde saaledes blive et Overskud paa ca. 1 Mill. BRT. for de Allierede, men dette er næppe tilstrækkeligt til at dække den voksende angelsaksiske Tonnageefterspørgsel, der ikke alene hidrører fra den engelske og amerikanske Industris Behov for Raastoffer, men ogsaa fra Forsyningstjenesten for de store Styrker, England og U. S. A. efterhaanden har stationeret paa de oversøiske Krigsskuepladser; U. S. A. har saaledes efter Præsident Roosevelts Oplysninger alene over 1 Mill. Mænd i Felten paa oversøiske Kamppladser.

I Betragtning heraf profeterer man næppe galt, naar man mener, at ogsaa i det Aar, vi nu er gaaet ind i, vil Tonnageproblemet blive et af de Spørgsmaal, som det vil volde de Allierede størst Anstrenghed at løse, og at Krigens Udvikling vil influeres heraf i betydelig Grad.

Siden vor sidste Fragtberetning foreligger der kun faa Nyheder. De amerikanske Markeder omtales som værende praktisk talt uforandrede. Maritime Commission har givet noget rigeligere Licens i Sukkerfarten fra Vestindien til U. S. Atlantic og Gulf, ligesom Kulfarten fra Hampton Roads til Sydamerika har faaet ret store Tonnagetildelinger. Endvidere rapporteres forskellige Ertsafslutninger baade fra Indien, Sydafrika og Brasilien til østamerikanske Havne, men for alle disse Trades Vedkommende gælder det, at saavel Basisfragten som Krigstillæggene er uforandrede.

Om de engelske Markeder og fra de frie Trades er Oplysningerne endnu sparsommere. Kul fra Wales til Buenos Ayres er sluttet til 58/6d., hvilket er uforandret. Korn fra River Plate til Lissabon noteres uforandret \$63.

For vore hjemlige Markeders Vedkommende har Ændringerne ogsaa kun været smaa. For de nordlige finske og svenske Havnes Vedkommende er Sejladsen nu forbi for denne Sæson, og for de sydlige Havnes Vedkommende synes Trælastafskibningerne stort set at være afsluttet, selv om der naturligvis stadig kommer enkelte nye Laster frem. Der er derimod stadig livlig Efterspørgsel efter Ertstonnage fra mellem-svenske Havne som Gäffe og Oxelösund til Tyskland. Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har kun været ringe, hvorimod der stadig kan placeres mange Skibe for Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark. Raterne for disse Laster ligger uforandret paa mellem Kr. 22 og Kr. 24 afhængig af Størrelse.

ÆNDRINGER I B. & W.'s LEDELSE

Ved Aarsskiftet er der foretaget en Del Ændringer i *Burmeister & Wain's* Organisation og blandt de ledende Funktionærer.

Bur-Wain Autodiesel nedlægges som en selvstændig Afdeling, saaledes at de under *Bur-Wain* henhørende

Afdelinger lægges ind under de tilsvarende Afdelinger hos *Burmeister & Wain*, og al Post vedrørende *Bur-Wain's* Fabrikater bedes fremtidig adresseret til *Burmeister & Wain*, Strandgade 4. Afdelingsdirektør *Niels Munck* forfremmes til Underdirektør og overtager Ledelsen af *Burmeister & Wain's* Salgsafdeling for Dieselmotorer og Dampanlæg.

Samtidig oprettes en økonomisk Afdeling, der omfatter Hovedbogholderiet, det tekniske Bogholderi, Regningskontorer, Lønningskontorer samt Indkøbsafdelingen. Ledelsen af denne Afdeling henlægges under Direktionssekretær, Ingeniør *Einar Knudsen*, som samtidig meddeles Prokura og tegner Selskabet i Forening med en Direktør eller Underdirektør *Niels Munck*.

Underdirektør *O. Schnakenburg* tiltræder som Direktør for *A/S Holeby Dieselmotor Fabrik* og fratræder som Underdirektør hos *Burmeister & Wain*.

Civilingeniør *H. Carstensen* bliver som Direktør *O. Schnakenburg's* Efterfølger forfremmet til Underdirektør.

Selskabet tegnes herefter saaledes: Af to Direktører i Forening. Eneprokura har Ingeniør *C. A. Møller*. Prokura har: Underdirektør *Niels Munck* i Forening med en Direktør eller en Prokurist; Underdirektør *H. Carstensen*, Overingeniør *E. Dithmer* og Ingeniør *Einar Knudsen* i Forening med en Direktør eller Underdirektør *Niels Munck*.

SKIBSVÆRFTERNES GODE BETINGELSER

I Forbindelse med Aarsskiftet har Direktør *J. Fisker Andersen*, Svendborg Skibsværft, til »Svendborg Amtstidende« udtalt:

Skibsværftsindustrien har i det forløbne Aar været godt beskæftiget med Reparationsarbejder. Nu ved Aarsskiftet er der fortsat godt at bestille, men da der efterhaanden synes større Vanskelighed ved Fremskaffelse af Materialer, og da der eventuelt kan blive Mulighed for Indførelse af yderligere Restriktioner, tror jeg, der maa regnes med en, om end kun mindre, Tilbagegang i Beskæftigelsen i 1943.

MOTORSKIBET »AJAX«

En Fiskekutter er kommet ind til Grenaa med en Redningsbaad og et Redningsbælte, formentlig fra Motorskibet »Ajax« af Hammer Havn paa Bornholm. Baaden var fundet under Fiskeri i Kattegat, og man frygter, at »Ajax« er gaaet under med Mand og Mus.

Skibet havde en Besætning paa 6 Mand og førtes af Skipper *N. S. Christiansen*, der stammer fra Malling ved Aarhus. Skibet var paa Rejse fra Nakskov til København. Mandskabets Paarørende har nu fra Rederiet faaet Meddelelse om, at man frygter for, at Skibet er forlist.

M/S »Ajax« var bygget i 1918 i Kragerö og lastede 230 Tons. Det tilhørte Skibsreder *Th. Lindholmer*, København, og var hjemmehørende i Hammer Havn, da det tidligere var beskæftiget i Stentransporten derfra, men i den senere Tid var Skibet underlagt Fragtnævnet og anvendtes til anden indenlandsk Transport.

»Ajax« afgik fra Nakskov Mandag den 28. December med en Ladning Byg. Da der ikke er hørt eller set noget til Skibet eller Besætningen siden Afgangen, bortset fra den fundne Redningsbaad, har man maat-

tet opgive Haabet og maa desværre betragte Skibet som tabt og dets Besætning som omkommet.

Besætningen bestod af følgende:

Kaptajn *N. S. Christiansen*, Malling ved Aarhus.
Styrmænd *M. P. Hansen*, København.
Maskinmester *Sv. Aa. Sørensen*, Vejle.
Hovmester *Knudsen*, København.
Matros *Axel Vilhelm Hansen*, Nykøbing S., og
Letmatros *Richard Wilder*, Nordby paa Samsø.

Skibets Fører, Kaptajn Christiansen, blev kun 33 Aar gammel. Han havde været ansat i Rederiet i nogle Aar og havde blandt andet før den Tid været Deltager i Knud Rasmussens sidste Grønlands-Ekspedition. Styrmænd *M. P. Hansen* havde tidligere sejlet i Dansk-Fransk Dampskibsselskab.

MOTORSKIBET »ANGLO MÆRSK« KRIGSFORLIST

I en tysk Melding oplyses det, at det danske Motorskib *Anglo Mærsk* er blandt tolv sænkede Skibe.

Anglo Mærsk tilhørte Rederiet A. P. Møller. Det var bygget i 1930 hos Armstrong, Whitworth & Co. i Newcastle-upon-Tyne. Det var et Tankskib paa 7706 BRT. og med en Losseevne paa 12.170 Tons d.w.

I samme Melding oplyses det iøvrigt, at Ø. K.'s Motorskib *Danmark*, der er meldt forlist til det danske Skibsregister, var blandt disse tolv Skibe.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTRET

I sidste Halvdel af December Maaned anmeldtes der til Skibsregisteret bl. a. følgende Ændringer:

M/S *Boringia* af København er udslettet som forlist.
M/S *Siam* af København er udslettet som forlist.

DE DANSKE HAVNES REGNSKABER

Paa Grundlag af Havneregnskaberne for Aaret 1941—42 har Statistisk Departement foretaget en foreløbig Opgørelse over de danske Havnes Regnskaber.

Driftsindtægterne er for Københavns Havn steget fra 3,8 Mill. Kr. i 1940 til 4,0 Mill. Kr. i 1941, hvilket hovedsagelig skyldes Stigning i Lejeindtægterne og til dels Renteindtægterne, medens Indtægterne ved Bro- og Havnepenge har været omtrent uforandret. For Købstadhavnene udgjorde Driftsindtægterne i 1940—41 10,4 Mill. Kr. og var i 1941—42 steget til 11,0 Mill. Kr., hvilket i det væsentlige skyldes Stigning i Lejeindtægterne og Indtægterne ved Bro- og Havnepenge, hvorimod de øvrige Indtægtsposter har været næsten uforandret. Det skal anføres, at Indtægterne ved Bro- og Havnepenge iøvrigt maa ses paa Baggrund af den i Slutningen 1940 stedfundne Forhøjelse af Bro- og Havnetaksterne.

Driftsudgifterne er for Københavns Havn steget fra 4,5 Mill. Kr. i 1940 til 4,8 Mill. Kr. i 1941, idet Renter af Gæld og Afskrivninger er steget, medens Administrations- og Vedligeholdelsesudgifterne er formindsket. Driftsunderskudet er derved forøget fra 0,7 til 0,8 Mill. Kr. Stigningen i Driftsudgifterne for Købstadhavnene fra 12,3 Mill. Kr. til 12,9 Mill. Kr. er fremkommet ved Forøgelse af Renter af Gæld, Administrationsudgifter samt Henlæggelser, hvorimod Afskrivningerne har været noget lavere end i det foregående Aar. Driftsunderskudet har i de to Aar været omtrent uforandret ca. 1,9 Mill. Kr.

Af Status fremgaar det, at Københavns Havns Havneanlæg er opført med en Værdi af 75 Mill. Kr., hvortil kommer 9 Mill. Kr. i andre Kapitaler, medens de tilsvarende Tal for Købstadhavnene udgjorde henholdsvis 140 og 12 Mill. Kr. Københavns Havns faste Laan androg 25 Mill. Kr. samt 1,8 Mill. Kr. som Skyld til diverse Kreditorer; til Pensionsfonden er ialt hen-

lagt 2,7 Mill. Kr. og til Reservefonden m. v. 18,6 Mill. Kr., saaledes at der fremkommer et Statusoverskud paa 37 Mill. Kr. Købstadhavnene havde som faste Laan ialt 50 Mill. Kr., som Skyld til diverse Kreditorer 8 Mill. Kr. samt 1,5 Mill. Kr. til forskellige Fonds, saaledes at der er et Statusoverskud paa 93 Mill. Kr.

	Samtlige Havnes Indtægter ved Bro- og Havnepenge		
	1939/40	1940/41	1941/42
	1000 Kr.	1000 Kr.	1000 Kr.
Københavns Havn	3.653	1.909	1.923
Københavns Frihavns A/S ..	418	137	128
Købstadhavne	9.386	6.369	6.581
Havne i Landdistrikter	859	846	1.006
Statshavne	1.846	1.184	1.500
Ialt	16.162	10.445	11.138

Det fremgaar heraf, at der for samtlige Havne under eet har været en Stigning i Indtægterne ved Bro- og Havnepenge fra 10,4 Mill. Kr. i 1940—41 til 11,1 Mill. Kr. i 1941—42. Sammenlignet med 1939—40 har der for samtlige Havne været en Nedgang paa ca. 5 Mill. Kr. trods den foran omtalte Forhøjelse af Bro- og Havnetaksterne.

SKIPPERFORENINGEN KØBER NY EJENDOM

Som det vil erindres, solgte Skipperforeningen for Set Par Aar siden sin gamle Ejendom i Holmens Kanal til Landmandsbanen, der omgaas med store Udvidelsesplaner. Fra Bestyrelsens Side har der nu været forelagt en ekstraordinær Generalforsamling Forslag om Erhvervelse af en ny Ejendom.

Forslaget, der blev forelagt af Formanden, Kaptajn *Prip*, gik ud paa Køb af Ejendommen Østbanegade 17 med øjeblikkelig Overtagelse. Denne Ejendom, der ligger ved Langeliniebroen, bestaar af Kælder med fire Etager. I hver Etage er der en 6- og en 5-Værelses Lejlighed, ligesom der er indrettet en Lejlighed i Tagetagen. Fra 1. Maj faar Foreningen fuld Raadighed over hele Ejendommen, idet den hidtidige Ejer da fraflytter sin Lejlighed. Ejendomsskylden er 340.000 Kr. og Købesummen 332.000 Kr. Der indestaaer 169.000 Kr. i faste Prioriteter, og Resten betales kontant.

Den ekstraordinære Generalforsamling vedtog med 53 Stemmer at give sin Tilslutning til Købet. 9 af de tilstedeværende Medlemmer undlod at stemme.

TRE DANSKE SKIBSOFFICERER OMKOMMET

Til Det Forenede Dampskibs-Selskab er der indløbet Meddelelse om, at tre Skibsofficerer har fundet Døden ved Krigsforlis. Det drejer sig om Kaptajn *Aage Albrechtsen*, 1. Maskinmester *P. S. J. Hegelund* og 1. Styrmænd *Carl B. Brodersen*.

Kaptajn Albrechtsen, der blev 51 Aar gammel, traadte i 1915 ind i Det Forenede som ung Styrmænd, og under Verdenskrigen sejlede han med de store Amerikabaade. Senere var han 1. Styrmænd om Bord i Skoleskibet *Viking*, der tilhørte Det Forenede, og med dette Skib var han med paa flere af Langfarterne. I nogle Aar sejlede han som 1. Styrmænd paa *Aalborghus* paa København--Aalborg-Ruten. Han efterlader sig Hustru og to Børn.

Maskinmester Hegelund var født i 1888. Han traadte i 1910 ind i Det Forenedes Tjeneste, og han har i Aarenes Løb sejlet paa adskillige af Selskabets Ruter. Han efterlader sig Hustru, men ingen Børn.

1. Styrmænd Carl Broder Brodersen blev 40 Aar gammel. Han kom til Søs i 1918 efter at have taget Præliminæreksamen. Efter Navigationsuddannelse i Svendborg blev han ansat i Det Forenede. Han efterlader sig Hustru og to smaa Børn.

STORT DANSK HAVNEARBEJDE I ANGOLA

Bladet »Ingeniøren« bringer følgende Artikel:

Den for godt et Aar siden paabegyndte Havn i Luanda i Angola, Portugisisk Vestafrika, havde i Oktober Maaned Fest for Sætning af den første Blok. Den portugisiske Koloniminister med Følge besøgte Havnen og overværede Sætningen. Den portugisiske Koloniminister talte i Radio om det udmærkede Arbejde, der var præsteret paa saa kort Tid. Et Begreb om Kvantiteten af Mennesker og Materiel giver følgende Tal: ca. 65 Hvide og ca. 600 Sorte, af hvilke sidste de fleste er tvangsudskrevne og skal gøre Arbejde for dem, der har lavet Kontrakt med dem. Af Materiellet er det vigtigste en Kæmpekran, der løfter 90 Tons Blokke af Beton og transporterer dem ud over Vandet til en Flydekrane. Et Elektricitetsværk, en meget stor Blandemaskine, Siloer til 300 m³ Sten og Sand, Vaskeanlæg for Sten, 6 Transportbaand, en Smedie, et Værksted, 4 Dampkraner, 1 Gravemaskine paa Land og 1 Gravemaskine paa Søen, en halv Snes Pramme, Slæbebaade, 1 Kompressor og mange andre Maskiner. Hertil kommer et overordentlig stort Materiel tilhørende Jernbaneselskabet, deriblandt 3 store Lokomotiver og 50 Jernbanevogne. Her skal bruges 20.000 Tons Cement, der kommer fra Portugal; der skal anvendes 200.000 m³ Sten til Stenkastninger, 60.000 m³ Ral til Beton, 30.000 m³ Sand til samme Formaal, 1.500.000 m³ Fyld skal anbringes bag Konstruktionerne, naar disse er færdige. 7000 m Kloakrør skal nedlægges og meget andet.

Arbejdet vil koste 50.000.000 Angolares og skal være færdigt i 1945; det udføres for den portugisiske Regering med Civilingeniør *Lønborg* som Leder og ellers kun med portugisisk Arbejdskraft.

Der er mange Vanskeligheder at overvinde; daarlige Materialer — især Menneskematerialet — store Transportvanskeligheder paa Grund af Krigen; derfor er det en Tilfredsstillelse, at Arbejdet alligevel skrider programmæssigt frem.

Det eneste, der viser, at her er Danmark repræsenteret, er de knaldrøde Dykkerbaade, der har et stort hvidt Kors malet paa det røde Tag, og derved ligner flydende Dannebrog, der byder den danske Sømand, der kommer, velkommen.

SVENSKA AMERIKA-LINIEN

VENTER INDSEJLINGSOVERSKUD FOR 1942

De to foregaaende Aar var den svenske Amerika-Linies Driftsomkostninger større end Bruttoindsejlingen. Men ved Realisation af *Stockholm* blev der en Nettogevinst paa 2,8 Mill. Kr. efter Henlæggelse til Skat og Afskrivninger. For 1942 venter man ved Regnskabets Afslutning at faa en Realisationsgevinst frem paa *Kungsholm*, der anslaaes til ca. 15 Mill. Kr., men af større Interesse bliver imidlertid Nettoresultatet af Virksomheden i 1942.

Gripsholm har været i Fart siden Slutningen af Maj og fortsat Beskæftigelse er dog sikret nogen Tid fremover. *Drottningholm* har derimod kun været i Fart i tre Maaneder, og er nu oplagt i Gøteborg. Man kan vel regne med, at disse to Skibe finder Anvendelse for humanitære Rejser, idet de sikkert er de eneste Skibe af denne Klasse under neutralt Flag. Endnu kan Nettoresultatet af de to Skibes Fart i 1942 ikke overses, skriver »Affärsvärlden«, da Afregningerne fra Udlandet indløber forsinket. Man har dog kalkuleret med et normalt Sejladsoverskud paa disse Rejser, som kan benyttes til Dækning af Selskabets øvrige Afgifter og endda give et Overskud. Desuden har Selskabet i Mod-sætning til 1941, da der var en Renteudgift paa ialt 562.000 Kr., for 1942 en betydelig Indtægt af Renter. Selskabets Banktilgodehavender opgjordes efter Salget af *Kungsholm* til omkring 38 Mill. Kr., men

for Hovedparten af dette Beløb faar Selskabet næppe højere Rente end 1 pCt. Hvad der maaske mest interesserer Aktionærerne er, hvorledes det gaar med Beskatningen af den bogførte Gevinst paa *Kungsholm*, hvorom der endnu ikke er Klarhed. Nogen Bestilling paa Erstatningstonnage synes ikke at ligge for i overskuelig Fremtid. Dels er det svært at placere Nybygningskontrakter, og dels har man endnu ikke truffet Beslutning om, hvorledes et eventuelt Nyanskaffelsesprogram skal formes. Der kan i denne Sammenhæng erindres om, at Selskabet har Planer om efter Krigen at deltage i Flyvetrafiken over Atlanten.

DE SVENSKES LEJDESKIBE

Den svenske Rigsdagsmand Conrad Jonsson oplyser, at det udenrigspolitiske Nævn i sit sidste Møde er blevet informeret om Situationen for Lejdebaadstrafikken og tilføjer, at ogsaa Rigsdagens udenrigspolitiske Udvalg var sanilet samme Dag. Hvorvidt Kabinetsekretær *Boheman* har haft Held med sig i London og Washington, er imidlertid ikke kendt udenfor disse Kredse, men man kan fremsætte to Hypoteser: Dels, at Forhandlingerne i det mindste ikke er blevet afbrudt, men vil blive fortsat, dels, at London og Washington har fremsat visse Krav, der betyder en Skærpelse af Betingelserne. »Gøteborgs Handels- og Sjøfartstidning« skriver, at der ikke er truffet nogen Aftale, men tilføjer: Paa den anden Side er der Grund til at antage, at Kabinetsekretæren ikke er kommet helt tomhændet tilbage, selv om det endnu ikke er kendt, hvilke Indrømmelser han har faaet.

ALUMINIUMS ANVENDELSE I SKIBSBYGNINGEN

Som bekendt har Aluminium i dets forskellige Le-sgeringsformer faaet større og større Anvendelse indenfor de forskellige Industrigræne. Det gælder saaledes Automobil- og Aeroplanfabrikationen. Da Duraluminiums specifikke Vægt er 2,8 og Staalets 7,8, udleder man, at Duraluminium med en Soliditet paa 40-45 kg/mm² med Bibeholdelse af Vægten i en Konstruktion kan erstatte Staal med en Soliditet paa 120 kg/mm². Da Duraluminium kan bringes op paa 55 kg/mm², maa Staalet for at kunne konkurrere komme op paa en Soliditet af mindst 150 kg/mm².

For nylig har det norske Aktieselskab Nordisk Aluminiumsindustri udgivet en Bog om Aluminiums Anvendelse i Skibsbygningsindustrien. I denne paapeges det, at man allerede i lang Tid har erkendt Fordelene ved at anvende Aluminium i dets forskellige Legeringer til visse Skibsdele i Stedet for Staal, Kobber, Træ eller Messing. Allerede i den gamle »Mauretania« havde man af Prydhensyn anvendt Aluminium, der holdt sig godt i samtlige 40 Aar, Skibet var i Fart. I Bogen oplyses det endvidere, at man til de store Oceanskibe Queen Mary, Normandie og Gneisenau har anvendt Aluminium til Kahytter, Overbygninger m. m. Det er iøvrigt værd at erindre, at forskellige Materiale-Proveanstalter har anerkendt Aluminiums Anvendelse til forskellige Skibsdele, først og fremmest til Overbygninger og Udsmykninger, hvorved Metallens Haardhed og Soliditet, dets smukke Glans og isolerende Egenskaber har været til Nytte. Det fremhæves imidlertid, at den gennemførte Anvendelse af Aluminium paa Bekostning af det tre Gange saa tunge Staal vil medføre ændrede Stabilitetsforhold. Af denne Grund anses det ikke for udelukket, at der vil komme nye Skibstyper frem. Den nu udkomne norske Bog varsler en fremtidig Revolution indenfor Skibsbyggeriet med Aluminium som den afgørende Faktor.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søretsmedlemmer i Københavns Amt

Sjællands Stiftsamt har beskikket følgende til for et Tidsrum af fire Aar fra den 1. Januar i Aar at regne, dog længst indtil Udgangen af den Maaned, i hvilken den Paagældende fylder 70 Aar, at være Søretsmedlemmer i Københavns Amt:

Kaptajn *H. P. Hagelberg*, Markvangen 19, Gentofte,
Skibsinspektør *Henry Kay Larssen*, Niels Finsensallé 30,
Søborg,

Strandfoged *Carl Lauritz Larsen*, Vartovs Vænge, Dragør,
Direktør *Poul Laurits Emil Poulsen*, Aagade 10, Køge,
Havnefoged *Bosch Kronika*, Frederiksborgvej, Himmelev
pr. Roskilde,

fhv. Skibsfører *C. B. Thomsen*, Himmelev pr. Roskilde,
Værkmester *H. A. Petersen*, Dalgas Boulevard 83, F.

Krigs-Søforsikringen delvis dømt

Firmaet *Alfred Olsen & Co.* har ved Sø- og Handelsretten krævet *Dansk Søkrigsforsikring for Varer* dømt til at betale Erstatning for et Tab paa indtil 816.531 Kr. i Henhold til lovlig opgjort Dispache for forskellige Ladninger Benzin, Petroleum, Olie og Stykgods med fire forskellige Motortankskibe, der i Slutningen af 1939 og i Begyndelsen af 1940 blev opbragt af Englænderne, beslaglagt og først senere frigivet, hvorved der paaførtes Firmaet en lang Række Omkostninger til det nævnte Beløb. Ved Sø- og Handelsrettens Dom blev Krigs-Søforsikringen for Varer dømt til at betale Erstatning efter lovlig opgjort Dispache for 5 Poster af Omkostninger for et af Skibene for en Uge og for Tab ved Salg af Ladningen med et andet Skib samt Omkostninger ved Forhandlinger med Myndighederne i London, hvilket vil sige, at *Alfred Olsen & Co.* for en væsentlig Del vandt Sagen, idet Krigs-Søforsikringen ogsaa dømtes til at betale 4000 Kr. i Sagsomkostninger.

Dødsfald

Fra Island er der indløbet Meddelelse om, at Fiskereder, Købmand *Asgeir Pjetursson*, Siglufjord, er død 68 Aar gammel efter nogen Tids Sygdom.

Pjetursson oprettede i 1902 efter et Ophold i København en Købmandsforretning i Akureyri og drev i Forbindelse med denne Kutterfiskeri. Fiskeri og Saltning af Sild blev hans Speciale, og hans Forretning udviklede sig til det største Foretagende i denne Branche i Island. Desuden havde han et Par Dampere og Motorskonnenter i Fragtfart mellem Island og Udlandet. Ved Siden af Fiskerivirksomheden havde han et stort Fryseværk i Siglufjord. Firmaets Repræsentant for Udlandet var *Jakob Gunløgsson & Co.* i København.

*

Forhenværende Skibsfører *Jørgen Rasmussen*, Guldborg, er død 83 Aar gammel. *Rasmussen*, der var født paa Bogø, sejlede i sin Ungdom paa Langfart, men gik senere over i Smaaskibsarten. Han ejede og førte i Aarenes Løb en Del Smaaskibe. 70 Aar gammel sagde han Søen Farvel og bosatte sig i Guldborg.

*

En af Middelfarts gamle Skipper og samtidig en af Byens ældste, fhv. Kaptajn *Laur. Madsen*, er død, 94 Aar gammel. *Laur. Madsen* var født paa Fænø og var i sin Ungdom paa Langfart, men blev senere Fører af Skibe, der sejlede i hjemlig Fart. Han var ogsaa knyttet til Koldingfjord-Dampere, hvor han førte Dampene »Dan« og »Freja«. I 1886 tog han sin Afsked her og blev Fyrbøder paa Middelfart Sindssygehospital, hvor han var i en Snes Aar. Den gamle Kærlighed til Søen lod sig dog ikke slukke, og da han i 1915 tog Afsked fra Hospitalet, fædedes han igen paa Bøtlet, idet han sejlede Passagerer til Snoghøj. For faa Aar siden fejrede han Diamantbryllup med sin nu afdøde Hustru.

Solgt Motorskib

Motorskibet »Mathille« af Lemvig er af den nuværende Ejer Grosserer *Mærsk Brodersen*, Esbjerg, mod Bundbesigtigelse, solgt til et Konsortium i Esbjerg med Vognmand *K. Jørgensen* som Formand, for et Beløb af omkring 236.000 Kroner.

»Mathille« skal vedblivende beføre Stykgodsruuten mellem København og Limfjordshavnene Aggersund, Skive og Lemvig, ligesom de nuværende Ekspeditører, Firmaet *Eriksen & Petersen*, fortsætter som Rederiets Repræsentanter i København.

Motorskibet »Mathille« blev bygget 1877 paa Burmeister & Wains Skibsværft.

Søassurance-Foreningen i Kolding

Søassuranceforeningen i Kolding har paa en Generalforsamling i Vejle vedtaget at forhøje den samlede Forsikringssum med 75 pCt., hvorefter Forsikringssummen udgør godt 4 Mill. Kr. Samtidig forhøjes Præmierne tilsvarende.

En Grundstødning ved Møn

I Sø- og Handelsretten har Kaptajn *J. O. Petersen* afgivet Søforklaring i Anledning af, at Motorskibet »Viking« af Marstal den 15. December sprang læk, da Skibet var paa Rejse fra Danzig til København med Koks. Han forklarede, at man ankrede op ved Møn paa Grund af Taage. Da det klarede op, sættes Kursen mod Stevns, men en Time senere blæste det op til Vindstyrke 6, og Skibet arbejdede voldsomt. Dækslasten blev skyllet overbord, og Skibet fik stærk Slagside, hvorfor man besluttede at sætte det paa Grund. Den 22. December ankom Svitzers »Bien«, og Ladningen maatte opløses, inden »Viking« kunde slæbes af Grunden.

Søfolks fri Kost om Bord

Til Brug for Skatteansættelsen for Skatteaaret 1943—44 har Statens Ligningsdirektorat fastsat følgende Normalværdier for Søfolks fri Kost om Bord: For ugifte Skibsførere, Styrmand, Maskinmestre og ligestillede 2 Kr. 75 Øre pr. Dag. For gifte Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre m. v. med skattepligtig Kontantløn 8000 Kr. og derover 2 Kr. 75 Øre, gifte Skibsførere, Styrmand og Maskinmestre m. v. med skattepligtig Kontantløn under 8000 Kr. 2 Kr. 25 Øre, ugift Mandskab i øvrigt 2 Kr. og gift Mandskab 1 Kr. 50 Øre.

Sejlskibsrederforeningen for mindre Skibe

Dansk Sejlskibsrederforening for mindre Skibe har indkaldt til sin aarlige Generalforsamling næste Fredag — den 15. Januar. Generalforsamlingen holdes i Odense. Man havde oprindelig hestemt, at Generalforsamlingen skulde have været afholdt i Aalborg, men da det viste sig vanskeligt at skaffe Lokaler, ændrede man det til Odense.

Ny Bestyrer af Marstal Navigationskole

Navigationslærer *L. P. J. Hansen*, Svendborg Navigationskole, er konstitueret som Bestyrer af Marstal Navigationskole.

Lærer Hansen har tidligere været Navigationslærer paa Fanø.

Rederiet »Odense« køber nyt Skib

Rederiet »Odense« har holdt en ekstraordinær Generalforsamling, hvor det blev vedtaget at købe et nyt Skib til Erstatning for *Minerva*, der er krigsforlist.

Maskinmestrenes Forening

I det sidst udkomne Nummer af »Maskinmestrenes« meddeler Viceformanden for de søfarende Medlemmer af Maskinmestrenes Forening, Hr. *Oluf Pedersen*, at han ved den kommende Generalforsamling i Februar ikke ønsker at modtage Genvalg til Bestyrelsen.

Maskinmester *Oluf Pedersen* har været Medlem af Bestyrelsen siden 1911 og Viceformand for de Søfarende siden 1925. Han motiverer sin Beslutning med, at Lovene nu ophæver Viceformandsstillingen, og at han gerne ser yngre Kræfter træde til.

Fiskeri-Aarbogen

Paa Iver C. Weilbach & Co.'s Forlag har Ministeriet for Landbrug og Fiskeri nu udsendt 50. Aargang af »Aarbog for den danske Fiskerflaade«. I Fiskeri-Aarbogen, der er den eneste officielle Haandbog for Fiskere, finder man de vigtigste Love og Bestemmelser vedrørende Fiskeri og Sejlsads. Bogladeprisen er 2,50 Kr. for et indbundet Eksemplar.

Bekendtgørelse i Statstidende nødvendig

For Landsretten har der været indbragt en Sag, som Fru *Anna Kathrine Madsen*, Rudkøbing, har anlagt mod sin horteblevne Mand, Skibsfører *Carl Theodor Madsen*, for at faa tilkendt hans efterladte Formue paa 5000 Kr.

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN
FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau

Ruf: 884266

Drachenschrift: Kromschliff Berlin
Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

Den 10. Juni 1933 afsejlede Madsen med sin Skonnert »Olga« fra Kiel, bestemt for Riga, og siden har man ikke hørt noget fra Skibet, som formodes forlist med sin 3 Mands Besætning. Nogle Fiskere fra Lister paa Bornholm har oplyst, at de den 11. Juni samme Aar i haard Storm har set et Skib gaa ned, og man mener, det er »Olga«.

ORS. L. Bing var enig i, at den horteblevne maa anses for forlist, men paastod alligevel Sagen afvist, fordi der ikke gennem Indkaldelse i »Statstidende« er rettet Opfordring til andre Arvinger om at melde sig. Han oplyste, at der i Ægleskabet var en gift Datter, der døde 1928 og antagelig har haft Børn.

Sagen blev derefter hævet og skal formentlig anlægges paany.

»Rømø«s Kaptajn vendt hjem

Skoleskibet »Rømø«s Fører, Kaptajn *Valdemar Albertsen* fra Marstal, er vendt hjem efter at have været borte i 3½ Aar. Som det vil erindres, afgik »Rømø« fra Danmark i 1939 med 12 Mand. Da Krigen brød ud, laa Skibet i England, hvorfra det blev dirigeret til Valencia. Her blev Mandskabet afmønstret, men Kaptajnen blev om Bord. Efter at Skibet nu er solgt, er Kaptajn Albertsen vendt hjem.

Skibssalg

Købmand *Hans P. Munch*, Nexø, har købt Motorgaalease »Dana«, Hasle, af Skibsfører *Carl J. Steenberg*. »Dana« er bygget i Odense i Aaret 1908 og var hjemmehørende i Sverige under Navnet »Hulda« til 1924, da den blev indkøbt til Marstal. I September 1942 blev det købt til Hasle. Skibet har en 59 HK. Motor og laster 100 Tons d.w. Købesummen er ca. 75.000 Kr.

Forretningsudvidelse

Skibsmæglerfirmaet C. Hoppe i Odense har fra Nytaar foretaget en betydelig Udvidelse af sin Virksomhed. Den hidtidige Fuldmægtig i Firmaet, *P. M. Michelsen*, og Mæglerfuldmægtig *Johs. Sørensen*, Svendborg, optages i Firmaet som Kompagnoner til Skibsmægler Hoppe, og Firmaet ændres til *C. Hoppe & Co.* Fra Nytaar har Firmaet faaet overdraget at være faste Befragtningsagenter for 14—15 moderne Motorsejlere, den Del af Forretningen, som skal varetages af Hr. Sørensen. Hr. Michelsen har Ledelsen af Firmaets Trælastbefragning og Ekspedition af de forskellige udenlandske Ruter, som Skibsmægler Hoppe har repræsenteret i Odense i de senere Aar. Desuden er Hr. Michelsen Reder og Direktør for Rederiet »Odense« Akts.

Skibsmægleraktterne i Sverige

Paa et forleden i Göteborg afholdt Møde af Foreningen af Skibsmæglere i Sverige blev det vedtaget at ansøge Kommerskollegiet om Tilladelse til at forhøje de for Tiden gældende Grundtakster for 1941 for Skibsmæglere. Det er Hensigten at forhøje Taksterne fra 1. Januar og at faa Tillægget sat op til 50 pCt. mod de nu gældende Forhøjelser, der er paa 33 pCt. Der henvises til, at de almindelige Omkostninger for Skibsmæglerbranchens Folk er steget meget betydeligt i de sidste Aar, og at Forhøjelsen er absolut stærkt paakrævet.

Svensk Røde Kors-Skib forlist i Middelhavet

Det svenske Motorskib *Hälsingborg*, tilhørende Rederiet af samme Navn i Hälsingborg, er under en Storm forlist paa Rejse mellem Piræus og Saloniki. Skibet, der sejlede for det internationale Røde Kors, og dets Lading, bestemt til Befolkningen i Saloniki, er gaact tabt, men Besætningen er reddet. *Hälsingborg* var et moderne

Motorskib, som blev afleveret i August 1941 fra Helsingør Skibsværft.

Svensk Damper krigsforlist

Det svenske Udenrigsministerium har fra New York modtaget Underretning om, at Damperen *Etna* af Helsingborg for kort Tid siden er krigsforlist. Hele Besætningen er reddet og bragt i Land til en Havn ved det caribiske Hav. *Etna*, der var paa 4650 Tons d.w., tilhørte Rederiet Transmarin i Helsingborg.

Trondheim mek. Verksted

A/S Trondheim mekaniske Verksted har paa en Generalforsamling enstemmigt vedtaget at forhøje Aktiekapitalen fra 1.700.000 Kroner til 2.500.000 Kroner ved Tegning af 4000 nye Aktier à 200 Kroner. Overtegnelsekursen sættes til 220 Kroner pr. Aktie.

Den nuværende Aktiekapital paa 1,7 Mill. Kr. har tidligere været paa 3 Mill. Kr., men er senere blevet nedskrevet. Værftets Ledelse anser imidlertid nu Tiden for moden til at konsolidere Stillingen ved den nævnte Kapitaludvidelse.

Trækul-Generatorer i norske Fiskefartøjer

Norsk Gas-Generators Bestyrelse meddeler, at man i Løbet af kort Tid vil have ca. 17.000 generatordrevne Biler i Norge og til Foraaret ca. 1500 generatordrevne Traktorer. Fra Mørkekysten og nordpaa skal 330 Fiskebaade forsynes med Generatorer, og ca. 1000 Fiskefartøjer fra Lindesnes til den svenske Grænse skal forsynes med Trækul-Generatorer. Naar dette er gennemført, vil Fiskeriet kunne drives som tidligere, og Fisketilførslen vil komme i Gang igen.

PERSONALIA**60 Aar**

Paa Tirsdag — den 12. Januar — fylder Kaptajn *Fr. Olsen* 60 Aar. Kaptajn Olsen, der tidligere var Fører i Dampskibsselskabet Rødbyhavn, har siden 1929 ført Damperen *Agersø*.

Paa Onsdag — den 13. Januar — fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Øresund, Kaptajn *V. F. Petersen* 60 Aar. Kaptajn Petersen er Fører af Damperen *Sverige*.

Fortjenstmedaillen

Fuldmægtig *Fr. Rasmussen* i Firmaet Holm & Wonsild er blevet belønnet med Fortjenstmedaillen i Sølv.

Fuldmægtig Rasmussen, der nu er 76 Aar gammel, har unbrudt i 62 Aar været ansat som Firmaets Repræsentant i Toldbod-Kontoret.

25 Aars Jubilæum

Den 2. Januar var det 25 Aar siden, at Ingeniør *Ove Ravnemose* blev ansat ved Københavns Flydedok, og da denne nogle Aar senere gik op i Burmeister & Wain, fulgte Ravnemose med. Han avancerede stot indenfor B. & W. og udnævntes for et Par Aar siden til Overingeniør for Skibsværftet paa Refshaleøen.

Kaptajn *R. Løber*, Hellerup, kunde i Gaar, Torsdag, fejre sit 25 Aars Jubilæum i A. P. Møllers Rederi.

Handelsbankens Repræsentantskab

Skibsreder *E. Hahn Petersen* fra Det dansk-franske Dampskibsselskab er indtraadt i Handelsbankens Repræsentantskab.

Afsked med D. F. D. S.

I Gaar — Torsdag — fyldte Kontorchef *Arthur Christensen*, der er Chef for Det Forenedes Afdelingskontor i Aalborg, 65 Aar, og han falder dermed for Selskabets Aldersgrænse. Kontorchef Christensen har i 47 Aar været ansat i Selskabet, hvor han har gjort Tjeneste i mange forskellige Afdelinger. I 1927 overtog han Chefstillingen i Aalborg.

Fyrvæsenet

Maskinmester af 3. Grad i Fyr- og Vagervæsenets Inspektionsskib »Kattegat«, *K. A. Roed*, er forfremmet til Maskinmester af 2. Grad i Inspektionsskibet »Nordsøen«.

Maskinkonstruktør *A. K. Petersen* er fra 15. Januar ansat som honorarlønnet Konstruktør under Fyrdirektoratet. Maskinist *K. Hall*, Anholt Knob Fyrskib, er forflyttet til Fyrskib Nr. 18 (Store Bælt IV).

Undermaskinmester i Fyr- og Vagervæsenet *H. Hilmar Hansen* er udnævnt til Maskinmester af 3. Grad med Tjeneste i Fyrinspektionsskibet »Kattegat«.

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 Langelinckejens 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 Gasværksbavn 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværksbavn fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristiansbavnssiden 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 Havnevesnens 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 Havnevesnens Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Moderat 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 Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsøtte syge og døde, for Ordre, for at reite Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og ber foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I Frihavnen besorges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 13,000 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplagning af Varer, Korn-Elevatorer 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 (Burmolster & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Frysaarum. 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. Havnopenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bøgsøring 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 85,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnopenge (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. Lodsær ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bøgsøring 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. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 116 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan beselles ogsaa om Natten. Ingen 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 (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: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bøgsørdamp. uforudt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; levrigt 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, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bøgsøring (so Lodal.). Bøgsøring faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Breddes 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 8,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—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 Fløjetonder 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 160 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 Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 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.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 7. Januar 1943.

Nr. 1.

„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 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 udsendt 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* Fyrss Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.** I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Danske Somærker 1942. 11. Udgave. Sluttet den 3. December 1942 (inkl. E. f. S. Nr. 48 for 1942). Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

Annuleret er:

Fortegnelse over danske Somærker 1932.

Danmark.

1. Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

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

§ 1.

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

§ 2.

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

§ 3.

Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse kommer ikke til Anvendelse paa:

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/2 1942.

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/3 1942.

3. Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.

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

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

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

Anvisninger med Hensyn til Sejladsen, som gives af Lodsen eller de i Farvandet stationerede Vagt- og Lods fartøjer, skal tages til Følge. Nævnte Fartøjer fører saa vidt muligt om Dagen: tre røde Kugler, om Natten: tre røde Lys, lodret over hverandre.

Undtagne fra Lodstvangsbestemmelsen er Orlogs- og Statsskibe.

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/4 1942.

4. (S). Ombytning af Lystønder med Vintersømærker paabegyndt.

Ombytning af Lystønder med Vintersømærker er paabegyndt i de *danske* Farvande.

5. (S). 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 i n d g a a e n d e i *danske* Farvande skal holde hvidt Hurtig-Blink om Styrbord og rødt Hurtig-Blink om Bagbord.

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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1707 1942.

6. (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.	

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

Østersøen.

<i>Gedser Havm.</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	

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

Sundet.

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

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', ₉	12° 40', ₂	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Kastrup Knæ</i>	55° 38', ₄	12° 41', ₄	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Middelgrund S.</i>	55° 40', ₀	12° 41', ₀	Lt.	str.		
<i>Smaagrundene SW.</i>	55° 39', ₅	12° 42', ₄	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	

Drogden.

<i>Nordre-Røse</i>	55° 37', ₈	12° 41', ₈	Lt.	r.		
<i>Rasmus Møller</i>	55° 36', ₄	12° 41', ₄	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Søndre-Røse</i>	55° 34', ₂	12° 41', ₀	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Dragør Tønde</i>	55° 33', ₇	12° 41', ₀	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Dragør Sandrev SW.</i>	55° 32', ₆	12° 39', ₈	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Knollen</i>	55° 37', ₈	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.		

Flinterenden.

Samtlige danske Sømærker i *Flinterenden*.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
Sundet S.-lige Del.						
<i>Aflandshage</i>	55° 30', ₉	12° 35', ₉	Spids	r.	2 opadv. Koste	
Kalveboderne.						
<i>Kalveboderne N.</i>	55° 35', ₁	12° 30', ₃	Lt.	hv.		
Smaalandsfarvandet.						
<i>Staalbyb</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', ₉	9° 35', ₅	Lt.	hv.		Erstattet med hv. Stage. 2 nedadv. Koste.
<i>Sandhammeren S.</i>	55° 17', ₃	9° 49', ₁	Stage	hv.	1 Halm	
<i>Græsholm N.</i>	55° 17', ₄	9° 47', ₇	Stage	r.	3 opadv. Koste	
<i>Bastholm N.</i>	55° 17', ₅	9° 46', ₂	Stage	hv.	2 Halm.	
<i>Bastholm NW.</i>	55° 17', ₄	9° 45', ₂	Stage	hv.	1 Halm.	
<i>Bredgrund S.</i>	54° 46', ₃	10° 03', ₄	Flt.	r.	3 opadv. Koste	
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 6 s.
<i>Isefjord</i>	55° 59', ₀	11° 50', ₈	L. & Flt.	str.		Erstattet med str. Spids. med 1 str. Ballon.
<i>Tærskelen E.</i>	55° 57', ₈	11° 49', ₃	Spids	r.	1 opadv. Kost	

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
Kattegat.						
<i>Snekkeløb S.</i>	56° 02', ₄	11° 16', ₇	Stump	hv.	1 nedadv. Kost	
<i>Snekkeløb N.</i>	56° 02', ₄	11° 15', ₈	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Sjællands Rev N.</i>	56° 05', ₃	11° 12', ₅	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	
<i>Yderflak</i>	56° 04', ₂	11° 01', ₅	Stage	s.		
<i>Odense Fjord</i>	55° 33', ₁	10° 33', ₀	Lt.	str.		
<i>Æbelø</i>	55° 39', ₅	10° 09', ₅	Lt.	hv.		
<i>Skerringhede</i>	56° 14'	10° 23'	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 Fyrskib</i>	56° 58', ₁	10° 53', ₇				
<i>Østre-Flak</i>	56° 58', ₈	10° 56', ₁	Stage	s.		
<i>Stensnæs</i>	57° 11', ₇	10° 33', ₅	L. & Flt.	r.		Erstattet med r. Spir.
<i>Læso-Rende Fyrskib</i>	57° 12', ₈	10° 41', ₇				
<i>Frederikshavn SSE.</i>	57° 24', ₄	10° 34', ₆	L. & Flt.	str.		
<i>Frederikshavn</i>	57° 25', ₃	10° 36', ₀	Klt.	r.		Erstattet med L. & Flt. r. Hv. Et-Blink hver 7,5 S.
<i>Skagens Rev SE.</i>	57° 44', ₂	10° 41', ₀	L. & Flt.	r.		
<i>Skagens Rev NE.</i>	57° 45', ₄	10° 42', ₈	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Skagens Rev Fyrskib</i>	57° 46', ₄	10° 43', ₇				
<i>Læsø Trindel.</i>	57° 25', ₇	11° 15', ₇	L. & Flt.	r.		Erstattet med r. Spir.
<i>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 hv. Stage.
<i>Silderøn</i>	57° 06', ₉	11° 02', ₂	Lt.	hv.		

Limfjorden.

Nibe Indsejling.

Afmærkningen fra *Draget* til *Nibe* Havn.**Skagerrak.***Bragerne* 57° 10',₇ | 8° 55',₇ | Spids | r. |

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
Nordsøen.						
<i>Søren Bobbjergs</i>						
<i>Dyb N.</i>	55° 34', ₃	7° 57', ₉	L. & Flt.	r.		
<i>Søren Bobbjergs</i>						
<i>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. 4/1425, 43/1506, 44/1532 og 50/1742 1942.)

I. Østersøen.**7. Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.**

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

Omraadet for Krigsoperationer i *Østersøen* begrænses til den *finske Bugt E.* for en Linie mellem *Kap Risina* 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*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/396 1942.

8. 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 *Ålandshavet*, der begrænses, som følger:Mod Syd af Linien *Kökarsören—Bogskär*.— Vest - — *Bogskär—Flötjan*—Punktet 60° 12' N. 19° 05' E. — Punktet 60° 22' N. 19° 05' E.

— Nord - Breddeparallelle 60° 22' N.

— Øst - *Ålandsoerne* og *Finske Skærgaard*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/1573 1942.

9. (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° 39' N. 11° 21' E. er Dybden normal, 4 m, medens der i Indsejlingens W.-lige Del paa Grund af Tilsanding midlertidigt er under normal Vanddybe.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1492 1942.

10. (T). **Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**
 Dybden i Indsejlingen til *Hesnæs Havn* paa c. $54^{\circ} 49',_4$ N. $12^{\circ} 08',_5$ E. er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til $2,2$ m.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/8 1942.
 (Kort Nr. 162 og 187. Danske Lods III, Side 267. Havnelods, Side 93.)
11. (T). **Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.**
 Som Følge af Tilsanding er Dybden i Indløbet til *Klintholm Havn* paa c. $54^{\circ} 57',_1$ N. $12^{\circ} 28',_3$ E. for Tiden c. $3,1$ m midt i Løbet og c. $2,5$ m i Løbets S.-Side.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/9 1942.
 (Kort Nr. 187. Danske Lods III, Side 269. Havnelods Side 114.)
12. (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.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/971 1942.
13. (T). **Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.**
 Dybden i Indsejlingen til *Hammerhavnen* paa c. $55^{\circ} 17'$ N. $14^{\circ} 46'$ 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.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 22/823 1942.
14. (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.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 32/1151 1942.
15. (P). **Danmark. Bornholm E.-Kyst. Svaneke Fyr forandres.**
Svaneke Fyr paa c. $55^{\circ} 07',_9$ N. $15^{\circ} 09',_4$ E. vil 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 $22,5^s$.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1608 1942.
 (Fyr-Fort. Nr. 840.)
16. (T). **Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nekse Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.**
Nekse Havn Ledefyr paa c. $55^{\circ} 03',_7$ N. $15^{\circ} 08',_2$ E., som viser grønt, fast Lys, er midlertidigt slukket.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1663 1942.
17. (P). **Danmark. Bornholm. Dueodde N. Fyr forandres.**
Dueodde N. Fyr paa c. $55^{\circ} 00',_1$ N. $15^{\circ} 04',_8$ E. vil 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.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1493 1942.
 (Fyr-Fort. Nr. 845.)
18. **Danmark. Christiansø. Sejladforskrift.**
 Paa Grund af udlagt Minesikring skal Skibe, der S. fra anløber *Christiansø Havn*, holde sig i den W.-lige Del af den hvide Vinkel i Indsejlingsfyret.
Christiansø Havn Vinkelfyr: $55^{\circ} 19' 15''$ N. $15^{\circ} 11' 23''$ E.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/11 1942.
19. **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. Hústolmen* paa c. $56^{\circ} 07',_5$ N. $15^{\circ} 27',_5$ E. og *Almö*. Skibe og Far-

tøjer 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 26/953 1942.

20. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladshindringer.

(U. f. s. Nr. 35/1618. Stockholm 1942.)

Flydebomme er udlagt tværs over Sejløbene mellem *Getskär* og *Smörasken* paa c. $56^{\circ} 08',_5$ N. $15^{\circ} 35',_8$ E., mellem *Smörasken* og *Söderstjerna* og mellem *Björkholmen* og *Loppan* paa c. $56^{\circ} 09',_3$ N. $15^{\circ} 34',_3$ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1226 1942.

21. (T). Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 37/1701. Stockholm 1942.)

I Anledning af Anbringelsen af Sejladshindringer i Sejløbene 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 37/1276 1942.

22. Sverige S.-Kyst. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.

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

Flydende Skibsfartshindringer er udlagt i S.-lige Indløb til *Karlskrona* mellem *Kungsholmen* og *Aspö* paa c. $56^{\circ} 06',_5$ N. $15^{\circ} 34',_9$ E. Om Dagen i sigtbart Vejr holdes en Sejlrende aaben. Om Natten og i usigtbart Vejr er al Sejlads gennem Løbet indtil videre indstillet.

Det tilraades at tage Lods, naar man skal passere Indløbet. De af Bevogtningspersonalet givne Ordre vedrørende Sejladsen forbi Skibsfartshindringerne skal efterkommes.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/13 1942.

23. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.

(U. f. s. Nr. 12/662. Stockholm 1941.)

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

1) *Lilla Torpedinskjutningsbanan*, der fra Torpedoindskydningsstationen paa Orlogsværftet gaar mellem *Godnatt* og *Gastaskär* mod *Tjurkölandet*.

2) *Stora Torpedinskjutningsbanan*, der fra Torpedoindskydningsstationen paa *Kättaskären* gaar mellem *Gastaskär* og *Länsman* mod *Almö* Baake.

I Banerne er udlagt Maalflaader og Tønder.

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

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

Om Natten er hver af de i Sejløbene liggende Flaader afmærket med en Lanterne, der viser rødt Et-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mærke 9,5^s. Synsvidde: 4 Sm.

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

Yderligere søres eller afgives følgende Signaler:

a) Paa den lille Bane:

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

b) Paa den store Bane:

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

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

c) Paa begge Baner:

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

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

c. $56^{\circ} 08' N.$ $15^{\circ} 36' E.$

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/14 1942.

24. Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.

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

I Sejløbet gennem *Kalmarsund* fra *Krongrundet* paa c. $56^{\circ} 41' N.$ $16^{\circ} 24' E.$ til c. $3,4$ Sm S. derfor, skal alle Skibe, der passerer Uddybningsmaskiner, i saa god Tid forinden sætte Farten ned, at denne paa en Strækning af 150 m paa hver Side af Uddybningsmaskinen ikke overstiger 4 Knob, hvilket vil sige, at de nævnte 300 m tilbagelægges paa en Tid, der ikke er under $2\frac{1}{2} m.$

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/15 1942.

25. Sverige. Öland E. Oplysninger om Sejløb og Afmærkning.

(U. f. s. Nr. 44/2160. Stockholm 1941.)

Paa Grund af Tilstedeværelsen af Vrag, farlige for Skibsfarten, maa Sejladsen foregaa gennem en Sejlrende, for hvilken Afmærkningen er:

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

2. Ø s t for Sejlrenden:

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. 1/16 1942.

26. Sverige. Öland E. Miner udlagt.

(U. f. s. Nr. 35/1739. Stockholm 1941.)

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

a) Øst for Sejlrenden:

1. En rød Stage med 2 nedadvendte Koste paa $56^{\circ} 19',0 N.$ $16^{\circ} 36',3 E.$

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

b) Vest for Sejlrenden:

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

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/17 1942.

27. Sverige E.-Kyst. Arholma og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.

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

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/19 1942.

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

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

Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted over Omraadet ud for *Bråvikens* og *Slåtbakens* Mundinger indtil Linien *Hävringe—Sandsänkan*. *Hävringe*: c. 58° 33' N. 17° 31' E. *Sandsänkan*: c. 58° 19' N. 17° 10' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/20 1942.

29. Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.

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

Skydning fra Luftfartøj mod Maal paa *Jutskär* paa c. 58° 38',7 N. 17° 03',0 E. samt mod Luftmaal S. og E. for *Oxelösund* vil indtil videre blive foretaget alle Ugens Dage fra Mandag til Fredag incl. Kl. 0900—1400 (*svensk Tid*).

Naar der skydes, vil et rødt Flag være hejst paa *Jutskär*.

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

a) Omraade 1 er en Sektor med Toppunktet i *Jutskär* og med Radius 5,4 Sm samt begrænset af Linier, der fra *Jutskär* gaar i Retningerne 90° og 195°.

b) Omraade 2 strækker sig 4,3 Sm i SE.-lig Retning fra Linien: *Penningskären* (c. 58° 35' N. 17° 02' E.) — *Beten* (c. 58° 39' N. 17° 09' E.) og begrænset af Linier, der gaar i Retningerne 180° og 118° fra henholdsvis *Penningskären* og *Beten*.

c) Omraade 3 strækker sig 4,3 Sm i SE.-lig Retning fra Linien: *Hävringe* (c. 58° 36' N. 17° 19' E.) — *Hartsö-Enskär Fyr* (c. 58° 41' N. 17° 29' E.) og begrænset af Linier, der gaar i Retningerne 180° og 90° fra henholdsvis *Hävringe* og *Hartsö-Enskär*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 16/546 1942.

30. Sverige. Oxelösund. Marsviken. Bombekastningsøvelser.

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

Bombekastningsøvelser foretages indtil videre alle Ugens Dage fra Mandag til Fredag incl. Kl. 0900—1400 (*svensk Tid*) indenfor nedennævnte to Omraader:

a) Omraade 1 omfatter Øen *Bergö* paa c. 58° 40',1 N. 16° 59',5 E. i *Marsviken* og strækker sig indtil 300 m fra Øens Kystlinie.

b) Omraade 2 i *Marsviken* begrænses af en Linie, der gaar gennem følgende Punkter: *Trullholmen S.-Pynt* c. 58° 40',5 N. 16° 59',3 E., *Bergö* c. 58° 40',1 N. 16° 59',5 E., *Pynten N. for Tunaholm* c. 58° 40',1 N. 16° 57',5 E., *Pynten SE. for Kärrboda* c. 58° 40',5 N. 16° 57',0 E.

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 16/547 1942.

31. Sverige. Gotland N.-Kyst. Färösund. Miner udlagt. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 38/2501. Stockholm 1939.)

1. Der er udlagt Miner i *Färösund* N.-lige og S.-lige Indløb.

2. Kun de almindelige Løb kan anvendes:

a) i N.-lige Indløb i Henhold til Søkortet;

- b) i S-lige Indløb ved Middelvandstand af Skibe med et største Dybgaende af 5,5 m.
3. Passagen gennem det minerede Farvand sker paa egen Risiko.
Färösund: c. 57° 52',₅ N. 19° 04',₀ E.
 (E. f. S. Nr. 1/21 og 3/213 1942.)
- 32. Sverige. Gotland. Färösund. Forbud mod Ankring.**
 (U. f. s. Nr. 21/1144. Stockholm 1940.)
 Det er under Bødeansvar forbudt at ankre indenfor nedennævnte Omraader i *Färösund* N-lige og S-lige Indløb.
- A. *Färösund* N-lige Indløb. Et Omraade, der begrænses mod N. af en ret Linie fra *Vialmsudde* paa c. 57° 55',₄ N. 19° 01',₀ E. over *Auergrund* N.-Pynt til *Färö* og mod S. af en ret Linie fra *Haugrundsudde* paa c. 57° 53',₇ N. 19° 01',₆ E. i Retning 62° til Pynten ved *Brudrefvet*.
- B. *Färösund* S-lige Indløb. Et Omraade, der begrænses mod N. af en ret Linie fra *Skarphageref* paa c. 57° 51',₀ N. 19° 05',₀ E. i Retning 51° til *Hejdeviken* paa *Färö* og mod E. og S. af en Linie fra *Ryssnäs* til *Färö Missloper*, derfra 2,0 Sm i Retning 235° til Landgrunden SE. for *Bungenäs* og derfra i NW-lig Retning til *Bungenäs*.
 Tilladelse til at ankre indenfor de forbudte Omraader kan i særlige Tilfælde gives civile Fartøjer af Chefen for *Gollands* Kystartilleriforsvar.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/22 1942.
- 33. Sverige. Hävrings—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 *Hävrings* og *Kråkelund* i et Omraade, der begrænses, som følger:
 Mod Nord af Breddeparallelle 58° 30' E.
 Mod Øst af Linien: 58° 30' N. 17° 20' E. — 58° 05' N. 17° 20' E. — 58° 05' N. 17° 10' E. — 57° 29' N. 17° 10' E.
 Mod Syd af Linien: 57° 29' N. 17° 10' E. — 57° 32',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 Minelodsning.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 34/1190 1942.
- 34. (T). Sverige. Sejllobet Arkö—Häradsjär. Barösund. Lods fartøj udlagt.**
 (U. f. s. Nr. 39/1780. Stockholm 1942.)
 Et rødmalet Fyrskib uden Navn paa Siderne er udlagt som Lods fartøj paa c. 58° 11',₈ N. 16° 54',₀ E.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1342 1942.
- 35. (T). Sverige. Utlängan—Landsort. Hävrings. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.**
 (U. f. s. Nr. 54/2654. Stockholm 1941.)
 En sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 27^s, Blink 0,9^s, Mørke 3,6^s, Blink 0,9^s, Mørke 3,6^s, Blink 0,9^s, Mørke 17,1^s, er midlertidigt udlagt paa Fyrskibet *Hävrings* Plads paa c. 58° 33',₃ N. 17° 30',₆ E.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/23 1942.
- 36. 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 Sejllob forbi *Arholma* og *Landsort*; der maa dog ankres dels W. for *Arholma* inden for et Omraade, der mod N. begrænses af Breddeparallelle gennem *Dejeudden* Fyr paa c. 59° 51' N. 19° 05' E. og mod S. af Linien *Rumshamn—Kasholms* S.-Pynt, dels i *Konabbsfjärden* samt dels i Farvandet E. og W. for *Öja* mellem 0,2 og 1,2 Sm fra Kysten.
 2. Omraadet ved *Oxelösund*, der mod N. begrænses af Linien *Ekudden—Korsholms* Fyr paa c. 58° 40' N. 17° 08' E. og mod S. af Linien *Femörehuvuds* Fyr—*Vinterklasen—Ljungskärs* Fyr—*Bjurhals* S.-Pynt.
- Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/865 1942.

37. (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 *Mäsknuv* (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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1057 1942.

38. 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 *Stridsholmssundet*, 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*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/999 1942.

39. Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.

(Det kgl. Gesandtskab i Stockholm den 9. Maj 1940.)

I *Stockholms Skærgaard* er i svensk territorielt Farvand udlagt Miner imellem Breddeparallelernerne 58° 42' N. og 59° 54' N. indenfor et Omraade, der mod W. begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/24 1942.

40. 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 *Käringholms S.-Pynt* til en Pynt paa Fastlandet paa 59° 02',₉ N. 18° 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° 04',₀ N. 18° 12',₂ E. og
- 4) en Linie fra *Oxnö Pynt* over *Stora Stenholmens E.-Pynt* til E.-lige Del af *Vitsgarns N.-Pynt*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1070 1942.

41. 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° 20',₃ N. 18° 11',₀ E., c. 230 m 157° fra *Mölna Bro*.
 - 2) c. 59° 19',₈ N. 18° 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 34/1191 1942.

42. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.

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

Det er forbudt

1. at komme Øerne *Stora Fjäderholmen* og *Ångsholmen* nærmere end 35 m fra Land;
2. at besejle Sundet mellem *Stora Fjäderholmen* og *Ångsholmen—Libertus* i et Omraade indenfor en Linie gennem Punkterne:

- a) 35 m W. for *Stora Fjäderholmen* NW.-Pynt,
- b) 35 m W. for *Ångsholmen* SW.-Pynt,
- c) 35 m E. for *Ångsholmen* E.-Pynt,
- d) *Libertus* S.-Pynt,
- e) 35 m E. for *Stora Fjäderholmen* NE.-Pynt;

3. at fotografere, tegne eller beskrive Dele af Omraadet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/25 1942.

43. Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.

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

Indenfor *Vaxholm* Fæstningsomraade er udlagt Miner

- 1) i Farvandet mellem *Solöfjärd* og *Trälhavet*,
- 2) i Farvandet mellem Fastlandet og *Ljusterön* i Omegnen af *Sivön* og
- 3) i Farvandet mellem *Gäljön* og *Vindön*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/26 1942.

44. 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 Breddeparallelle 60° 21' N.

— Syd — — — — — 60° 15' N.

— Vest — rette Linier gennem Pladserne 60° 21',₀ N. 18° 58',₈ E., 60° 16',₈ N. 18° 53',₆ E. og 60° 15',₀ N. 18° 53',₆ E.— Øst — rette Linier gennem Pladserne 60° 21',₀ N. 19° 08',₉ E., Midtpunktet af Klippen *Märkel* 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 Sejløbet gennem *Öregrund*s Skærgaard.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 22/798 1942.

45. Sverige. Öregrund's Skærgaard. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.

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

For Sejladsen mellem *Ålandshavet* og *Bottniske Bugt* er der, udover Sejløbet *Svartklubben—Öregrund—Grepens* Fyrskib, aabnet et midlertidigt Sejløb W. om *Understen*, der er afmærket, som følger:

Ved Sejløbets W. - Side:

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

Ved Sejløbets E. - Side:

4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 60° 16',₆₄ N. 18° 53',₂₀ E., SW. for Skæret *Viten*.5. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 60° 15',₀₆ N. 18° 53',₅₀ E., W. for *Stupgrund*.6. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 60° 14',₄₈ N. 18° 54',₄₂ E., W. for Grunden *Pundet*.For at lette Sejladsen N. om *Understen* vil der blive udlagt dels en rødmalet Klokke-tænde med Ballontopbetegnelse paa Fyrskibet *Grundkallens* Plads, dels følgende Sømærker:7. En sort Stage med en Topbetegnelse, der bestaar af 3 sortmalede Kvadrater, anbragt med de to Sider vandret, paa 60° 29',₁₈ N. 18° 54',₅₀ E., c. 1,₉ Sm ESE. for *Dittmansgrund*.

8. En sort Stage med en Topbetegnelse, der bestaar af 2 sortmalede Kvadrater anbragt med de to Sider vandret, paa $60^{\circ} 26'_{,00}$ N. $18^{\circ} 53'_{,35}$ E., c. 1,3 Sm E. for Grunden *Klacken*.

9. En sort Stage med en Topbetegnelse, der bestaar af 1 sortmalet Kvadrat, anbragt med de to Sider vandret, paa $60^{\circ} 21'_{,50}$ N. $18^{\circ} 52'_{,75}$ E., SE. for *Hoppets grund*.

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/28 1942.

46. 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*. Fareomraadet 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. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 22'$ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/901 1942.

47. 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. $65^{\circ} 43'$ N. $23^{\circ} 30'$ E.—*Ytterstlandet*.

b) Omraadet indenfor en Linie: *Hastaskär* paa c. $65^{\circ} 40'$ N. $23^{\circ} 06'$ E.—*Kusen*—*Kuggarne*—*Rörviksudd*—*Hastaskär*.

Naar der skydes, eller naar Bombekastning finder Sted, vil der være hejst et rødt Flag paa *Storöns* SE.-lige Del.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/902 1942.

48. Finland. Sejlanvisning.

(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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/30 1942.

49. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.

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

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

Angaaende Sejladsforskrifter maa man henvende sig til de *finske* Havnemyndigheder.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/31 1942.

50. Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.

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

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/32 1942.

51. (T). Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidig slukket.
(Rügen Radio, den 6. Maj 1940.)
Samtlige tyske Fyr i W.-lige Del af Østersøen indtil $12^{\circ} 25'$ E. er indtil videre slukket og tændes kun efter Anmodning.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/33 1942.
52. Tyskland. W.-lige Østersø. Lodstvang.
(N. f. S. Nr. 37/3707. Berlin 1939 og N. f. S. Nr. 45/3386. Berlin 1940.)
1. Der er paabudt Lodstvang for alle tyske Skibe paa over 300 m^3 Rumindhold i Adgangene til *Travemünde* og *Lübeck*.
Alle *neutrale* Skibe er underlagt samme Lodstvang.
2. Indenfor forannævnte Lodsomraader overtager Lodsens, hvis Kaptajnen eller Skibsføreren ikke uden Indvendinger retter sig efter hans Anvisninger, Føringsen af Skibet, særlig ved foreliggende Fare, hvor Fartøjets mangelfulde Flydedygtighed kan føre til en Spærring af Farvandet.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/34 1942.
53. Tyskland. W.-lige Østersø. Sejladsforskrifter.
(N. f. S. Nr. 25/1898. Berlin 1940.)
I den W.-lige Østersø er fastlagt tvungne Ruter for Sejladsen. De fra Havne i Omraadet udgaaende Skibe skal hos Kyst- eller Havnebevogtningsmyndighederne skaffe sig Underretning om de tvungne Ruter, og de i den W.-lige Østersø indgaaende Skibe ved Lodsstederne i *Lille-Bælt*, *Store-Bælt* og ved *Gedser—Dars*.
Det er de søfarendes Pligt nøje at overholde Bestemmelserne om de tvungne Ruter; Overtrædelse heraf vil blive straffet.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/35 1942.
54. Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.
(N. f. S. Nr. 29/1866. Berlin 1941.)
Opmærksomheden henledes paa, at det — foruden i de i de danske og tyske Sejlhaandbøger anførte Omraader — af Hensyn til Undervandskabler er forbudt at ankre imellem Meridianerne $12^{\circ} 03',5$ E. og $11^{\circ} 56',5$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/36 1942.
55. 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).
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1644 1942.
56. Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 33/2413. Berlin 1940.)
Det er forbudt at ankre og fiske indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
a. $54^{\circ} 41',6$ N. $19^{\circ} 52',5$ E. d. $54^{\circ} 34',7$ N. $19^{\circ} 47',6$ E.
b. $54^{\circ} 42',0$ N. $19^{\circ} 49',7$ E. c. $54^{\circ} 35',6$ N. $19^{\circ} 48',7$ E.
c. $54^{\circ} 36',3$ N. $19^{\circ} 44',5$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/37 1942.
57. Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 35/2542. Berlin 1940.)
Ankring og Fiskeri er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:
a. *Pillau* N.-Mole. c. $54^{\circ} 52',2$ N. $19^{\circ} 35',6$ E.
b. $54^{\circ} 46',3$ N. $19^{\circ} 30',0$ E. d. $54^{\circ} 45',0$ N. $19^{\circ} 57',3$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/38 1942.

- 58. Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 3/217. Berlin 1940.)
Indenfor en Cirkel med Radius 1000 m og Centrum paa c. $54^{\circ} 37',7$ N. $19^{\circ} 32',0$ E. er udlagt Undervandshindringer. Man advares mod at befare Omraadet.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/39 1942.
- 59. Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.**
(Rügen Radio, den 9. November 1940.)
Indtil videre er der udlagt en Skibsfarts- og Fiskerihindring, der strækker sig nogle Hundrede Meter omkring Pladsen $54^{\circ} 37',6$ N. $19^{\circ} 36',0$ E. og er afmærket med 4 Mærkebøjer.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/40 1942.
- 60. Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.**
(N. f. S. Nr. 21/1417. Berlin 1941.)
1. I *Danzig Bugt* er et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinien mellem nedennævnte Punkter, spærret for Skibsfart og Fiskeri:
a) $54^{\circ} 46'$ N. $18^{\circ} 30'$ E. b) $54^{\circ} 50'$ N. $18^{\circ} 30'$ E.
c) $54^{\circ} 50'$ N. $19^{\circ} 20'$ E. d) $54^{\circ} 31'$ N. $19^{\circ} 20'$ E.
e) $54^{\circ} 24',4$ N. $19^{\circ} 10',0$ E. f) $54^{\circ} 24',2$ N. $18^{\circ} 45',8$ E.
g) $54^{\circ} 33'$ N. $18^{\circ} 38'$ E. h) $54^{\circ} 32',5$ N. $18^{\circ} 34',0$ E.
2. For Fiskeriet frigives inden for dette Omraade et Areal, der ligger W. for Forbindelseslinien mellem Punkterne $54^{\circ} 43',0$ N. $18^{\circ} 37',9$ E. og $54^{\circ} 32',7$ N. $18^{\circ} 35',9$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/41 1942.
(Kort Nr. 181.)
- 61. Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.**
(N. f. S. Nr. 7/418. Berlin 1941.)
Sejladser forbudt om *D a g e n* indenfor en Afstand af 15 Sm og om *N a t t e n* indenfor en Afstand af 2 Sm fra *Kahlberg* paa c. $54^{\circ} 23',2$ N. $19^{\circ} 27',2$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/42 1942.
- 62. Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**
(N. f. S. Nr. 34/2462. Berlin 1940.)
Paa Grund af udlagte Kabler og Apparater er Ankring og Fiskeri forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:
a. $54^{\circ} 23' 24''$ N. $19^{\circ} 27' 00''$ E. c. $54^{\circ} 25' 16''$ N. $19^{\circ} 27' 00''$ E.
b. $54^{\circ} 25' 00''$ N. $19^{\circ} 26' 00''$ E. d. $54^{\circ} 23' 42''$ N. $19^{\circ} 28' 00''$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/43 1942.
- 63. Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.**
(N. f. S. Nr. 45/2364. Berlin 1942.)
Den 2., 9., 16., 23. og 30. Januar, 6., 13., 20. og 27. Februar 1943, hver Dag Kl. 1300—1800, samt den 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. $18^{\circ} 54',6$ E.
c) $54^{\circ} 30',0$ N. $18^{\circ} 48',2$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/1582 1942.
- 64. 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 udfør Fiskemølsfabrikken 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 forvisset sig om, at der ikke foreligger Fare for Kollision med noget Skib, der benytter det magnetiske Maaleanlæg. Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 31/1100 1942.

65. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Forbudte Omraader og Ankerpladser.

Oplysning om Ankerplads.

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

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

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

II. Følgende 2 Omraader er spærret for al Sejlads:

1. Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

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

2. Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

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

III. Ankerplads for Handelsskibe.

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

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

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

- 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/448 1942.

(Kort Nr. 200.)

66. 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° 43' N. 18° 26' E. | c) 54° 42' N. 18° 29', ₄ E. |
| b) 54° 43', ₄ N. 18° 27' E. | d) 54° 41', ₈ N. 18° 28', ₅ E. |

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1646 1942.

67. 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.

Skydcomraadet over Søen begrænses af en Linie, der fra Pladsen: 54° 16' 30" N. 16° 06' 20" E. paa Kysten gaar til 54° 16' 00" N. 15° 57' 20" E. og derpaa i en Halvcirkel over Punkt: 54° 20' 20" N. 16° 12' 30" E. tilbage til Udgangspunktet paa Kysten: 54° 16' 30" N. 16° 06' 20" E.

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

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

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 14/495 1942.

68. Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.

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

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

Swinemünde Undervandssignal er ude af Virksomhed.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/46 1942.

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

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

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

- | | |
|--|--|
| a. 54° 21', ₇ N. 13° 43', ₃ E. | d. 54° 22', ₇ N. 13° 52', ₃ E. |
| b. 54° 23', ₀ N. 13° 45', ₇ E. | e. 54° 22', ₀ N. 13° 49', ₀ E. |
| c. 54° 24', ₃ N. 13° 50', ₈ E. | f. 54° 21', ₃ N. 13° 43', ₉ E. |

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/47 1942.

70. Tyskland. Darsserort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

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

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 54° 29' 00" N. 12° 30' 30" E. | c. 54° 26' 00" N. 12° 20' 00" E. |
| b. 54° 29' 00" N. 12° 20' 00" E. | d. 54° 28' 00" N. 12° 29' 30" E. |

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/48 1942.

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

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

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

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

samt af Kystlinien mellem Punkterne e. og a.

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/49 1942.

(Kort Nr. 186.)

72. Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

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

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/50 1942.

- 73. Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 39/2888. Berlin 1940.)
Paa c. $54^{\circ} 26',4$ N. $10^{\circ} 22',1$ E. er udlagt en gulmalet Flaade. Er Flaaden ikke paa Plads, afmærkes Stedet med 4 graa Spidstønder.
Ved Sejlads i dette Omraade skal udvises Forsigtighed.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/51 1942.
- 74. Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.**
(Rügen Radio, 1. Septemher 1939.)
Undervandshindringer er udlagt ved Indsejlingen til *Kieler Fjord*.
Alle Koffardiskibe advares imod uden Lods at besejle et Omraade inden for en Afstand af 6 Sm fra *Friedrichsort Fyr*.
Skibe, som ønsker at anløbe *Kiel* eller *Kielerkanalen*, skal anløbe Fyrskibet *Kiel* paa c. $54^{\circ} 30'$ N. $10^{\circ} 15'$ E. og her afvente Lods.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/52 1942.
- 75. Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**
(N. f. S. Nr. 37/2449. Berlin 1941.)
Ankring og Fiskeri er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
a. $54^{\circ} 27',7$ N. $10^{\circ} 11',2$ E. d. $54^{\circ} 27',4$ N. $10^{\circ} 16',7$ E.
b. $54^{\circ} 29',4$ N. $10^{\circ} 11',2$ E. e. $54^{\circ} 27',1$ N. $10^{\circ} 12',2$ E.
c. $54^{\circ} 29',4$ N. $10^{\circ} 16',7$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/53 1942.
- 76. Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.**
(U. f. S. Nr. 18/1030. Stockholm 1940.)
Det *tyske* Gesandtskab i *Stockholm* meddeler, at Gennemfart af *Kielerkanalen* for neutrale Handelsskibe i W.—E.-lig Retning er tilladt.
Vedrørende Gennemfart i E.—W.-lig Retning udfordres Tilladelse i hvert enkelt Tilfælde.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/54 1942.
- 77. Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.**
(Meddelelse fra det Kgl. Danske Konsulat i Flensborg den 6. Februar 1940.)
Ankring og Fiskeri er forbudt inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
a. $54^{\circ} 28' (24'')$ N. $9^{\circ} 51' (53'')$ E. d. $54^{\circ} 30' (23'')$ N. $10^{\circ} 04' (52'')$ E.
b. $54^{\circ} 29' (24'')$ N. $9^{\circ} 55' (24'')$ E. e. $54^{\circ} 27' (06'')$ N. $9^{\circ} 51' (22'')$ E.
c. $54^{\circ} 30' (57'')$ N. $10^{\circ} 04' (25'')$ E. f. $54^{\circ} 27' (32'')$ N. $9^{\circ} 51' (00'')$ E.
2. Al Besejling af nedennævnte to Omraader er forbudt:
- A. Det forbudte Omraade er afmærket med 4 røde og hvide, vandret stribede Tønder med røde Flag, som følger:
a. $54^{\circ} 28' 22''$ N. $9^{\circ} 52' 02''$ E. c. $54^{\circ} 28' 23'',5$ N. $9^{\circ} 52' 35''$ E.
b. $54^{\circ} 28' 15''$ N. $9^{\circ} 52' 10''$ E. d. $54^{\circ} 28' 31''$ N. $9^{\circ} 52' 28''$ E.
- B. Det forbudte Omraade er afmærket med 6 røde og hvide, vandret stribede Tønder med røde Flag, som følger:
a. $54^{\circ} 27' 32''$ N. $9^{\circ} 51' 34''$ E. d. $54^{\circ} 27' 22''$ N. $9^{\circ} 51' 48''$ E.
b. $54^{\circ} 27' 28''$ N. $9^{\circ} 51' 20''$ E. e. $54^{\circ} 27' 18''$ N. $9^{\circ} 51' 31''$ E.
c. $54^{\circ} 27' 25''$ N. $9^{\circ} 51' 05''$ E. f. $54^{\circ} 27' 15''$ N. $9^{\circ} 51' 20''$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/55 1942.

78. Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudte Ankringsomraader. Forbudt Sejladsomraade.

(Meddelelse 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1648 1942.

(Se Tillæg.)

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

79. Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.

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

Skibe, som kommer N. fra og vil løbe ind i *Sundet*, skal anduvc Vagtskibet paa c. 56° 06',₂₁ N. 12° 30',₀ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/68 1942.

80. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.

I Anledning af Udvidelsesarbejder i *Helsingør* Havn paa c. 56° 02',₁₁ N. 12° 37',₄ E. er udlagt et elektrisk Kabel tværs over Indsejlingen til Havnen fra et Punkt paa E.-Siden af N.-lige Havnemole, c. 45 m fra Molehovedet, til S.-lige Havnemoles Hoved.

(E. f. S. Nr. 20/707 1942.)

81. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.

I Anledning af Udvidelsesarbejderne i *Helsingør* Havn paa c. 56° 02',₁₁ 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1249 1942.

82. (T). Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.

Dybden i Indløbet til *Humlebæk* Havn paa c. 55° 58',₃ N. 12° 33',₀ E. er for Tiden kun 2,₅ m.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 28/1034 1942.

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

Dybden i Indsejlingen til *Sletten* Havn paa c. 55° 57',₂ N. 12° 32',₅ E. er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget, saaledes at der nu i Indløbets W.-Side er 2,₈ m Vand og i Løbets E.-Side 2,₅ m Vand.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/58 1942.

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

84. (T). Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejlløb forandret.
Som Følge af Tilsanding har Sejlløbet til *Vedbæk Havn* paa c. $55^{\circ} 51',_0$ N. $12^{\circ} 34',_5$ E. forandret sig. Til Vejledning for Sejladsen er midlertidigt udlagt følgende Afmærkning:
a) Paa Sejlløbets N.-Side: En rød Stage med 1 opadvendt Kost 70 m 20° fra Fyret paa Dækmolens Hoved.
b) Paa Sejlløbets S.-Side: En hvid Stumptønde 50 m 70° fra Fyret paa Dækmolens Hoved.
Skibe med indtil $2,5$ m Dybgaaende kan anløbe Havnen.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/60 1942.
(Danske Lods III, Side 27. Havnelods, Side 219.)
85. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
Dybden i *Taarbæk Havn* paa c. $55^{\circ} 47',_3$ N. $12^{\circ} 36',_0$ E. er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til ca. $2,5$ m.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/61 1942.
(Kort Nr. 133, 131, 132 og 130. Danske Lods III, Side 29. Havnelods, Side 210.)
86. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.
De fire S.-ligste grønne Spidstønder, der begrænser Lossepladsen paa *Middelgrund*, er inddraget indtil videre.
De tre S.-ligste af de resterende grønne Spidstønder er flyttet fra deres Pladser paa $55^{\circ} 41'$ ($46''$) N. $12^{\circ} 39'$ ($51''$) E., $55^{\circ} 41'$ ($55''$) N. $12^{\circ} 40'$ ($27''$) E. og $55^{\circ} 41'$ ($48''$) N. $12^{\circ} 40'$ ($42''$) E. i N.-lig Retning til henholdsvis $55^{\circ} 41'$ ($50''$) N. $12^{\circ} 39'$ ($50''$) E., $55^{\circ} 41'$ ($58''$) N. $12^{\circ} 40'$ ($25''$) E. og $55^{\circ} 42'$ ($02''$) N. $12^{\circ} 40'$ ($45''$) E.
Al Udlosning af Fyld paa *Middelgrund* skal indtil videre foregaa i det Omraade, der begrænses af de der værende grønne Spidstønder.
(E. f. S. Nr. 1/62 og 45/1569 1942.)
87. Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
Til Afmærkning af nogle Instrumenter er i Farvandet E. for *Trekroner* parvis udlagt 10 røde Bøjer forsynet med hvide, lodrette Striber. Pladserne for Bøjeparrene er, som følger:
a) I c. $12,5$ m Vand 660 m 70° fra *Trekroner Fyr*: W.-lige Bøje $55^{\circ} 42'$ ($19''$) N. $12^{\circ} 37'$ ($43''$) E. E.-lige Bøje $55^{\circ} 42'$ ($19''$) N. $12^{\circ} 37'$ ($45''$) E.
b) I c. $10,5$ m Vand 660 m 105° fra *Trekroner Fyr*: W.-lige Bøje $55^{\circ} 42'$ ($06''$) N. $12^{\circ} 37'$ ($44''$) E. E.-lige Bøje $55^{\circ} 42'$ ($06''$) N. $12^{\circ} 37'$ ($46''$) E.
c) I c. $12,5$ m Vand 1120 m 125° fra *Trekroner Fyr*: N.-lige Bøje $55^{\circ} 41'$ ($52''$) N. $12^{\circ} 38'$ ($01''$) E. S.-lige Bøje $55^{\circ} 41'$ ($51''$) N. $12^{\circ} 38'$ ($01''$) E.
d) 540 m 113° fra *Trekroner Fyr* paa $55^{\circ} 42'$ ($05''$) N. $12^{\circ} 37'$ ($36''$) E. 20 m mellem Bøjerne i E.-W.
e) 615 m 130° fra *Trekroner Fyr* paa $55^{\circ} 41'$ ($59''$) N. $12^{\circ} 37'$ ($35''$) E. 20 m mellem Bøjerne i E.-W.
Fra Bøjerne er udlagt Kabler til *Lynnetelobets* S.-lige Molehoved paa $55^{\circ} 41'$ ($53''$) N. $12^{\circ} 37'$ ($16''$) E.
Det er forbudt at ankre W. for ovennævnte udlagte Bøjer.
(E. f. S. Nr. 1/63 og 3/233 1942.)
88. (T). Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
Dybden i Siderne af *Kronløbet* mellem Fyrene *Trekroner Bølgebryder* og *Stubben Bølgebryder E.* er midlertidigt aftaget til c. $9,75$ m. I Midten af Løbet er i en Bredde af c. 63 m den normale Dybde, 10 m, stadig tilstede.
c. $55^{\circ} 42',_5$ N. $12^{\circ} 37',_0$ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/64 1942.
(Danske Lods III, Side 36. Havne-Lods, Side 123 og 126.)

89. 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-Frihavsbassin 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-Frihavsbassin*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1078 1942.

(Danske Lods III, Side 37. Havnelods Side 127.)

90. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Lynetteløb uddybes. Advarsel.

Lynetteløb 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1494 1942.

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

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

Der skydes i SE.-lig Retning ud over Vandet S. og SW. for *Avedøre Holme*.

Det er forbundet med Livsfare at færdes paa en Del af Terrænet langs Kysten S. og SE. for Skydebanerne samt paa den Del af Søen, der i Skudretningen ligger inden for c. $2\frac{1}{4}$ Sm fra Kysten.

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

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

Skydeøvelser afholdes i 1943:

Første Søndag i Januar, Februar, Marts, November og December fra Kl. 0800—Kl. 1300 og desuden hver Søndag i Tiden 1. April—15. Oktober Kl. 0700—1300 og Kl. 1400—1700.

I Maanederne Januar—Februar hver Søndag fra Kl. 0800—Kl. 1600.

— Marts—Oktober — — - - 0700— - 1200 og
1400— - 1700.

— November—December — — - - 0800— - 1600.

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

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

(Danske Lods III, Side 53.)

92. Danmark. Sundet. Sejlads m. v. i Sundets S.-lige Del.

(Handels-, Industri- og Søfartsministeriets Bekendtgørelse den 30. Maj 1941.)

Den sydlige Indgang til Sundet er af krigsførende Magt spærret i et Omraade, hvis Endepunkter er følgende:

a. $55^{\circ} 19',5$ N. $13^{\circ} 00'$ E.

b. $55^{\circ} 14'$ N. $13^{\circ} 00'$ E.

c. $55^{\circ} 04'$ N. $12^{\circ} 34'$ E.

d. $55^{\circ} 05',5$ N. $12^{\circ} 21',3$ E.

e. $55^{\circ} 15',5$ N. $12^{\circ} 46'$ E.

f. $55^{\circ} 18',7$ N. $12^{\circ} 46'$ E.

g. $55^{\circ} 20',05$ N. $12^{\circ} 53',4$ E.

h. $55^{\circ} 19',75$ N. $12^{\circ} 54',8$ E.

idet Punkterne f. og g. er forbundet ved en Cirkelbue med Centrum i *Måkläppens S.-Pynt* og Punkterne g. og h. ved en Cirkelbue med Centrum i *Segelskären*, begge med Radius 3 Sm. Spærringen kan passeres gennem en Gennemsejlingsaabning.

Med Hensyn til *danske* Skibe og Fartøjers Sejlads m. v. i det ovennævnte Omraade gælder følgende:

- 1) Enhver Passage uden for Gennemsejlingsaabningen er forbudt;
- 2) enhver Form for Berøring af Afmærkning er forbudt;
- 3) enhver Art af Fiskeri samt Optagning af Sten, Sand og lign. er forbudt;
- 4) Anvisninger, der gives af de ved Spærringen udlagte Bevogtningsfartøjer, skal ubetinget følges.

93. (T). Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 24/1350. Stockholm 1940.)

I den N.-lige Indgang til *Sundet* er paa *svensk* Søterritorium udlagt Skibsfartshindringer mellem Breddeparallellerne $56^{\circ} 07' N.$ og $56^{\circ} 08',5 N.$

Passage gennem ovennævnte Omraade er kun mulig i et langs den *svenske* Kyst gaaende Løb. Gennemsejlingsaabningen er ud for *Viken Fyr* afmærket, som følger:

a) En sort Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s , Blink $0,3^s$, Mørke $0,9^s$, Blink $0,3^s$, Mørke $4,5^s$ paa $56^{\circ} 08',05 N.$ $12^{\circ} 34',30 E.$

b) En rød Tønde med 1 nedadvendt Kost $0,16 Sm$ (300 m) fra (a) i Retning af *Viken Fyr*.

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

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/71 1942.

94. Sverige. Sundet. Sømærker udlægges ved Sejlruiter. Sejladforskrifter.

(U. f. s. Nr. 18/759 og 51/2471. Stockholm 1942.)

I. Sort- og hvidmalede Stager og Tønder er udlagt paa følgende Pladser paa Ruten: *Malmö—Kullen*:

1. $55^{\circ} 38',00 N.$ $12^{\circ} 57',72 E.$
2. $55^{\circ} 39',80 N.$ $12^{\circ} 56',70 E.$, med 1 Ballon.
3. $55^{\circ} 40',65 N.$ $12^{\circ} 55',80 E.$
4. $55^{\circ} 41',00 N.$ $12^{\circ} 54',80 E.$, med 2 Balloner.
5. $55^{\circ} 42',43 N.$ $12^{\circ} 53',90 E.$
6. $55^{\circ} 43',31 N.$ $12^{\circ} 52',00 E.$, med 1 Ballon.
7. $55^{\circ} 44',20 N.$ $12^{\circ} 51',94 E.$
8. $55^{\circ} 45',08 N.$ $12^{\circ} 50',95 E.$ Sortmalet Tønde.
9. $55^{\circ} 49',68 N.$ $12^{\circ} 45',00 E.$
10. $55^{\circ} 53',20 N.$ $12^{\circ} 44',30 E.$ Lystønde.
11. $55^{\circ} 54',60 N.$ $12^{\circ} 44',50 E.$
12. $55^{\circ} 55',55 N.$ $12^{\circ} 43',20 E.$ Lystønde.
13. $55^{\circ} 59',80 N.$ $12^{\circ} 41',30 E.$ Lystønde.
14. $56^{\circ} 03',70 N.$ $12^{\circ} 39',50 E.$ Lystønde, rødt Et-Blink hver 3^s .
15. $56^{\circ} 05',22 N.$ $12^{\circ} 36',70 E.$
16. $56^{\circ} 05',90 N.$ $12^{\circ} 35',40 E.$
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.

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, $0,16 Sm$ 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° 52',₃ N. 12° 44',₇ E.

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

1. Ved at følge Sejlruen *Malmö—København*.

2. Ved at følge Linien mellem den sort-hvide Stage paa 55° 49',₆₈ N. 12° 45',₉₀ E. og *Lous Flak* Lys- og Fløjtetønde.

3. Ved at følge Linien mellem *Helsingør* Havneindløb og *Hälsingborg* N.-lige Havneindløb.

VI. Sejladeforskrifter for *Sundet*.

Af Hensyn til Minefaren bør Søfarende paa svensk Territorium nøje følge følgende afmærkede Sejlruer:

1. Sejlruen *Malmö—København*.

2. Sejlruen *Pinhättan—Kullen*.

3. *Flintrännen* fra den S.-ligste sort-hvide Stage i Sejlruen *Malmö—København* til den røde Stage med Ballon og opadvendt Kost paa 55° 34',₆₁ N. 12° 49',₀₀ E.

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

5. 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

a) gennem *Lillgrundstrännen* til Sømærket ved *Ensten* eller

b) gennem *Kogrundstrännen* til Sømærket ved *Ensten* eller

c) gennem *Falsterbokanalen*.

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

VII. Følgende Sejlløb bør ikke benyttes:

A) *Lernackstrännen*.

B) Ruten fra *Trindeltrännans* Stage med 2 Koste til *Klagshamn* Bredde. (E. f. S. Nr. 21/758, 25/907, 26/964, 29/1066, 31/1102 og 51/1767 1942.)

95. Sverige. Sundet. Hälsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.

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

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

c. 56° 02',₅ N. 12° 41',₀ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/72 1942.

96. (T). Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.

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

Uddybningsarbejder foretages i *Malmö* Havn paa c. 55° 37' N. 13° 00' E. i Omraadet mellem *Frihavns-* og *Centralhavnsrenderne*. Det henstilles til de Søfarende at udvise Forsigtighed under Passage af Uddybningsmaskinen.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1355 1942.

97. 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° 38',₅₂ N. 12° 56',₀₅ 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 .

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 21/776 1942.

(Kort Nr. 130, 132 og 125.)

98. (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. $55^{\circ} 28',_{6}$ N. $12^{\circ} 53',_{0}$ E., i E.-lige Ledefyrlinie. Paa Duc d'Alben er anbragt et Fyr, der viser rødt Hurtigblink.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 34/1198 1942.

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

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

Nr. 1: 33 m.

- 2: 30 m.

- 3: 27 m.

- 4: 14 m.

c. $55^{\circ} 07',_{0}$ N. $12^{\circ} 14',_{1}$ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/74 1942.

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

100. Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads under den under Bygning værende Vejbro over Ulvsund mellem Kalvehave og Koster.

(Handels-, Industri- og Søfartsministeriets Bekendtgørelse den 20. Maj 1942.)

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 *Møns* Kyst c. 300 m Vest for *Koster* Færghavn 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:

a) Broen maa kun passeres af eet Skib ad Gangen.

b) Skibe med et Dybguaende 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.

c) Alle Skibe skal holde tilbage for Skibe, der viser eller afgiver de i Pkt. b omhandlede Signaler.

d) Damp- og Motorskibe skal holde tilbage for Skibe og Fartøjer, der sejler for Sejl alene, jfr. dog Pkt. c.

e) 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“. (Jvf. E. f. S. Nr. 1/101 1943).

c. $54^{\circ} 59',_{3}$ N. $12^{\circ} 10',_{1}$ E.

(E. f. S. Nr. 20/743 1942.)

- 101. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.**
Indtil videre er Sejlløbet flyttet Syd efter ind under den N.-ligste Betonbue paa *Monsiden*. Den frie Gennemsejlingshøjde ved daglig Vandstand er 22 m paa de midterste 21 m af Buen. Højderne 20 m og 22 m over daglig Vandstand er afmærket paa Buen. Vanddybden er i den S.-lige Halvdel af Buen mellem 3 og 4 m; to hvide Stager er udlagt i 4,0 m Vand paa N.-Siden af Landgrunden. Sejlløbet er yderligere afmærket med 2 røde og 2 hvide Somærker.
Det tilraades Skibe med over 3 m Dybgaende eller med en Mastehøjde af over 18 m over daglig Vandstand at tage Lods enten fra *Masnede* eller *Stege* Lodserier.
c. 54° 59',₃ N. 12° 10',₁ E.
(E. f. S. Nr. 16/576 1942. Danske Lods III, Side 232. Havnelods, Side 110 og 121.)
- 102. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.**
Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 18. December 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° 51' N. 12° 12¼' E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/1747 1942.
- 103. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr forandres.**
Borgsted Fyr paa c. 54° 54',₁ N. 12° 06',₇ E. vil 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.
Samtidig vil Lysevnen for hvidt, rødt og grønt Lys blive forøget fra henholdsvis 13, 8 og 7 Sm til henholdsvis 14, 11 og 8 Sm.
(E. f. S. Nr. 25/908 1942. Fyr-Fort. Nr. 780.)
- 104. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo Havn. Færgeleje under Bygning.**
Paa W.-Siden af *Bogo* Havn paa c. 54° 54',₈ N. 12° 03',₃ E. er et Færgeleje under Bygning. Samtidigt med Udførelsen af dette Arbejde vil den gravede Rende til Havnen blive uddybet til 3,1 m Dybde.
(E. f. S. Nr. 25/910 1942. Danske Lods III, Side 236. Havnelods, Side 49.)
- 105. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr. Lysevne forøges.**
Stubbekøbing Fyr paa c. 54° 53',₄ N. 12° 01',₉ E. vil 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.
(E. f. S. Nr. 25/911 1942. Fyr-Fort. Nr. 779.)
- 106. 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° 53',₆ N. 12° 03' E. Færgelejet vil blive uddybet til 3,1 m Dybde.
(E. f. S. Nr. 25/912 1942. Danske Lods III, Side 237. Havnelods, Side 201.)
- 107. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.**
Dybden ved *Guldborg* Bro paa c. 54° 52',₃ N. 11° 45' E., paa *Lolland*, er aftaget til 3,2 m.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/973 1942.
- 108. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.**
Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Urne Fiskerihavn* paa c. 54° 57',₁ N. 11° 17',₃ E. og i Indsejlingsrenden til Havnen midlertidigt aftaget til 2,0 m.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/77 1942.
(Kort Nr. 160, 140 og 185. Danske Lods III, Side 205. Havnelods, Side 218.)

109. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
Dybden i Indsejlingsrenden til *Kragenæs* Havn paa c. $54^{\circ} 55' N.$ $11^{\circ} 21',_8 E.$ er midlertidigt aftaget til $2,6$ m, som findes i en Bredde af 8—10 m.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/78 1942.
(Danske Lods III, Side 205. Havnelods, Side 121.)
110. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.
Dybden i *Agersø* Havn paa c. $55^{\circ} 12',_7 N.$ $11^{\circ} 12',_2 E.$ er midlertidigt aftaget til c. $2,5$ m.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/80 1942.
(Kort Nr. 143, 142, 140 og 160. Danske Lods III, Side 188. Havnelods, Side 37.)
111. (T). Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrtår ødelagt.
Ved Paasejling af *Korsør* Havn S.-lige Bølgebryders N.-Ende er det der anbragte Fyrtår paa c. $55^{\circ} 20',_0 N.$ $11^{\circ} 07',_9 E.$ blevet ødelagt og vil foreløbig ikke blive genopført.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1541 1942.
112. (T). Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
Dybden ud for Anlægspladsen for Tankskibe i Yderhavnen er aftaget til $6,6$ à 7 m. En Oprensning til normal Dybde — 8 m — vil snarest finde Sted.
Korsør: c. $55^{\circ} 20' N.$ $11^{\circ} 08' E.$
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/82 1942.
113. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord Anduvning. Slipshavn. Spidstønder og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
Til Afmærkning af nogle Instrumenter er udført *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 Signalhus ved *Slipshavn* Fyrtår.
Ankring samt enhver Art af Fiskeri ved og i Nærheden af disse Kabler er forbudt.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1497 1942.
114. 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.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 34/1203 1942.
115. (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.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1042 1942.
116. (T). Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
Paa Grund af Tilsanding kan der i Indløbet til *Omø* Havn paa c. $55^{\circ} 10',_3 N.$ $11^{\circ} 09',_9 E.$ midlertidigt kun regnes med en Dybde af $1,2$ à $1,5$ m.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1093 1942.
117. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmålingen af *Klørdyb* den 28. November 1942 fandtes Dybden i Baakelinien at være $2,8$ m.
(E. f. S. Nr. 48/1651 1942.)

118. (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-Havnnebassin, 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.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/975 1942.
119. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.
 En sortmalet Spidstønde er udlagt i 5 m Vand paa $55^{\circ} 05'$ ($36''$) N. $10^{\circ} 14'$ ($08''$) E., c. 400 m W. for Indløbet til Faaborg Havn.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/1587 1542.
120. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lyø—Avernakø. Knastegrund. Sømærke forsvundet.
 Knastegrund hvide Stage med 1 Halmvisk paa c. $55^{\circ} 02',_9$ N. $10^{\circ} 13',_7$ E. er midlertidigt forsvundet.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 52/1777 1942.
121. (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 fører en Bro til Fjordens N.-Side.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1273 1942.
122. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
 Paa Grund af Reparation af E.-Molens Hoved er Bogense Havn Vinkelfyr paa $55^{\circ} 34'$ ($14''$) N. $10^{\circ} 04'$ ($48''$) E. midlertidigt flyttet c. 200 m ind paa den faste Havnemole.
 Paa den midlertidige Plads kan Fyret ikke benyttes som Ledefyr for Indsejlingen til Bogense Havn, men kun som Orientering for Fiskerne.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/86 1942.
 (Havnelods, Side 48. Fyr-Port. Nr. 550.)
123. (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.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/976 1942.
124. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 Ved de militære Skarpskydningsøvelser paa Skydeterrænet ved Halk vil det være forbundet med Livsfare at besejle det Vandareal, der er beliggende mellem følgende Linier:
 Mod W.: En Linie i Retning N.—S. over Viktoria Badehotel. (Kølstrup).
 Mod E.: En Linie i Retning N.—S. over E.-Kant af Bolet Skov.
 Mod S.: En Linie i Retning E.—W. over Sønderballe.
 Til Advarsel for Fartøjer mod at komme ind i den ovennævnte under Skydningen farlige Del af Farvandet anvendes følgende Signaler:
 Ved Skydning med Gevær, Rekylggevær og Maskingevær: Paa en Signalmast i den NE.-lige Del af Skydeterrænet paa c. $55^{\circ} 10',_8$ N. $9^{\circ} 38',_8$ E. hejses en Kurveballon.
 Ved Skydning med Morter (Fodfolksskyts): Paa Signalmasten hejses 1 rødt Flag med hvid Spuns eller 1 Ballon med et, to eller tre røde Flag med hvid Spuns.
 Signalerne hejses en Time før Skydningen begynder.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/91 1942.
 (Danske Lods III, Side 140.)

125. **Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.**
 Skarpskydningsøvelser afholdes fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. 54° 58',₆ N. 9° 45',₉ E.).
 Skydefeltets Grænser er:
 Mod E.: E.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne—Kysten ved *Sandvig S.* for *Brandsbol*.
 Mod W.: W.-lige Flagmast paa *Arnkilsøre*—*Snogbæk Hage*—Kysten ud for *Lusig Skov*.
 Fra en Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning er et rødt Flag med hvid Spuns hejst paa hver af de to Flagmaster paa *Arnkilsøre*.
 Umiddelbart før Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at der skydes, hejses samme Steder som foran anført en Ballon (Kurvekugle).
 Efter hver Skydnings Afslutning eller ved længere, midlertidige Standsninger nedhales Ballonerne som Tegn paa, at der ikke skydes.
 Passage af Fartøjer gennem Skydefeltet er tilladt hele Tiden, men det er forbudt at ankre eller drive Fiskeri i Skydefeltet, naar der skydes.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/87 1942.
 (Danske Lods III, Side 147.)

126. (T). **Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgenhavn. Tilsanding. Advarsel.**
 Vanddybden udenfor den uddybede Rende ved Indsejlingen til *Mommark Færgenhavn* paa c. 54° 56',₀ N. 10° 02',₉ E. er aftaget stærkt paa Grund af Tilsanding, saaledes at Anløb af Havnen kun kan finde Sted, naar man holder sig i Ledefyrinien til Havnen.
 En Oprensning vil snarest blive foretaget.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 23/859 1942.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

127. **Kattegat. Skagerrak. Advarsel for Fiskere.**
 (N. f. S. Nr. 16/1155. Berlin 1941.)
 1. Der advares imod at fiske indenfor Omraadet, der begrænses af Linierne: *Lindesnæs*—*Lodbjærg* og *Flekkerø* c. 58° 04' N. 8° 01' E.—*Sandnæs Hage* c. 57° 10' N. 8° 58' E. samt indenfor en Afstand af 10 Sm E. for sidstnævnte Linie: *Flekkerø*—*Sandnæs Hage*. Endvidere advares der imod at fiske E. for Meridianen gennem *Skagen* imellem Breddeparallerne 57° 35' N. og 57° 50' N. *Skagen* c. 57° 45' N. 10° 38' E.
 Fiskere, der ikke følger disse Advarsler, udsætter sig for at blive opbragt af de militære Myndigheder.
 2. *Norske* Fiskere skal for at fiske have skriftlig Tilladelse (Erlaubnisschein) fra *tyske* militære Myndigheder, *danske* Fiskere skal have skriftlig Tilladelse fra de *danske* civile Myndigheder.
 Det er Fiskere *forbudt* at have Radioanlæg om Bord.
 Under Sejlads paa frigivne Ruter eller under Udøvelse af Fiskeri kan der ikke garanteres absolut Sikkerhed for Minefare.
 Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/138 1942.
128. **Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.**
 (Politimestrency i Frederikssund, Holbæk og Roskilde den 30/9 1940.)
 Følgende bestemmes angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*:
 1. Intet Brugsfartøj maa fra *Isefjorden* sejle ud i *Kattegat* uden forinden at være kontrolleret af Politiet.
 2. a) Kontrollen udøves af en i *Hundested* oprettet Politivagt, saaledes at Fartøjer under 20 Register-Tons Brutto inden Udsejlingen skal anløbe *Hundested Havn*, og
 b) Fartøjer over 20 Register-Tons Brutto kontrolleres af et udfor *Hundested Havn* liggende Kontrolfartøj, hvis Anvisninger skal følges.

I Tilfælde af flere Skibes samtidige Ankomst eller haardt Vejr kan Opankring for Afventning af Kontrol ske i Nærheden af den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste ved den S.-lige Ende af Renden over *Lynæs Sand*.

Hundested Havn: c. $55^{\circ} 57',_9$ N. $11^{\circ} 51',_0$ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/133 1942.

129. (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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/915 1942.

130. (T). Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.

En sort Fortøjningsbøje, mærket *Søværnets Kystbevogtning*, er udlagt paa c. $55^{\circ} 57',_7$ N. $11^{\circ} 49',_5$ E., c. 1400 m W. t. S. for *Hundested Havn*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1572 1942.

131. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 31. December 1942 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.

(E. f. S. Nr. 48/1669 1942.)

132. (T). Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Dybden i Indsejlingsfyrlinien til *Holbæk Havn* er aftaget til 5,2 m.

I Havnens NW.-lige Hjørne kan for Tiden kun paaregnes en Dybde af c. 4,7 m.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1688 1942.

133. (T). Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlauvisning. Advarsel.

Imellem *Hasenøre* og *Sjællands Rev* er udlagt en Netspærring.

Al Trafik gennem Farvandsafsnittet henvises til en Gennemsejlingsaabning i Netspærringen. Gennemsejlingsaabningen er afmærket som følger:

1. Mod V e s t :

a) En rødmalet Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 7^s, Blink 1^s, Mørke 1,5^s, Blink 1^s, Mørke 3,5^s, paa c. $56^{\circ} 05',_1$ N. $11^{\circ} 08',_9$ E.

b) En rødmalet Tønde med Ballon paa c. $56^{\circ} 05',_0$ N. $11^{\circ} 08',_{75}$ E.

2. Mod Ø s t :

a) En sortmalet Lystønde, der viser rødt To-Blink hver 7^s, Blink 1^s, Mørke 1,5^s, Blink 1^s, Mørke 3,5^s, paa c. $56^{\circ} 05',_0$ N. $11^{\circ} 09',_2$ E.

b) En sortmalet Spidstønde paa c. $56^{\circ} 04',_9$ N. $11^{\circ} 09',_2$ E.

Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 2 Sm fra ovennævnte Sømærker. Lodsning finder ikke Sted.

For Gennemsejling gives følgende Anvisning:

N. fra kommende Skibe anduver Gennemsejlingsaabningen paa Kurs retvisende 200° fra *Schultz's Grund* Fyrskib.

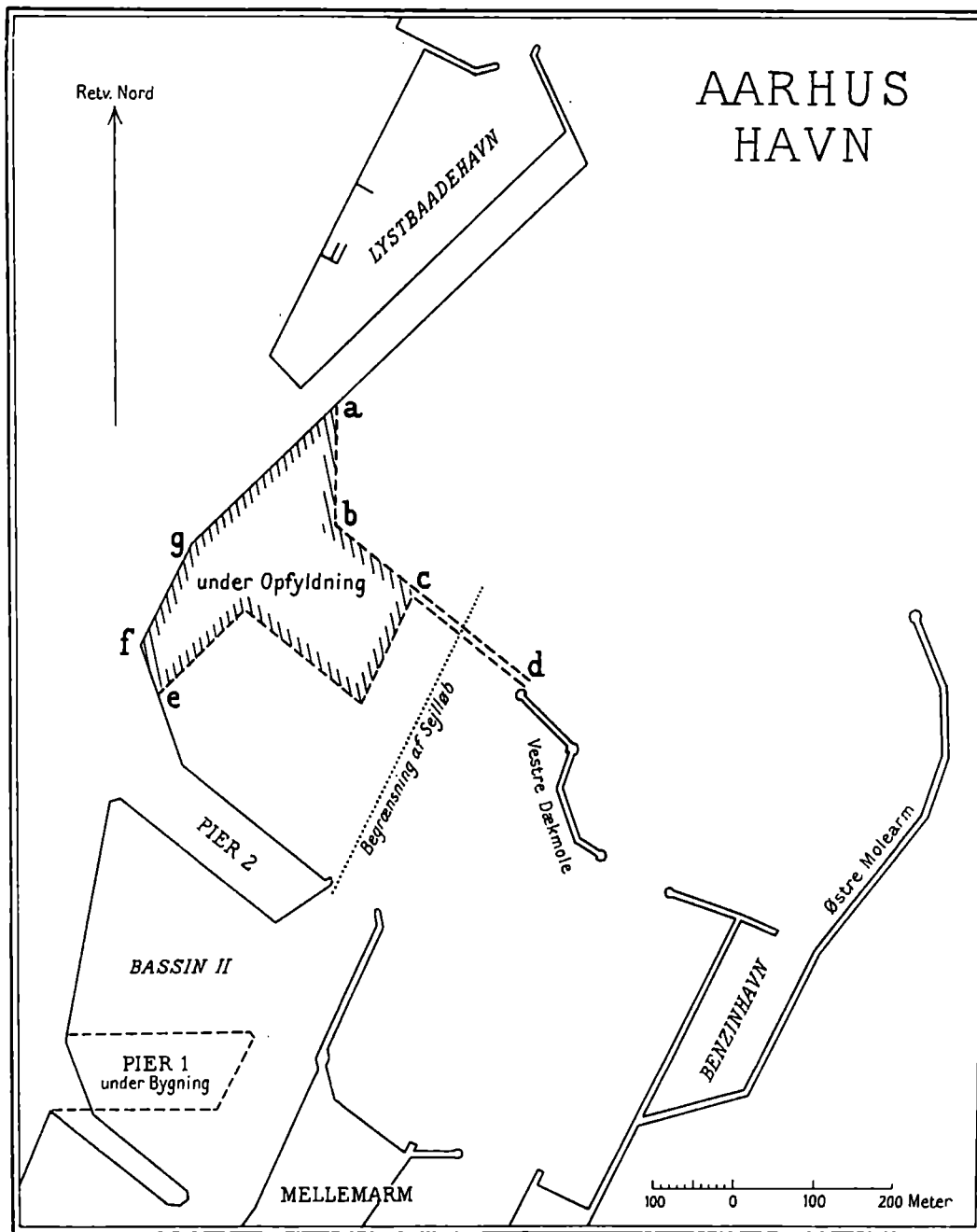
S. fra kommende Skibe anduver Gennemsejlingsaabningen paa Kurs retvisende 20° fra *Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde*.

Enhvert Skib, som forsøger Gennemsejling af Netspærringen udenfor Gennemsejlingsaabningen, udsætter sig for umiddelbar Fare. Enhver given Anvisning vil være at følge, hvorfor Agtpaagivenhed vil være at udvise under al Sejlads i Nærheden af Spærringen.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/95 1942.

134. (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 Dybgaacende end 4,0 m, at tage Lods. Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 21/778 1942.
135. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Oprensningsarbejder paa-begyndt. Oprensningsarbejder er paa-begyndt i *Odense Fjord* og *Odense Kanal*, hvor Dybden i Sejllobet, 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. $55^{\circ} 28',_6 N.$ $10^{\circ} 27',_4 E.$ Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1082 1942. (Danske Lods II, Side 195. Havnelods, Side 170.)
136. (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. Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1500 1942.
137. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælviq Bro. Dybde aftaget. Dybden ved *Sælviq Bro* paa c. $55^{\circ} 51',_8 N.$ $10^{\circ} 33',_2 E.$ er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til c. 2,5 m. Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/97 1942. (Kort Nr. 112. Danske Lods II, Side 175. Havnelods, Side 205.)
138. 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. $55^{\circ} 56',_3 N.$ $10^{\circ} 33',_3 E.$ Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 21/780 1942.
139. 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 paa-begyndt for Strækningen a-b's Vedkommende, og dette vil foreløbigt blive ført ud til Begrænsningen af det gamle Sejllob. Efter at Opfyldningen er naaet til Punkt c paa medfølgende Skitse, vil Opfyldningen Syd for Linien b-c samt af Arealen a-b-e-f-g-a blive paa-begyndt. Til Afmærkning for det efterhaanden opfyldte Areal, vil der i Opfyldningens NE.-lige Hjørne blive udlagt en grøn Spidstønde.

Advarsel: Al Sejlads er forbudt mellem ovennævnte Tønde og den indenfor liggende Del af Kysten mellem *Lystbaadehavns* Kystværn og Yderenden af *Pier II*. Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/724 1942. (Kort Nr. 112 og 103. Danske Lods II, Side 183. Havnelods, Side 32, 33 og 34.)



140. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget. Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indløbet til Grenaa Havn paa c. $56^{\circ} 24',7$ N. $10^{\circ} 55',9$ E. midlertidigt aftaget til $4,8$ m i Løbets W.-lige Halvdel og $5,4$ m i Løbets E.-lige Halvdel.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/100 1942.
(Kort Nr. 102. Danske Lods II, Side 139. Havnelods, Side 77 og 78.)
141. Danmark. Kattegat. Anholt Knob. Reservefyrskip genudlagt. Reservefyrskipet, der var udlagt i Stedet for Anholt Knob Fyrskip og senere inddraget for Is, er atter udlagt paa Fyrskipets Plads paa $56^{\circ} 45'$ ($58''$) N. $11^{\circ} 51'$ ($51''$) E. Reservefyrskipet, hvis Sider er mærket *Reserve*, har samme Udseende som det oprindelige Fyrskip. 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 Fyrskip.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 15/539 1942.
142. (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.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/982 1942.
143. (T). Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget. Dybden i Indsejlingen til Asaa Havn paa c. $57^{\circ} 08',7$ N. $10^{\circ} 26'$ E. er midlertidigt aftaget til $1,8$ m paa Grund af Tilsanding.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/105 1042.
(Kort Nr. 104, 101 og 102. Danske Lods II, Side 126. Havnelods, Side 41.)
144. (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.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/984 1942.
145. Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel. (U. f. s. Nr. 16/894. Stockholm 1940.)
Langs den svenske Kyst i Kattegat og Skagerrak er der i svensk territorialt Farvand (inden for de yderste Skær, som ikke til Stadighed er overskyldet) udlagt Minespærringer mellem Breddeparallellerne $57^{\circ} 15'$ N. og $58^{\circ} 25'$ N.
Søfarende maa ikke begive sig ind i det ovennævnte Omraade uden autoriseret Lods eller Minelods.
Fartøjer, der er udlagt for at varsko angaaende Minefarc, og Lods fartøjer, der har Minelodser om Bord, fører om Dagen et stort gul-rødt Flag og kan for at tiltrække sig Opmærksomheden affyre en Signalpistol. Om Natten fører Fartøjerne 2 røde Lanterner (synlige Horisonten rundt) og afgiver, naar Skibe nærmer sig, gentagne røde Blink.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/113 1942.
146. (T). Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde. (U. f. s. Nr. 43/2092. Stockholm 1941.)
Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indsejlingsrenden til Falkenberg paa c. $56^{\circ} 52',9$ N. $12^{\circ} 28',8$ E. fra Reden til Havnemolerne aftaget til $4,6$ m. Der vil snarest blive foretaget Opmudring til normal Dybde, 5 m.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/112 1942.
147. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud. (U. f. s. Nr. 6/352. Stockholm 1941.)
I Göteborg Skærgaard er det forbudt at ankre indenfor følgende Omraader:
1. I Askimsfjorden indenfor en Linie gennem Vrångø utkik c. $57^{\circ} 34',3$ N. $11^{\circ} 46',9$ E., Fjordholmens N.-Pynt, Klövabådan, Skansen N.-Pynt (S. for N. Fläckholmen), Rörholmen S.-Pynt, NE.-Spidsen af Pynten W. for Kyviken, NW.-Spidsen af samme Pynt, Fjordholmsskærene og Nötholmen.

2. Indenfor en Linie gennem *Donsö* smalleste Sted (c. $57^{\circ} 36',_2$ N. $11^{\circ} 48',_5$ E.), *Havgalleskär*, *St. Klotheskär*, *St. Kläholmen*, *Knotten*, *Byrknalten*, *Rödskärs S.-Pynt*, *L. Donsö*, *Vrängö NE.-Pynt* og *Donsö W.-Pynt*.

3. Indenfor en Linie gennem *Rivö E.-Pynt* paa c. $57^{\circ} 39',_8$ N. $11^{\circ} 48',_4$ E., *Gulldisken*, *Aspholmarna N.-Pynt* (W. for *Saltholmen*), *Jonsholmarna N.-Pynt*, *Lågernas N.-ligste Del* (NW. for *Skifteskär*), *Asperö NE.-Pynt*, *Asperö N.-Pynt* og *Rivö E.-Pynt*.

4. I *Kungsund* indenfor Linien gennem *Kungsö Rös* paa c. $57^{\circ} 33',_6$ N. $11^{\circ} 46',_8$ E., den inderste Del af Bugten W. for *Nöholmen*, *Holmen ved Kungsö E.-Pynt* og *Kungsö Rös*.

5. I *Måholmsskären* og *Rävsund* indenfor en Linie gennem *Pottans W.-Pynt* paa c. $57^{\circ} 36',_3$ N. $11^{\circ} 45',_3$ E., *Halsviks brygga*, *Måholmsskären* (NW. for *Klubbholmen*), *Måholmens S.-Pynt*, *Måholmens W.-Pynt*, *Rävholmens W.-Pynt* og *Pottans W.-Pynt*.

6. Farvandet mellem *Styrsö* og *Brännö* indenfor Linien gennem *Halsviks brygga* paa c. $57^{\circ} 36',_8$ N. $11^{\circ} 46',_3$ E., *Känsö Taarn*, *Brännö utkik*, *Vargö E.-Pynt* og *Tängen* (paa *Styrsö*).

7. Omraaderne omkring *Vinga Sand* indenfor en Linie gennem *Vinga W.-Pynt*, *Inholmarna W.-Pynt*, *Inholmarna E.-Pynt*, *St. Tannskärs W.-Pynt* (S. for *Fogdö*), *St. Kälskär* paa c. $57^{\circ} 40',_7$ N. $11^{\circ} 39',_8$ E. (N. for *Söö*), *Hönö E.-Pynt*, Skæringspunktet mellem Linien: *Hönö E.-Pynt*—*Buskärsbådan* og *Vinga Ledefyr*linie, Skæringspunktet mellem Linien: *St. Varholms Fyr*—*Danmark lilla W.-Pynt* og *Vinga Ledefyr*linie, *Danmark lilla S.-Pynt*, *Harstensbådan*, *Galtö SE.-Pynt*, *Känsö Fjärskär*, *Buskär Fyr*, *Koholmen* og *Vinga NW.-Pynt*.

8. I *Ålvborgsfjorden* i Indsejlingsløbet samt mellem Linien fra *Västerberget* over *Ullbåden* til *Nya Ålvborgs W.-Pynt* og derfra mod N. til *Ardal* og Linien fra *Pynten N. for Kärlingsberget* til *Vikebåden* og derfra til Bugten E. for *Ardal*.

9. I *Källöfjord* indenfor en Linie gennem *Rörö SE.-Pynt* paa c. $57^{\circ} 46',_4$ N. $11^{\circ} 37',_8$ E., *Hyppelns højeste Punkt*, *Jefva*, *Källö Varde*, *Björkö huvud* (paa *Björkö E.-Side*), *Hälsö E.-lige Pynt*, *Burö slack*, *Lindholmens E.-Pynt*, *Lindholmens NW.-Pynt* og *Rörö SW.-Pynt*.

10. I N.-lige *Björköfjord* mellem Linien: *Enholmens S.-Pynt* paa c. $57^{\circ} 46',_0$ N. $11^{\circ} 41',_9$ E.—*Thoreholmens S.-Pynt* og Linien: Bugten S. for *Björkö huvud*—den inderste Del af *N. Hästeviken*.

11. I S.-lige *Björköfjord* og *Kalvsund* med omgivende Farvande, dels mellem Linien: *Öckerö Kirke*—*Fjärholmens S.-Pynt*—*Fjärholmens N.-Pynt*—*Tummen* og Linien: *Björnhuvuds N.-Pynt* (paa *Öckerö E.-Side*)—*Kalvä N.-Pynt*—*L. Varholmens N.-Pynt* og dels indenfor en Linie gennem *S. Hästevikens inderste Del*, det SE.-ligste Skær af *Måholmsskären*, *St. Måholmens W.-Pynt*, det W.-ligste af *Hälskären* og *Pynten SW. for Hjulvik*.

Ovenstaaende Bestemmelser medfører ingen Ændringer i de gældende Ankringsforbud til Beskyttelse af Kabler, ej heller berører de de særlige Ankringsforbud, som er eller vil blive fremsat som Følge af Krig eller Krigsfare.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/110 1942.

148. Sverige. Kattgat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

(U. f. s. Nr. 42/2069. Stockholm 1941.)

Ankring og Fiskeri er indtil videre forbudt indenfor et Omraade, der ligger ved *Nya Varvet*, og som begrænses mod Øst af Kystlinien S. for *Nyckelbojen*, mod Vest af Fyrlinien „*Carnegieska bruket övre Fyr* overet med *Carnegieska bruket nedre Fyr*“ samt af en Linie i N.—S.-lig Retning gennem *Nyckelbojen*.

Nyckelbojen: c. $57^{\circ} 41',_3$ N. $11^{\circ} 53',_1$ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/111 1942.

149. (T). Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Tilsanding. Afmærkning inddraget.

Da Sejlløbet fra *Dragnet* til *Nibe Havn* er tilsandet i en saadan Grad, at Havnen er saa godt som lukket for Sejlad, vil Løbets Afmærkning, der er inddraget, ikke blive genudlagt, før Oprensning har fundet Sted.

c. $56^{\circ} 59'$ N. $9^{\circ} 38'$ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 16/574 1942.

150. (T). Danmark. Limfjorden. Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads gennem Vejbroen over Aggersund.

(Handels-, Industri- og Søfartsministeriets Bekendtgørelse den 11. Oktober 1941.)

Broen over *Aggersund*, der er beliggende mellem *Aggersund N.* og *Aggersund S.* i Retning NW.—SE., er en fast Bro — hvilende paa 2 Strømpiller — med et bevægeligt Parti, dannet af en dobbeltfløjet Klap mellem Strømpillerne.

Skibe og Fartøjer, der ønsker at passere Broaabningen, skal tilkendegive dette ved i en Afstand af mindst $\frac{1}{2}$ Sm at hejse det internationale Signalfag *N* (eller i Mangel heraf Nationalflaget) paa halv Fortop samt afgive en lang og en kort Tone (— •) med Dampfløjte eller Taagehorn.

Naar et Skib eller et Fartøj viser eller har givet det ovennævnte Signal for at tilkendegive, at det ønsker at passere Broen, vil der fra den paa Broen anbragte Signalmast blive afgivet følgende Svarsignal:

- a) 1 Kugle, der betyder, at Gennemsejling er forbudt,
- b) 2 Kugler, der betyder, at Skibe kommende Øst fra kan passere Broen,
- c) 3 Kugler, der betyder, at Skibe kommende Vest fra kan passere Broen,
- d) Vises der foruden det under b. eller c. omhandlede Signal tillige et blaat Flag, betyder det, at der skal varpes gennem Broen.

Et kraftigt Lydsignal (—) tilkendegiver, at Broen trods det afgivne Signal for Gennemsejling ikke kan passeres; for saa vidt Forholdene tillader det, vil desuden Signalet for Gennemsejling blive fjernet.

Indtil Passagesignalet modtages, skal Skibe forblive i en Afstand af mindst 200 m fra Broen.

Broaabningen maa kun passeres af eet Skib ad Gangen.

Saafrømt der er Udsigt til, at flere Skibe samtidig vil komme til at passere Broen fra samme Side, skal Skibe eller Fartøjer under Sejl have Fortrinsret frem for Damp- eller Motorskibe.

Skibe skal i Nærheden af Broen manøvrere med største Forsigtighed og med Hensyntagen til Brobygningsarbejdet.

c. $56^{\circ} 59',_9$ N. $9^{\circ} 17',_8$ E.

(E. f. S. Nr. 1/140 1942.)

151. (T). Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde. Gravede Rende. Tilsanding.

Paa Grund af Tilsanding er Vanddybden i den gravede Rende over *Løgstør Grunde* paa c. $56^{\circ} 57',_8$ N. $9^{\circ} 12'$ E. midlertidigt aftaget til $3',_8$ m.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/115 1942.

(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 60.)

152. Danmark. Limfjorden. Venø Fiskerihavn. Oplysning om Dybde 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.

Indsejlingsrenden til Havnen over en Bundbredde af 8 m samt Havnebassinet vil blive uddybet til $2',_4$ m Dybde.

(E. f. S. Nr. 25/918 1942. Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 53 og 54. Havnelods, Side 222.)

153. (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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/986 1942.

154. (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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/987 1942.

155. Danmark. Limfjorden. Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn.

(Handels-, Industri- og Søfartsministeriets Bekendtgørelse den 21. Juli 1941.)

I et Omraade i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*, mod N. og W. begrænset af Kysten og mod S. og E. begrænset af en ret Linie gennem to Baaker paa *Silstruphoved* til en rød- og hvidstribet Bøje paa $56^{\circ} 55',_7$ N. $8^{\circ} 43'$ E. og derfra en ret Linie gennem *Tisted Andelssvineslagteris Skorsten*, er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art indtil videre forbudt.

Sejlads til og fra *Tisted* Havn er dog tilladt i Fyrlinien og skal foregaa ad den korteste Vej.

(E. f. S. Nr. 1/136 1942.)

156. Danmark. Limfjorden. Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ud for Hanklit.
(Handels-, Industri- og Søfartsministeriets Bekendtgørelse den 22. Februar 1941.)

I et Omraade i *Tisted Bredning* beliggende ud for *Hanklit* og begrænset af en Cirkelbue med Centrum i Punktet $56^{\circ} 54' 04''$ N. $8^{\circ} 45' 24''$ E. og med Radius 200 m er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art indtil videre forbudt.
(E. f. S. Nr. 1/137 1942.)

157. (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.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/988 1942.

158. (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 senere.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 12/462 1942.

159. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.

Hovedet af mellemste Bassins Læmole i *Holstebro-Struer* Havn paa c. $56^{\circ} 29',_5$ N. $8^{\circ} 36',_0$ E. er under Reparation, hvorfor det henstilles til de Skibe, der anløber det mellemste og det W-lige Bassin, at holde tæt til Indløbets W-lige Molehoved.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1549 1942.

160. Danmark. Limfjorden. Odesundbroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Odesundbroen.

(Justitsministeriets Bekendtgørelse den 13. Oktober 1942.)

I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 300 m fra *Odesundbroen* paa c. $56^{\circ} 35'$ N. $8^{\circ} 34'$ E.

Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel og straffes iøvrigt med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.

(E. f. S. Nr. 42/1450 1942.)

161. (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: $6',_0$ m, i *Sælhundeholm Løb*: $3',_8$ m, i *Gaaseholm 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 $6',_0$ m i *Svanholm* Fyrlinie og $3',_8$ m i det W-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. $56^{\circ} 43'$ ($16''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($08''$) E. — $4',_0$ 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. 51/1754 1942. Kort Nr. 104.)

162. Danmark. Skagerrak. Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for Hirtshals.

(Handels-, Industri- og Søfartsministeriets Bekendtgørelse den 8. December 1941.)

Al Udøvelse af Fiskeri med Slæberedskab samt Opankring er indtil videre forbudt i et Omraade, der begrænses af Linien gennem følgende Punkter:

1) $57^{\circ} 36',_0$ N. $9^{\circ} 58',_5$ E.

2) $57^{\circ} 42',_5$ N. $9^{\circ} 57',_5$ E.

3) $57^{\circ} 40',_5$ N. $9^{\circ} 46',_5$ E.

4) $57^{\circ} 34',_0$ N. $9^{\circ} 55',_0$ E.

(E. f. S. Nr. 1/139 1942. Kort Nr. 92.)

163. **Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.**
Dybden i den E.-lige Del af Indsejlingen til *Hirtshals* Havn er aftaget, saaledes at den nærmest E.-lige Molehoved er 6,5 m.
c. 57° 35',₈ N. 9° 57',₇ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/119 1942.
(Kort Nr. 92. Havncloids, Side 94.)
164. **Sverige. Skagerrak. Sotonkanalen. Oplysning om Aabning af Bro.**
(U. f. s. Nr. 41/1895. Stockholm 1942.)
I Tiden 1. Oktober 1942—15. April 1943 vil Broen over *Sotonkanalen* paa c. 58° 24',₇ N. 11° 15',₉ E. kun blive aabnet imellem Kl. 0500 og Kl. 2000.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1424 1942.
165. **Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidig udlagt som Lods- og Sokontrolstation ved Rigggrænsen.**
(U. f. s. Nr. 35/1823. Stockholm 1940.)
Et rødmalet Fyrskib med taarnlignende Fyrmast og Fokkemast med Gaffel samt paa begge Sider af Skroget mærket *Lots* med hvidt er udlagt paa 58° 58',₁₀ N. 11° 06',₇₂ E. som Lodsstation. Lodser faas herfra til Lodsning S.-over og de S.-fra kommende Skibe skal aflevere deres Lodser her.
At Lods findes om Bord betegnes om Dagen ved Lodsflag paa Fortoppen, om Natten ved 2 hvide Lanterner lodret for hinanden under Gaffelen, den ene c. 1 m under den anden. At ingen Lods findes om Bord betegnes om Natten ved kun een hvid Lanterne under Gaffelen.
Under Taage afgives 4 Slag paa Klokkeren mindst hver 2^m samt altid til Besvarelse af Lydsignaler fra andet Skib.
Lodserne sættes over til og afhentes fra Skibene med et ved Fyrskibet stationeret Fartøj. Som Regel følger Søkontrollens Udøvere med samme Fartøj.
I Forbindelse hermed advares de søfarende mod at benytte ulovlig Lodshjælp.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/120 1942.
166. **Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.**
(N. f. S. Nr. 30/2915. Berlin 1940.)
Det er forbudt at ankre i Nærheden af Pladsen 58° 04' 18" N. 7° 57' 57" E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/121 1942.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

167. **Norge. Farlige Omraader. Advarsel.**
(N. f. S. Nr. 4/185. Berlin 1942.)
Paa Grund af Mincfare irraades 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° 02', ₂ N. 16° 34', ₀ E.	c) 68° 59', ₇ N. 16° 58', ₀ E.
b) 68° 56', ₅ N. 16° 49', ₆ E.	d) 69° 03', ₀ N. 16° 44', ₀ E.
 2. Farvandet i *Andfjord* og *Kvæfjord* mellem Breddeparallelernerne 68° 48' N. og 68° 58' N.
 3. Farvandet mellem Øerne *Sorøy* og *Rolvøy*.

a) 70° 58', ₈ N. 23° 04', ₀ E.	d) 70° 53', ₂ N. 24° 01', ₀ E.
b) 70° 53', ₇ N. 23° 19', ₅ E.	e) 70° 59', ₈ N. 23° 49', ₀ E.
c) 70° 46', ₇ N. 23° 33', ₀ E.	f) 71° 06', ₁ N. 23° 56', ₀ E.
 4. Farvandet mellem Øerne *Ingøy* og *Hjelmsøy*.

a) 71° 09', ₀ N. 24° 14', ₀ E.	d) 71° 04', ₄ N. 24° 36', ₈ E.
b) 71° 01', ₂ N. 24° 14', ₅ E.	e) 71° 09', ₀ N. 24° 48', ₄ E.
c) 71° 03', ₃ N. 24° 36', ₈ E.	

5. Farvandet mellem Øerne *Hjelmsøy* og *Magerøy*.

- | | |
|--|--|
| a) 71° 09', ₀ N. 24° 48', ₄ E. | g) 71° 02', ₂ N. 25° 03', ₈ E. |
| b) 71° 06', ₆ N. 24° 52', ₅ E. | h) 71° 00', ₅ N. 25° 03', ₀ E. |
| c) 71° 01', ₈ N. 24° 47', ₀ E. | i) 71° 00', ₉ N. 25° 17', ₀ E. |
| d) 71° 00', ₂ N. 24° 57', ₀ E. | j) 71° 03', ₀ N. 25° 13', ₁ E. |
| e) 71° 01', ₅ N. 24° 56', ₀ E. | k) 71° 10', ₅ N. 25° 18', ₅ E. |
| f) 71° 03', ₇ N. 24° 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° 11', ₈ N. 26° 14', ₀ E. | g) 70° 31', ₈ N. 31° 00', ₀ E. |
| b) 71° 01', ₂ N. 26° 14', ₀ E. | h) 70° 45', ₁ N. 31° 00', ₀ E. |
| c) 71° 12', ₂ N. 27° 39', ₅ E. | i) 70° 51', ₃ N. 30° 39', ₀ E. |
| d) 71° 11', ₀ N. 28° 10', ₀ E. | j) 71° 02', ₁ N. 29° 41', ₀ E. |
| e) 70° 54', ₀ N. 29° 23', ₂ E. | k) 71° 20', ₃ N. 28° 22', ₁ E. |
| f) 70° 43', ₀ N. 30° 22', ₅ E. | l) 71° 22', ₂ N. 27° 36', ₀ E. |

7. Omraadet i *Varangerfjord* med Sidefjorde W. for Meridianen 31° E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 5/348 1942.

168. Norge. Vest-Finmark. Færligt Omraade. Advarsel.

(Rügen Radio don 13. December 1941 og N. f. S. Nr. 1/14. Berlin 1942.)

Paa Grund af Minefare fraraades Sejlads i nedennævnte Omraader:

1. Mellem *Fuglø* og *Sorøya* indenfor en Linie, der forbinder følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) 70° 20', ₀ N. 20° 10', ₀ E. | f) 70° 25', ₈ N. 21° 49', ₈ E. |
| b) 70° 12', ₈ N. 20° 25', ₂ E. | g) 70° 38', ₀ N. 21° 52', ₃ E. |
| c) 70° 15', ₁ N. 20° 38', ₅ E. | h) 70° 41', ₃ N. 21° 59', ₂ E. |
| d) 70° 14', ₂ N. 21° 00', ₀ E. | i) 70° 47', ₀ N. 21° 59', ₂ E. |
| e) 70° 24', ₂ N. 21° 19', ₀ E. | |

2. Mellem *Vannøy* og *Fuglø* indenfor en Linie, der forbinder følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) 70° 18', ₄ N. 19° 46', ₁ E. | c) 70° 21', ₅ N. 20° 04', ₈ E. |
| b) 70° 20', ₁ N. 19° 44', ₈ E. | d) 70° 19', ₇ N. 20° 06', ₀ E. |

(E. f. S. Nr. 1/122 og 4/310 1942.)

169. Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.

(N. f. S. Nr. 44/2354. Berlin 1942.)

Besejling af *Rognsundet* mellem Breddeparallerne 70° 17' N. og 70° 23' N. er forbudt.

Rognsundet: c. 70° 24' N. 22° 48' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1552 1942.

170. 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° 53',₀ N. og 69° 47',₂ N.
 b) I *Langsund*: Omraadet, der begrænses af Breddeparallerne 70° 00',₀ N. og 69° 48',₉ N., samt af Øen *Ringvassøy* til Meridianen 19° 26',₁ E. og en Linie, der herfra (som E.-Grænse) gaar i Retning 0° til Øen *Reinøy*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/411 1942.

171. 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° 37' 58" N. 18° 56' 00" E. | c) 69° 37' 36" N. 18° 55' 24" E. |
| b) 69° 37' 35" N. 18° 57' 24" E. | d) 69° 37' 01" N. 18° 56' 48" E. |
| 2. a) 69° 38' 02" N. 18° 54' 48" E. | c) 69° 37' 39" N. 18° 55' 12" E. |
| b) 69° 36' 35" N. 18° 49' 48" E. | d) 69° 36' 15" N. 18° 50' 36" E. |
| 3. a) 69° 39' 13" N. 18° 58' 42" E. | c) 69° 39' 01" N. 18° 58' 45" E. |
| b) 69° 39' 02" N. 18° 59' 42" E. | d) 69° 38' 54" N. 18° 59' 27" E. |
| 4. a) 69° 42' 24" N. 18° 56' 27" E. | c) 69° 42' 05" N. 18° 55' 38" E. |
| b) 69° 41' 54" N. 18° 57' 30" E. | d) 69° 41' 44" N. 18° 56' 21" E. |

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 5/349 1942.

172. Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 3/116. Berlin 1942.)

Man advares imod at besejle *Malangen Fjord* mellem Breddeparallelernerne 69° 40' N. og 69° 37' N.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 4/311 1942.

173. 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) *Lodingen* 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) *Kalsholmen* paa c. 68° 19' N. 15° 43' E., SE. for *Kjøø*.
- f) *Auenholmen* paa c. 68° 23' N. 15° 53' E., ved *Nes*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/921 1942.

174. (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 Kamphandlinger, naar Antiluftskytset eller Artilleriet begynder at skyde.

Under Alarmitilstand skal Folk blive i Husene eller straks søge Dækning i nærmeste Huse eller Kældere. Husenes Døre maa ikke 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.

Svolvær: c. 68° 13',₅ N. 14° 34',₅ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/663 1942.

175. 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° 35', ₄ N. 15° 01', ₈ E. | og fra 67° 34', ₇ N. 15° 07', ₇ E. |
| over 67° 36', ₂ N. 15° 01', ₈ E. | til 67° 36', ₀ N. 15° 12', ₃ E. |
| over 67° 37', ₀ N. 15° 05', ₀ E. | |
| til 67° 37', ₀ N. 15° 09', ₈ E. | |

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/990 1942.

176. Norge. Stifjord—Fugløyfjord. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 49/2745. Berlin 1942.)

Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er spærret for Sejlads og Fiskeri:

- a) 67° 03',₀ N. 13° 17',₀ E.
- b) 67° 01',₈ N. 13° 36',₅ E.
- c) 66° 56',₇ N. 13° 27',₅ E. (*Støtt* Fyr).
- d) 66° 35',₁ N. 12° 55',₈ E. (Midten af *Øen Sunday*).
- e) 66° 12',₈ N. 12° 47',₁ E. (*Øen Tomma S.-Pynt*).
- f) 66° 11',₃ N. 12° 38',₃ E.; herfra gaar Linien mod Nord langs E.-Kysten af *Øen Dønna* til
- g) 66° 13',₇ N. 12° 35',₇ E.
- h) 66° 37',₃ N. 12° 41',₀ E. (*Nesøy* Fyr).
- i) 66° 54',₇ N. 13° 06',₀ E. (*Kalsholmen* Fyr) og derpaa tilbage til a).

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 50/1732 1942.

177. 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) $64^{\circ} 24' N. 10^{\circ} 16',_5 E.$ c) $64^{\circ} 44' N. 10^{\circ} 00' E.$
 b) $64^{\circ} 41' N. 10^{\circ} 34' E.$ d) $64^{\circ} 27',_3 N. 10^{\circ} 00' E.$

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/665 1942.

178. Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden og Lokkaren. Spærrede Omraader.

(E. f. S. Nr. 14/338. Oslo 1942.)

Man advares imod at besejle nedennævnte Omraader ved Tilgangen til *Namsos*.

I. *Namsenfjordens* Munding fra

- a) $64^{\circ} 36',_2 N. 10^{\circ} 58' E.,$ *Havnviken*, over
 b) $64^{\circ} 36',_9 N. 10^{\circ} 57',_4 E.,$ *Svenskjær* Varde, til
 c) $64^{\circ} 38',_2 N. 11^{\circ} 02',_5 E.,$ *Faksene*, og fra
 d) $64^{\circ} 35',_9 N. 11^{\circ} 02',_6 E.,$ *Troldsteinen*, til
 e) $64^{\circ} 35',_9 N. 11^{\circ} 00',_6 E.$

II. *Lokkaren*. Et Omraade, der begrænses

- Mod Nord af Breddeparallelle $64^{\circ} 31',_7 N.$
 — Øst af Meridianen $11^{\circ} 28',_6 E.$
 — Syd af Breddeparallelle $64^{\circ} 31',_4 N.$
 — Vest af *Otteroya*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 31/1114 1942.

179. 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. $62^{\circ} 54',_6 N. 6^{\circ} 54',_4 E.$
 b. $62^{\circ} 57',_9 N. 6^{\circ} 30',_0 E.$
 c. $63^{\circ} 08',_0 N. 7^{\circ} 08',_0 E.$
 d. $63^{\circ} 00',_9 N. 7^{\circ} 18',_4 E.$

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/487 1942.

180. Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 39/2917. Berlin 1940.)

1. Det er forbudt at ankre i Nærheden af Pladsen $63^{\circ} 35' 23'' N. 9^{\circ} 30' 51'' E.$ samt imellem denne Plads og Øen *Stavøy*.

2. Ankring er forbudt i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $63^{\circ} 38' 22'' N. 9^{\circ} 30' 41'' E.$ c) $63^{\circ} 37' 06'' N. 9^{\circ} 27' 00'' E.$
 b) $63^{\circ} 37' 42'' N. 9^{\circ} 27' 00'' E.$

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/123 1942.

181. Norge. Trondheim Fjord. 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. $63^{\circ} 26',_{65} N. 10^{\circ} 25',_1 E.$

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/412 1942.

182. Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.

(N. f. S. Nr. 19/852. Berlin 1942.)

Nedennævnte Omraader er spærret for al Sejlads:

1. *Giskosund* mellem *Godø* og *Valdero*. c. 62° 29' N. 6° 03' E.
2. *Kjerringsund* mellem *Ottero* og *Gossen*. c. 62° 46' N. 6° 55' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/732 1942.

183. Norge. Stadlandet. 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° 52', ₅ N. 4° 52', ₃ E. | f) 62° 12', ₈ N. 5° 14', ₀ E., derfra langs |
| b) 61° 52', ₅ N. 4° 34', ₀ E. | NW.- og W.-Kysten af <i>Stadlandet</i> til |
| c) 62° 11', ₀ N. 4° 34', ₀ E. | g) 62° 06', ₀ N. 5° 07', ₅ E. |
| d) 62° 20', ₀ N. 4° 58', ₅ E. | h) 62° 03', ₅ N. 4° 56', ₅ E. og herfra til- |
| e) 62° 20', ₀ N. 5° 14', ₀ E. | bage til Punkt a). |

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 10/438 1942.

184. 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° 39', ₀ N. 4° 48', ₀ E. | c) 61° 43', ₁ N. 4° 42', ₅ E. |
| b) 61° 39', ₀ N. 4° 40', ₅ E. | d) 61° 43', ₁ N. 4° 48', ₀ E. |

2. Omraadet indenfor en Linie gennem Punkterne:

- | | |
|---|---|
| a) 61° 30', ₀ N. 4° 46', ₀ E. | c) 61° 33', ₀ N. 4° 40', ₀ E. |
| b) 61° 30', ₀ N. 4° 40', ₀ E. | d) 61° 33', ₀ N. 4° 46', ₀ E. |

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/666 1942.

185. 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° 50', ₀ N. 4° 30', ₀ E. | d) 60° 52', ₇ N. 4° 39', ₀ E. |
| b) 60° 58', ₄ N. 4° 30', ₀ E. | e) 60° 50', ₀ N. 4° 39', ₅ E. |
| c) 60° 58', ₄ N. 4° 39', ₀ E. | |

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/667 1942.

186. Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.

(E. f. S. Nr. 3/92. Oslo 1942.)

Alle Skibe og Fartøjer under 300 Bruttotons, som passerer

Flatoy 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/415 1942.

187. 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/414 1942.

188. Norge. Hordaland. Lerøyfarvandene. Spærretid.

(E. f. S. Nr. 48/1659 1942.)

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. 48/1659 1942.)

189. 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1706 1942.

190. Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 23/1069. Berlin 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 $4^{\circ} 50',_6$ 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 $60^{\circ} 29',_3$ N. $4^{\circ} 55',_8$ E.
4. *Svelgen*: Et Omraade, begrænset mod S. af Breddeparallellellens $60^{\circ} 27',_2$ 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/886 1942.

191. Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.

(N. f. S. Nr. 4/166. 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. $5^{\circ} 16',_4$ E. e) $59^{\circ} 58',_9$ 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 fra en Linie herfra til Punkt a).

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 5/350 1942.

192. Norge. Rogaland. Karmsundet. Natsejls forbudt.

(E. f. S. Nr. 21/510. Oslo 1942.)

I Tiden mellem 1 Time efter Solnedgang og 1 Time før Solopgang er al Sejls forbudt i *Karmsundet* mellem Signalstationen i *Haugesund* og Signalstationen i *Kopervik*.

Haugesund: c. $59^{\circ} 25'$ N. $5^{\circ} 16'$ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1631 1942.

193. Norge. Talgjefjord. Mastrafjord. Mincomraader.

(N. f. S. Nr. 50/2767. Berlin 1942.)

Nedennævnte Omraader er spærret for Skibsfart og Fiskeri:

I. I *Talgjefjord* inden for en Linie, der gaar fra $59^{\circ} 08',_4$ N. $5^{\circ} 36',_4$ E. over $59^{\circ} 10',_4$ N. $5^{\circ} 41',_9$ E. til $59^{\circ} 10',_4$ N. $5^{\circ} 46',_7$ E. og fra $59^{\circ} 09',_2$ N. $5^{\circ} 46',_{55}$ E. til $59^{\circ} 07',_2$ N. $5^{\circ} 41',_4$ E.

II. I *Mastrafjord* et Omraade, der begrænses mod V e s t af Forbindelseslinien mellem $59^{\circ} 07',_3$ N. $5^{\circ} 34',_2$ E. og $59^{\circ} 06',_{18}$ N. $5^{\circ} 34',_2$ E., mod N o r d af Øen *Rennesøy*, mod Ø s t af Forbindelseslinien mellem $59^{\circ} 07',_{12}$ N. $5^{\circ} 36',_4$ E. og $59^{\circ} 06',_{28}$ N. $5^{\circ} 36',_{65}$ E., mod S y d af Øen *Klosterøy*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/1755 1942.

194. **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 Fyr</i>). | e. 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 Fyr</i>) |
| 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. |
- Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1361 1942.
195. (T). **Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.**
Paa Grund af *Vorupør Læmoles* Beskadigelse er *Vorupør Læmole Fyr* paa c. 56° 57',₅ N. 8° 21',₈ E. slukket indtil videre.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 21/764 1942.
196. (T). **Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.**
Dybden i *Ringkøbing Havn* paa c. 56° 05',₃ N. 8° 14',₅ E. samt i Indløbet dertil er aftaget til 2,₅ m.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/992 1942.
197. **Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.**
Ved Opmaaling i Oktober 1942 af den gravede Rende over *Graadyb Barre* viste det sig, at Sandet ved den rødmaalede Spidstønde *III* paa 55° 26' (51") N. 8° 17' (14") E. ved Rendens SE.-Side havde skudt sig c. 40 m ud i Renden, saaledes at 6 m Kurven her findes i en Afstand af c. 60 m fra *Sædenstrand Fyr*linie.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/1593 1942.
198. (P). **Danmark. Fanø E.-Kyst. Fanø Lo Fyr. Taagesignal oprettes.**
Ved *Fanø Lo Fyr* paa 55° 27' 52" N. 8° 25' 01" E. vil der 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*.
(E. f. S. Nr. 47/1632. Kort Nr. 95, 94 og 93. Danske Lods II, Side 19. Fyr-Fort. Nr. 28.)
199. **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° 28' N. 8° 26' E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/888 1942.
(Havnelods, Side 56.)
200. (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 *Fuglegroft* paa 55° 09' (10") N. 8° 34' (42") E. til *Rømø Leje* paa 55° 10' (50") N. 8° 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° 09',₄ N. 8° 34',₁ E.
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 28/1030 1942.
(Kort Nr. 96, 94 og 93.)

201. 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° 04' (33") N. 8° 28' (46") E. og 55° 03' (01") N. 8° 26' (44") E. og mod Øst af en Linie gennem Punkterne 55° 04' (07") N. 8° 29' (19") E. og 55° 02' (51") N. 8° 27' (39") E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/1594 1942.

(Kort Nr. 96.)

202. Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 21/929. Berlin 1942.)

Det indskræpes, at det er forbudt at ankre i et Omraade mellem *Borkum* og *Rotterdameroog*, som begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

a) c. 53° 34',₅ N. 6° 40',₆ E. c) c. 53° 33',₁ N. 6° 37',₀ E.b) c. 53° 33',₅ N. 6° 36',₅ E. d) c. 53° 34',₁ N. 6° 40',₉ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 22/819 1942.

203. 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 *Zeland* og i *Hollandsch Diep* indtil *Moerdijkbroen* paa c. 51° 43' N. 4° 39' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 42/1448 1942.

204. Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

(U. f. S. Nr. 42/2020. Stockholm 1941.)

Det er forbudt at ankre indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) 51° 27' 27" N. 3° 32' 18" E. c) 51° 26' 49" N. 3° 33' 47" E.

b) 51° 24' 28" N. 3° 31' 16" E. d) 51° 24' 14" N. 3° 32' 51" E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/126 1942.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**205. Danmark. Indskræpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker m. v.**

Paa given Foranledning indskræpes herved de gældende Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker m. v., jfr. Lov om Lodsvæsenet af 17. April 1916, § 45, og Almindelig borgerlig Straffelov af 15. April 1930, § 183 og § 194 samt Lov af 18. Januar 1941 om midlertidigt Tillæg til Borgerlig Straffelov § 3.

Der skal derfor iagttages den største Forsigtighed ved Sejlads i Nærheden af al udlagt Søafmærkning.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/127 1942.

206. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.

Marineministeriet har i Medfør af Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger den 15. Oktober 1941 fastsat følgende:

§ 1.

Fortøjning i samt tilsigtet Berøring af udlagt Sømærkemateriel i *danske* Farvande og i Farvandene omkring *Danmark* er forbudt.

§ 2.

Overtrædelse af Forbudet straffes i Henhold til Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger med Bøder, Hæfte eller under skærpene Omstændigheder med Fængsel indtil 3 Aar.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/128 1942.

207. Danmark. Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 3. og 9. September 1939 udstedt nedennævnte Bekendtgørelse.

I Medfør af § 5 i Lov af 2. September 1939 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten forbydes det herved offentligt eller privat at give Meddelelse om eller at omtale til uvedkommende *danske* og fremmede Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/129 1942.

208. Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.

(Meddelelse fra Handelsministeriet.)

Der er truffet Foranstaltning til, at modtagne Nødmeldinger fra Skibe, naar Omstændighederne kræver det, vil blive udsendt over de *danske* Radiofonistationer, saaledes at ogsaa Skibe, der ikke er udstyret med Radiotelegraf- eller telefonstation, men som dog er forsynet med Radiomodtager, og aflytter den *danske* Statsradiofoni's Udsendelser, faar Underretning om Nødsituationen og derved sættes i Stand til at deltage i Redningsarbejdet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/130 1942.

209. Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.

I nye *danske* Søkort vil efterhaanden de af Stednavneudvalget foreslaaede Stednavne blive benyttet. Der vil af denne Grund i en længere Aarrække kunne findes Uoverensstemmelser i Stavemaaden af samme Stednavne i de forskellige Søkort.

I Sejladshaandbøgerne vil blive indført en Bemærkning om, i hvilke Landsdele og Farvande Stednavneudvalgets Navnefortegnelse efterhaanden er indført.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/131 1942.

210. 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 Betryggelse 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 <i>Frederikshavn</i> . | 6. Ved <i>Bornholm</i> , Nordøst for <i>Dueodde</i> . |
| a) 57° 28', ₉ N. 10° 31', ₀ E. | a) 55° 01', ₄ N. 15° 07', ₄ E. |
| b) 57° 46', ₅ N. 10° 42', ₀ E. | b) 55° 01', ₄ N. 15° 11', ₀ E. |
| c) 57° 48', ₅ N. 10° 52', ₀ E. | c) 54° 59', ₄ N. 15° 11', ₀ E. |
| d) 57° 47', ₀ N. 10° 53', ₀ E. | d) 54° 59', ₄ N. 15° 05', ₂ E. |
| e) 57° 45', ₂ N. 10° 44', ₀ E. | (Kort Nr. 189 og 188). |
| f) 57° 27', ₇ N. 10° 32', ₅ E. | |
| (Kort Nr. 101 og 100). | |
| 2. Ved <i>Skagen</i> . | 7. Ved <i>Bornholm</i> , Vest for <i>Dueodde</i> . |
| a) 57° 43', ₅ N. 10° 38', ₅ E. | a) 54° 59', ₇ N. 15° 01', ₀ E. |
| b) 57° 43', ₅ N. 10° 46', ₀ E. | b) 54° 56', ₂ N. 15° 03', ₀ E. |
| c) 57° 45', ₅ N. 10° 46', ₀ E. | c) 54° 56', ₄ N. 15° 07', ₀ E. |
| d) 57° 44', ₆ N. 10° 39', ₂ E. | d) 54° 59', ₂ N. 15° 05', ₀ E. |
| (Kort Nr. 101 og 100). | (Kort Nr. 189 og 188). |
| 3. Ved <i>Sjællands Rev</i> . | 8. Ved <i>Bornholm</i> , i <i>Molle Bugt</i> . |
| a) 55° 59', ₀ N. 11° 17', ₅ E. | a) 55° 04', ₉ N. 14° 42', ₆ E. |
| b) 56° 06', ₀ N. 11° 05', ₄ E. | b) 55° 01', ₅ N. 14° 36', ₈ E. |
| c) 56° 08', ₀ N. 11° 10', ₀ E. | c) 55° 00', ₀ N. 14° 39', ₂ E. |
| d) 56° 03', ₇ N. 11° 18', ₀ E. | d) 55° 03', ₆ N. 14° 45', ₈ E. |
| e) 56° 00', ₀ N. 11° 18', ₀ E. | (Kort Nr. 189 og 188). |
| (Kort Nr. 103, 102, 100 og 125.) | |

4. Ved *Hornbæk*.

- a) $56^{\circ} 05',_3$ N. $12^{\circ} 31',_0$ E.
 b) $56^{\circ} 06',_8$ N. $12^{\circ} 33',_1$ E.
 c) $56^{\circ} 07',_5$ N. $12^{\circ} 28',_0$ E.
 d) $56^{\circ} 05',_7$ N. $12^{\circ} 27',_7$ E.
 (Kort Nr. 131, 130, 102 og 125.)

5. Ved *Bornholm*, Syd for *Hasle*.

- a) $55^{\circ} 11',_3$ N. $14^{\circ} 39',_5$ E.
 b) $55^{\circ} 11',_3$ N. $14^{\circ} 42',_5$ E.
 c) $55^{\circ} 08',_2$ N. $14^{\circ} 42',_8$ E.
 d) $55^{\circ} 08',_2$ N. $14^{\circ} 39',_5$ E.
 (Kort Nr. 189 og 188.)

9. I *Lille-Bælt*, Øst for *Fredericia*.

- a) $55^{\circ} 34',_7$ N. $9^{\circ} 47',_2$ E.
 b) $55^{\circ} 35',_8$ N. $9^{\circ} 48',_3$ E.
 c) $55^{\circ} 33',_1$ N. $9^{\circ} 51',_1$ E.
 d) $55^{\circ} 33',_1$ N. $9^{\circ} 48',_8$ E.
 (Kort Nr. 151, 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) $55^{\circ} 02',_0$ N. $9^{\circ} 30',_5$ E. d) $55^{\circ} 03',_5$ N. $9^{\circ} 32',_5$ E.
 b) $55^{\circ} 02',_5$ N. $9^{\circ} 30',_5$ E. e) $55^{\circ} 03',_5$ N. $9^{\circ} 31',_7$ E.
 c) $55^{\circ} 02',_5$ N. $9^{\circ} 32',_5$ 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) $56^{\circ} 01' 11''$ 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. e) $56^{\circ} 05' 42''$ N. $12^{\circ} 01' 33''$ E.
 c) $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 42''$ E. f) $56^{\circ} 02' 20''$ N. $12^{\circ} 01' 00''$ 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) $56^{\circ} 03' 40''$ N. $11^{\circ} 53' 14''$ E. d) $56^{\circ} 10' 00''$ N. $12^{\circ} 03' 00''$ E.
 b) $56^{\circ} 07' 50''$ N. $11^{\circ} 49' 37''$ E. e) $56^{\circ} 08' 08''$ N. $12^{\circ} 07' 04''$ E.
 c) $56^{\circ} 10' 00''$ N. $11^{\circ} 54' 36''$ E. f) $56^{\circ} 03' 38''$ N. $12^{\circ} 03' 47''$ E.

Naar det udvidede Omraade er spærret, vil dette blive tilkendegivet ved Visning af 1 sort Cylinder paa

- Hesslø Fyr* paa c. $56^{\circ} 12'$ N. $11^{\circ} 43'$ E.,
Spodsbjærg Fyr paa c. $55^{\circ} 59'$ N. $11^{\circ} 52'$ E.,
Nakkehoved Fyr paa c. $56^{\circ} 07'$ N. $12^{\circ} 21'$ E. og
Kronborg Signalstation paa c. $56^{\circ} 02'$ N. $12^{\circ} 38'$ 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*).

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 42/1449 1942.

211. 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 23/841 1942.

212. 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 *Esbjerg* (herunder *Ho Bugt*) og paa Østkysten fra *Skagen* til *Frederikshavn* samt endvidere paa Øerne *Fano*, *Manø* og *Romo*. Forbudet omfatter selve Strandbredden indtil Klitterne eller det højere liggende Land samt den mod Havet vendende Side af den yderste Klitrække eller af Skrænter o. l.

I Mørklægningstiden er endvidere al Sejlads til eller fra Kysten eller Havnene paa de fornævnte Kyststrækninger forbudt. Undtaget herfra er Sejlads i Anledning af Redningsforanstaltninger overfor skibbrudne eller nødstedte.

Det forbydes endvidere saavel i som udenfor Mørklægningstiden at færdes indenfor Omraader ved de nævnte Kyststrækninger, som af militære Grunde er afspærret for Publikum ved Opslag herom eller paa anden Maade.

Overtrædelse af disse Forbud medfører Beskydning uden Varsel.

For de paa den nævnte Kyststrækning liggende Byer eller bymæssige Bebyggelser kan der af Politimestrene gives nærmere Forskrifter angaaende Forbudets Gennemførelse.

§ 2.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse givne Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Juli 1942.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 26/952 1942.

213. Norge. Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.

(E. f. S. Nr. 13/665. Oslo 1940.)

1. Før en Rejse paabegyndes, maa der, foruden de sædvanlige Papirer, indhentes følgende Tilladelser:

- a) For Sejlads langs den *norske* Kyst: Erlaubnisschein (Tilladelsesbevis).
- b) For Sejlads til Udlandet: Schiffsabfertigungsschein (Skibsklareringsbevis).
- c) Toldbevis for hele Lasten. Paa Grundlag af Toldbeviset udstedes Schiffsabfertigungsschein af de *tyske* Myndigheder.

2. Umiddelbart før Rejsens Begyndelse maa der indhentes Kursanvisninger og Oplysninger om farlige og spærrede Omraader og andre Foranstaltninger som Følge af Krigen. Disse Anvisninger og Oplysninger kan indhentes hos:

- a) De *tyske* Myndigheder (Hafenkommandant, Hafenkapitän).
- b) De *norske* Myndigheder (Havnefogederne).

3. Rejsen maa aldrig fortsættes ud over det Punkt, som Oplysningerne fra *tyske* eller *norske* Myndigheder strækker sig til, uden at der paa dette Punkt bliver indhentet nye Oplysninger.

4. Der maa aldrig afviges fra Rejseruten efter egen Beslutning, uden naar det drejer sig om Havsnød eller andre tvingende Omstændigheder.

5. Ved Dagslys skal der altid føres et let kendeligt Nationsflag. Herved udelukkes Forveksling fra de *tyske* Sø- og Luftstridskræfters Side, og Kystvagtstationerne faar Anledning til at give Underretning om nye Kursanvisninger o. s. v.

6. Mørklægningsforskrifter i Havn og Regler for Føring af Ankerlanterner skal følges nøjagtigt.

7. Anvisning for Sejlads fra *Trondheim* til *Kristianssand S.*:

- a) *Trondheim—Stavanger*: Indenskærs Sejlads.
- b) *Stavanger—Kristianssand S.*: Sejlads langs med Land. Det *tyiske* Fareomraade i *Skagerrak* maa ikke passeres. Sejladsen gaar gennem *Kristianssand S. Havn*.

8. Sejlruiter E. for Fareomraadet:

- a) *Kristianssand S.—Oslo*: Sejlads indenfor 5 Sm af Land.
- b) *Kristianssand S.—Hirtshals*: Sejlads langs en ret Linie mellem de to Pladser. Under ingen Omstændigheder maa man komme W. for denne Linie.

Fra *Hirtshals* holdes under Kysten til *Frederikshavn*. Ved Anduvningstønden *Frederikshavn* ligger et *tyisk* Vagtskib med det internationale Flag *F*. Her maa Anvisninger for Rejsens Fortsættelse indhentes.

(Det *norske* Direktorat for Skibsfart i Forsyningsdepartementet oplyser, at Administrationsomraadets Krigskaskostyre foreløbig ikke tillader Fart paa *Hirtshals*).

- c) *Oslo—Kattegat*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Vinga* Fyrskib, derfra til *Frederikshavn* Anduvningstønde (se videre under 8 b).
- d) *Oslo—Øresund*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Kullen*, derfra til Punktet 56° 15' N. 12° 15' E., videre til 56° 06',₂₁ N. 12° 30' E. Paa dette Sted ligger et *tyisk* Vagtskib med det internationale Flag *F*. Her maa nærmere Anvisninger for den videre Sejlads indhentes.
- e) *Oslo—Bælterne*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Kullen*, derfra til Punktet 56° 15' N. 12° 15' E., videre til 56° 09' N. 11° 45' E., videre til 56° 09' N. 11° 15' E. og videre til 56° 05',₉ N. 11° 09',₀₅ E. Paa dette Sted ligger et *tyisk* Vagtskib med det internationale Flag *F*, hvor der maa indhentes nærmere Anvisning for den videre Sejlads.

9. I Havn skal man lade Radiostationer forsegle. Radiotelegrafering bliver kontrolleret. Uberettiget Anvendelse af Radiostation til Skade for det *tyiske* Rige bliver straffet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/141 1942.

214. Norge. Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministrygere.

(E. f. S. Nr. 8/207. Oslo 1941).

1. Skibe og Fartøjer har Vigepligt overfor Ministrygere, der arbejder gruppevis. Disse Grupper, der gaar i bred Formation, er kendelige som manøvreudgytge derved, at de enkelte Fartøjer i Gruppen fører de 2 sorte Balloner paa Masten, som foreskrevet i Søvejsreglerne.

2. Ministrygere, der arbejder enkeltvis, gaar, ogsaa med udsatte Strygeredskaber, efter Søvejsreglerne og har Vigepligt som andre Skibe. Under Udsætning og Indbjærgning af Redskaberne viser de deres forbigaaende Manøvreudgytghed ved at vise 2 sorte Balloner paa Masten.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/142 1942.

215. 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 Nødling 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1329 1942.

216. 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° 32' N. 18° 23' E. rundt om *Falsterbo* til den *norske* Grænse samt ved *Gollands* og *Ölands* Kyser indtil videre ikke vil blive udlagt i den Udstrækning, hvori den angives i Søkortene. Det tilraades derfor de søfarende at udvise største Forsigtighed under Sejladsen.

Neutralitetsløbet berøres ikke af ovennævnte Indskrænkninger i Afmærkningen. (E. f. S. Nr. 26/969 1942.)

217. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.

(U. f. s. Nr. 14/755. Stockholm 1941, U. f. s. Nr. 18/755, 18/757 og 39/1826. Stockholm 1942.)

Hans Majestæt Kongen af *Sverige* har udstedt følgende Forskrifter, som er traadt i Kraft, vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand under visse ekstraordinære Forhold.

§ 1.

Disse Forskrifter vedrører indenfor *svensk* Kystfarvand alle Skibe og Fartøjer uanset deres Størrelse og Fremdrivningsmaade, som ikke tilhører det *svenske* Riges eller fremmede Staters Krigsmagt.

§ 2.

Ved *svensk* Kystfarvand forstaas i disse Forskrifter:

a) Havne, Havneindløb og Bugter ved Rigets Kyster samt de til Havet hørende Farvande, som ligger indenfor og imellem de udfor Kysterne beliggende Øer, Holme og Skær, som ikke til Stadighed er overskyttet af Havet, samt

b) de til Havet hørende Omraader indtil en Afstand af 4 Sm eller 7408 m fra Rigets Landomraader eller fra Linier, som mod Havet danner Grænse for de under a) nævnte Farvandsafsnit. Omraaderne strækker sig dog højst indtil Grænsen for andet Lands Territorialfarvand eller til en ved særlige Forskrifter bestemt Grænse.

§ 3.

Ethvert Dæksfartøj skal Døgnet rundt have Nationalflaget hejst under Gang, ligesaa indenfor de i § 11—§ 15 nævnte Omraader, samt naar det ligger til Ankers eller fortøjet, hvis Besætning er paamønstreret.

Fartøj, som er udrustet med Radiomodtager til Modtagelse af Signaler paa international Frekvens 500 kc/s (600 m) og ikke befinder sig paa *svensk* Havneomraade, skal, naar Flyvemaskine er inden for Synsvidde, iværksætte Lytning paa ovennævnte Frekvens.

§ 4.

1. Prajes et Fartøj af Fartøj eller Flyvemaskine tilhørende Krigsmagten, eller fra Befæstning eller Post i Land, skal Føreren af det prajede Fartøj straks stoppe, om nødvendigt ankre, og maa ikke fortsætte Rejsen før Tilladelse fra den prajende er givet. Dersom Farvandet og Omstændighederne iøvrigt tillader det, bør Føreren samtidig lade Fartøjet gire ud af Kurs for tydeligere at vise, at Prajningen er forstaaet og adlydes.

Føreren er pligtig at besvare Signaler og mundtlige Henvendelser fra den prajende. Ved Besvarelse af Signaler maa Føreren ikke benytte Radio, da Forbud mod Radiosignaler er udstedt i anden Sammenhæng.

2. Prajning fra Fartøj, Befæstning eller lign. i Land sker ved Afgivelse af internationalt Signal *WZ* med Signalfag, Signallanterne, Projektør, Dampfløjte eller Sirene.

Om fornødent efterfølges Prajesignalet af et eller flere Varselskud (løse Kanon- eller Geværskud eller skarpe Skud, der vander nær det prajede Fartøj) eller ogsaa en lang Fløjte- eller Sirenetone, sidstnævnte dog ikke, naar Prajesignalet er afgivet ved Lydsignaler. Om fornødent anvendes to eller flere af disse Prajningsmetoder samtidig.

3. Prajning fra Flyvemaskine sker, ved Afgivelse af internationalt Radiosignal *EHNEK* paa international Frekvens 500 kc/s (600 m),

ved Afgivelse af internationalt Signal *WZ* med Signallanterne eller ved skriftlig Prajeordre, affattet paa *svensk*, *engelsk* og *tyisk*, som i Rapporthylstre nedkastes til Fartøjet.

Om fornødent efterfølges Prajesignalet (-ordren) af Varselskud (skarpe Maskingeværskud) eller Prajebomber, som nedkastes ved Siden af det prajede Fartøj.

Om fornødent anvendes en eller flere af disse Metoder samtidig.

Efter at Prajesignalet (-ordren) er afgivet og adlydt, meddeles yderligere Ordre til Fartøjet enten pr. Radio paa international Frekvens 500 kc/s (600 m) eller med Rapporthylster. Saadan Ordre affattes i første Tilfælde ved Hjælp af Signaler fra den internationale Signalfag og i det sidste Tilfælde paa *svensk*, *engelsk* og *tyisk*.

§ 5.

Skibsførere er pligtig at lade deres Fartøj underkaste Visitering af behørig civil eller militær Myndighed.

Ved Visitering paaligger det Skibsføreren at medvirke til at lette ved Forretningens Foretagelse, samt give forlangte Oplysninger om Fartøjet og dets Rejse.

Visiteringen kan af Undersøgeren indskrænkes til at omfatte Eftersyn af Passerseddel, paa hvilken Visiteringen da paategnes. Underkastes Fartøjet desuden Undersøgelse af Skibspapirerne eller Skibsvisitering, skal Undersøgeren give Skibsføreren en Visiter-seddel eller notere Visiteringen i Skibsdagbogen.

§ 6.

1. Ved Sejlads gennem et Farvand, hvor der er udlagt Miner, skal Skibsføreren nøje følge de Bestemmelser om Brug af Statslods eller Minelods samt om Sejlroute, som Chefen for Marinen maatte have fastsat. Disse Bestemmelser indeholder aldrig Fritagelse for Pligt til at benytte Statslods efter den gældende Lodsforordning.

Chefen for Marinen kan, om det anses nødvendigt, bestemme, at Forskrifterne i § 10, Punkt 3, c) og d) skal anvendes paa Sejlads i Omraader med udlagte Miner, selv om disse ikke er henregnet til forbudte Omraader, og, med Hensyn til Punkt 3 d), uanset om Forskrift i den Retning meddeles i Passerseddel til Skibet.

2. Dersom Lodsning af Skib gennem et Omraade med udlagte Miner udføres saaledes, at Skibet bliver beordret til at følge efter et Skib eller Fartøj, der hører til Krigsmagten eller Lodsvesenet eller et andet Skib, som har behørig Lods om Bord, da skal førstnævnte Skib holde sig i den mindst mulige Afstand fra det foran værende Skib og nøje følge dets Vej samt give Agt paa dets Fartsignaler. Disse Signaler, som afgives om Dagen med Svingflag, saakaldte Semaforflag, og i Mørke og Taage ved Fløjte, Sirene, Taagehorn eller andet Lydapparat, er

om Dagen:

for „Frem“: Flaget holdes med udstrakt Arm vandret.

for „Stop“: Flaget holdes med opstrakt Arm opad og svinges til begge Sider.

for „Bak“: Flaget holdes med vandret, udstrakt Arm lodret nedad.

i Mørke eller Taage:

for „Frem“: Signalerne „Sluttegn“, „C“ (• — • — • — • — •)

for „Stop“: Signalerne „Sluttegn“, „H“ (• — • — • • • •)

for „Bak“: Signalet „S“ (• • •).

Til Tegn paa, at Signalet er forstaaet, afgives samme Signal fra det efterfølgende Skib.

§ 7.

Skibsføreren skal tilse, at Fotografering, Skitsering, Opmaaling eller andet, som er eller kan lede til Udforskning af Rigets Forsvarsværker, ikke foretages af en paa Fartøjet beskæftiget eller paa anden Maade medfølgende Person, samt at der ikke foretages anden Lodning og Opmaaling af Farvand end uundgaaeligt for at sikre Fartøjets Sejlads.

Skibsføreren skal tage Fotografiapparater, Maaleinstrumenter, Radioapparater, Kikkert og andet, som kan benyttes til Spionage, i Forvaring i den Tid, hvor Spionage er mulig.

§ 8.

Det er Skibsføreren paalagt nøje at følge de af Telegrafvesenet udfærdigede særskilte Forskrifter angaaende Benyttelse af Fartøjets Radioanlæg.

§ 8 a.

Dersom et Skib, hvis Størrelse overstiger 300 Registertons, skal oplægges eller tages ud af Drift af anden Grund end Klasning, Ombygning, Reparation eller Eftersyn, skal der med Hensyn til Oplægningssteder indenfor *svensk* Kystfarvand og andre Forhold, der vedrører Oplægningen, iagttages de Forskrifter, som Chefen for Marinen i Samraad med Statens Trafikkommission maatte meddele.

Er et Skib, som ovenfor nævnt, oplagt eller taget ud af Drift af anden Grund end Klasning, Ombygning, Reparation eller Eftersyn, er Skibet pligtigt til at flytte til anden Oplægningsplads indenfor *svensk* Kystfarvand, saafremt Chefen for Marinen efter Samraad med Statens Trafikkommission, maatte bestemme dette. Skibet er iøvrigt pligtigt til at rette sig efter alle øvrige, hermed forbundne Forskrifter.

§ 9.

Et Skib, der kommer fra Udlandet, eller som er undervejs til Udlandet, maa kun i Tilfælde af Nød anløbe andre Havne end de, der er aabne for den sædvanlige udenlandske Trafik, og Skibsføreren skal i saa Fald straks efter Ankomsten anmelde Forholdet til den civile eller militære Myndighed, hvem Kontrollen med Havnens Trafik nærmest paahviler.

§ 10.

1. Selv om Bestemmelserne i § 9 ikke lægger Hindringer i Vejen derfor, maa intet Fartøj, undtagen i Tilfælde af Nød, uden særlig Tilladelse løbe ind i eller flytte sig

inden for de Krigshavn og lignende Dele af *svensk* Kystfarvand (forbudte Omraader), som omhandles i §§ 11—15.

Tilladelse skal søges hos de i §§ 11—15 a anførte Myndigheder.

2. Saafremt den efter Punkt 1, søgte Tilladelse gives, udfærdiges Passerseddel i 2 Eksemplarer, af hvilke det ene, forsynet med Skibsførerens Forsikring om at holde sig de deri givne Forskrifter efterrettelig, bliver beholdt af den Myndighed, som udfærdiger Tilladelsen.

Naar Tiden er udløbet, eller den Rejse er afsluttet, for hvilken Tilladelsen gælder, skal Passersedlen snarest tilbagesendes til Myndigheden, der udfærdiger den.

3. Under Sejlads i de i Punkt 1 omhandlede Omraade paahviler det Skibsføreren

a) udelukkende at benytte de Sejlløb, som maatte blive bestemt i særlige Forordninger, for saa vidt ikke Tilladelse til Besejling af andet Sejlløb meddeles i Passersedlen, eller Skibet er i Nød,

b) at anvende behørig Lods, ikke kun naar det fordres efter den gældende Lodsforordning, men ogsaa, naar den Myndighed, som udfærdiger Passersedlen, bestemmer det. Saafremt man ikke kan faa behørig Lods efter at have bestilt Lods eller efter at have afgivet Lodssignal, er det dog tilladt Skibsføreren, som skal gøre Bemærkning om det passerede i Skibsjournalen, at fortsætte Rejsen med Signal for Lods hejst, indtil anden Bestemmelse tages af militær Befalingsmand, som maatte mødes, eller til behørig Lods kommer om Bord,

c) at medtage det Bevogtningsmandskab, som vedkommende militære Befalingsmand maatte beordre om Bord, samt efterkomme de af Bevogtningsmandskabet givne Ordre,

d) at, saafremt det bestemmes i Passersedlen, at de ombordværende under Passage af et givet Omraade skal opholde sig under Dæk, da at drage Omsorg for, at disse med Undtagelse af de, der har Ansvar for Skibets Navigation, samt Rorgængerer og Udkiggen befinder sig om Læ paa saadanne Steder, hvorfra Udsigt er forhindret.

4. Bestemmelserne i denne Paragraf gælder ikke for Fartøjer, der hører til Lods- eller Toldvæsenet, eller for Fartøjer, som af anden civil Myndighed anvendes til Polititjeneste eller lignende Formaal.

§ 11.

1. *Stockholms* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand udgør forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Simpnäs* Klubb's Fyr og Linien *Landsorts* Fyr—Fastlandets S.-Pynt ved *Källvik* (E. for *Tvären*).

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktsschefen i *Stockholm*.

§ 12.

1. *Karlskrona* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand er forbudt Omraade, der strækker sig mellem Meridianen gennem *Torhamns Udde* og Meridianen 15° 09' E.

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktsschefen i *Karlskrona*.

§ 13.

1. *Göteborg* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Lekskärs* Baake og Breddeparallellen gennem *Tistlarnes* Fyr.

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktsschefen i *Göteborg*.

§ 14.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Ångermanelvens* Munding udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Högbondens* Fyr og Breddeparallellen gennem *Härnös* Sydodde.

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktsschefen i *Härnösand*.

§ 15.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Gottlands* nordøstlige Del udgør forbudt Omraade, som strækker sig fra Meridianen gennem *Hallshuks* Fyr rundt *Fårö* til Breddeparallellen gennem *Maqö* Fyr (SE. for *Slite*).

2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktschefen i *Visby*.

§ 15 a.

Tilladelse til at besejle mere end eet af de i §§ 11—15 nævnte Omraader maa gives af Chefen for Marinen. (Se dog nedenfor).

Ad § 8: Det er samtlige *svenske* Skibe og Luftfartøjer, der ikke tilhører Krigsmagten, samt alle udenlandske Skibe og Luftfartøjer forbudt at anvende Radiosender i eller over *svensk* Kystfarvand.

Denne Bestemmelse omfatter ikke Afgivelse af Meldinger i Tilfælde af Nød eller vedrørende Luftfartens Sikkerhed, ej heller berører den Tilfælde, hvor Militær-, Lods-, Told- eller Politimyndigheder af særlige Grunde maatte give anden Ordre. (U. f. s. Nr. 39/2596 og 39/2597. Stockholm 1939.)

Til de forbudte Omraader henregnes Havnene ved følgende Steder:

Indenfor *Vestkystens Marinedistrikt*: *Strömstad, Lysekil, Uddevalla, Varberg* og *Halmstad*.

Indenfor *Øresunds Marinedistrikt*: *Hälsingborg, Landskrona, Malmö* og *Trelleborg*.

Indenfor *Sydskystens Marinedistrikt*: *Ystad, Simrishamn, Åhus, Sölvesborg, Karlshamn, Kalmar* og *Oskarshamn*.

Indenfor *Gotlands Marinedistrikt*: *Visby*.

Indenfor *Østkystens Marinedistrikt*: *Västervik, Norrköping* og *Oxelösund*. (U. f. s. Nr. 16/903. Stockholm 1940).

I *Stockholms Skærgaard* er det yderligere forbudt at besejle *Hårsfjärden, Mälbyfjärden, Ådjärden* og *Skramsösund*. Omraadets S.-Grænse er *Skramsösund* Indsejling, E.-Grænsen er en Linie mellem *Muskö* og *Gälö*, trukket i N.-lig Retning gennem *Äggskären*. (U. f. s. Nr. 39/1826. Stockholm 1942.)

1. Cheferne for Marinedistrikterne er bemyndiget til at give Tilladelse til Besejling af forbudte Omraader i mere end eet Marinedistrikt.

2. Som Følge af ovenstaaende skal Ansøgninger om Tilladelse til at besejle forbudte Omraader indsendes paa følgende Maade:

a) Ansøgninger om at besejle forbudte Omraader indenfor et enkelt Marinedistrikt skal stiles til vedkommende Marinedistriktschef og adresseres i Henhold til det følgende Punkt 3.

b) Ansøgninger om paa samme Rejse eller i et bestemt Tidsrum at besejle forbudte Omraader indenfor mere end eet Marinedistrikt stiles til den Marinedistriktschef, under hvilken Ansøgeren formener, at Sagen naturligst henhører. Ansøgningen adresseres i Henhold til Punkt 3.

3. Ansøgninger, stilet til Marinedistriktscheferne, om Tilladelse til at besejle forbudte Omraader, adresseres, som følger:

Norrlandskustens marindistrikt: *Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet, Härnösand*. Telefon: *Härnösand* 3337—3340.

Ostkustens marindistrikt: *Bevåkningschefen i Stockholm. Kungsträdgårdsgatan 10*. Telefon: 11 53 77 og „Marindistriktet“ 356.

Gotlands marindistrikt: *Chefen för Gotlands marindistrikt. Visby*. Telefon: Navneopkaldning *Marindistriktet*.

Sydskustens marindistrikt: *Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet Karlskrona*. Telefon: 32 42 eller „Marindistriktet“ 20.

Øresunds marindistrikt: *Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet Malmö*. Telefon: 7 10 15.

Västskustens marindistrikt: *Chefen för Sjöfartskontrollen, Broströmia. Göteborg*. Telefon: 11 54 44 og 11 51 05.

4. Ovennævnte Ansøgninger skal indeholde følgende Oplysninger:

Skibets Navn og Nationalitet.

Skibets Bruttotonnage.

Besætningens Antal.
 Lastens Beskaffenhed.
 Eventuel Bevæbning til Selvforsvar.
 Oplysninger om Radioanlægget.

Endvidere i den Udstrækning, som følgende Oplysninger kan gives i Forvejen:

Antal Passagerer,
 samt for *svenske* Skibes vedkommende:
 Antal udenlandske Undersaatter om Bord.

I Tilslutning til ovenstaaende Forskrifter er bestemt, at de i § 10, Punkt 3 a omtalte Sejlløb er følgende:

1. *Stockholm* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand.

*Simpnäs*klubb—*Kapellskär*.
Kapellskär—*Möja*—*Kanholmsfjärden*—*Nämndöfjärden*.
Kapellskär—*Blidösund*—*Kanholmsfjärden*—*Nämndöfjärden*.
Kapellskär—*Trälhavet*.
Kapellskär—*Norrtälje*.
Kapellskär—*Väddö kanal*.
Kapellskär—*E. Saxarfjärden*—*Kanholmsfjärden*—*Nämndöfjärden*.
Kalvö Fyr—*Vindöström*—*Stavsnäs udde*.
Trälhavet—*Österskär*.
Trälhavet—*Oxdjupet*.
Trälhavet—*Kodjupet*.
Trälhavet—*Lindalssundet*—*Kanholmsfjärden*—*Nämndöfjärden*.
Jungfrufjärden—*Baggensfjärden*.
Nämndöfjärden—*Dalaröskans*.
Dalaröskans—*Landsort*.
Måsknöv—*Viksten*—*Landsort*.
Nynäshamn—*W. Bedarön*—*Landsort*.
Nynäshamn—*Måsknöv*.
Viksten—*W. Röko*.
Landsort—*W. Röko*.
W. Röko—*Södertälje*.
W. Röko—*Tullgarnsviken*.
W. Röko—*Trosaviken*.
W. Röko—*Hällsviken*.
W. Röko—*Sävösund*.
Sävösund—*Södertälje*.

Endvidere samtlige Sejlløb indenfor *Kodjupet*, *Oxdjupet*, *Baggensfjärden* og *Södertälje*.

2. *Karlskrona* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand:

Sejlløbet gennem S.-lige Indsejling til *Karlskrona*, SW.-lige Løb (W. om *Ellebådan Grund*).

Sejlløbet gennem E.-lige Indsejling til *Ronneby (Danzigergatt)*.

W.-lige Sejlløb til *Ronneby* (W. om *Gåsfeten*).

Det indenskærs Sejlløb *Karlshamn*—Farvandet SW. for *Gökälv*, hvor Ruten lægges gennem særligt anordnet Løb mellem *Dunsö* og *Ulvaskär*.

3. *Göteborg* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand:

Sejlløbet *Marstrandsfjorden*—*Danafjorden* gennem *Stora Kalvsund*.

N.-lige og S.-lige Indsejling til *Källö Fjord* ved *St. Oset*.

Indsejlingen til *Hönö Röd*.

W.-lige og NW.-lige Sejlløb til *Hönö Klåva* (mellem *Hönö Huvud* og *Tjuva*).

Vinga Sejlløb.

Böttö Sejlløb.

Måholmsgattet og Sejlløbet mellem *Styrsö* og *Vargö* (mellem *Hästabådan* og *Svartskär*).

S.-lige Sejlløb til *Göteborg*.

4. *Svensk* Kystfarvand ved *Ångermanälvens* Munding:

Storö N. og *Grönviksgrund*—*Storfjärden*.

Storfjärden—*Norafjärden*.

Lungö S.—*Ålandsfjärden* og *Härnösand*.

Lungö W.—*Hemsö* og *Åbordsö (Sannasundet)*.

5. *Svensk Kystfarvand ved Gotland NE.-lige Del:*
 Sejlløbene til og i *Kappelshamn*viken.
 — til og i *Fårösund*.
 Sejlløbet til *Slåte* mellem *Grundet* og *Enholm (Djuploppet)*.
 — til *Bungenäs*.
 — til *Smöjen* og *Rutehamn (Valleviken)*.
 — til *St. Olofsholm*.

Den tidligere permanente Søfartskontrol ved *Öregrund* paa c. 60° 21' N. 18° 27' E., ved *Svartklubben* paa c. 60° 11' N. 18° 50' E. og ved *Oaxen* paa c. 58° 58' N. 17° 43' E. er indtil videre inddraget. Visitering foretages kun paa Foranledning af særlige Forhold. Handelsskibe, som ankommer til ovennævnte Stationer, kan saaledes uhindret passere, saafremt de ikke stoppes ved Signal fra Skib eller Fartøj, som fører *svensk* Orlogsflag, og som om Natten giver sig til Kende som *svensk* Orlogsfartøj. (U. f. s. Nr. 1/39. Stockholm 1941).

(E. f. S. Nr. 1/143 og 39/1366 1942.)

218. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.

(U. f. s. Nr. 24/1234. Stockholm 1941.)

A. Udover de almindeligt gældende Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand gælder for *Norbottens Lens* vedkommende (Kystomraadet fra 65° 04' N. til den *finse* Grænse) følgende Bestemmelser:

1. Indenfor *Norbottens Lens* samtlige Kystfarvandsomraader maa Fartøjer af hvilken som helst Art (Motor-, Sejl- og Robaade iberegnet) ikke uden særlig Tilladelse af Stedets Politichef fortøjes eller forankres ved udenlandske Fartøjer. Det er ligeledes forbudt paa anden Maade at søge eller opretholde Forbindelse med udenlandske Fartøjer.

2. Vedrørende Sejladsen til og fra *Luleå* Havn gælder følgende:

a. Told- og Politivisitation af Skibe, bestemt til *Luleå*, foregaar i *Germandöfjärden* eller i Havnen.

b. Angaaende Berettigelse til at indgaa i Havnen gælder de samme Forskrifter, som meddeles, naar Skibet ankommer til *Germandöfjärden*.

c. Samtlige Skibe paa 1200 Nettoregister tons eller derover, med Undtagelse af *svenske* Skibe i regulær Indenrigsfart, skal under udgaaende gennem *Tjuvholmssundet* være assisteret af Bugserbaad.

Det er forbudt at ankre i *Tjuvholmssundet* Syd for en Linie, der gaar vinkelret paa Sejlløbets Retning og gennem N.-Enden af W.-lige Side af Kanalen, og Nord for en Linie tværs over Sundet gennem den i Sundet værende Bro paa *Tjuvholmen*.

Enhver Forholdsordre, som mundtligt, skriftligt eller pr. Signal afgives fra Land, Skib, Baad eller Luftfartøj, af Befalingsmand eller Underbefalingsmand ved Krigsmagten (*Sveriges* frivillige Motorbaadskorps iberegnet) eller af Personel ved Politiet, Toldvæsenet eller Lods væsenet, skal nøjagtigt efterkommes.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/144 1942.

219. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.

(U. f. s. Nr. 28/1410. Stockholm 1941.)

Herved meddeles følgende Grænser for forskellige forbudte Omraader.

Oxelösund. *Oxelösunds* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Brannäshalvöns* E.-ligste Pynt—*Marieskär* Baake—*Femörehuvsud* Fyr—*Femöresund*.

Norrköping. *Norrköping* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Skanäsudde*—*Djuröns* NW.-Pynt.

Västervik. *Västerviks* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: Pynten NW. for *Ekholmen* (E. for *Gränsö*)—*Västerbådans* Fyr—*Stickskärs* Fyr—*Spårö* Fyr—*Grönö* S.-Pynt.

Visby. *Visby* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor en Cirkel med *Visby* yderste Bølgebryder som Midtpunkt og Radius 500 m.

Oskarshamn. *Oskarshamns* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Ålgårdsskärs* Varde—*Saxskärs* SE.-Pynt—*Grimskallens norra* Fyr.

Kalmar. *Kalmar* Havn indenfor en Linie fra *Tjärhovets* E.-Pynt til *Kvarnholmens* E.-Pynt.

Karlshamn. *Karlshamns* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Vägga uddes* S.-Spids—*Stärnö* SE.-Pynt.

Sölvesborg. *Sölvesborg* Havn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor en Linie fra Lodsudkigsstationen SW. for Yderhavnen, derfra til *Kuggskärs* Fyr og derfra til *Västra Näs*.

Åhus. *Åhus* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: N.-lige *Baake*—*Klokke-tønden Åhus yttre redd*—*Nataliagrundet*—*Revhaken*.

Simrishamn. *Simrishamns* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor en Cirkellinie med S.-lige *Bølgebryders Hoved* som Centrum og Radius 300 m.

Ystad. *Ystads* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Revsnabben*—*Antilopgrunds* Sømærke med Ballon og Kost—*St. Sjöudden*.

Trelleborg. *Trelleborgs* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Gislövs Fiskerifyr*—*Trelleborgs* Fyr—*Stavstens uddes* S.-Spids.

Malmö. *Malmö* og *Limhamns* Havne samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: NE.-Hjørnet af *Bølgebryderen N.* for *Industrihavnen*—*Röder Prick*—Stagen med Kost ved *Trindelrännans* N.-lige Del—*Stenörens* W.-Pynt.

Landskrona. *Landskrona* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Borstahusens* S.-lige Mole—*Larvarabbens* Klokketønde—*Stengrund*—*Öresundsværftets* S.-Pynt.

Hälsingborg. *Hälsingborgs* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Råå* Havnefyr—*Knähakens* Stage med Kost og Ballon—et Punkt 1 Sm 215° fra *Kärnan*—Punktet paa *Kysten N.* for sidstnævnte Punkt.

Halmstad. *Halmstads* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor en Linie, der fra den S.-lige *Havnekajs* Yderende gaar i Retning Nord til *Stranden Nord* herfor.

Varberg. *Varbergs* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Fæstningens* SW.-Hjørne—*Skrivareklippans* S.-Pynt—*Klevens* E.-Pynt (paa *Getterö*).

Lysekil. *Lysekils* N.-lige Havn indenfor en Linie mellem *Cisternerne* paa *Havnens* W.- og E.-Side.

Lysekil S.-lige Havn indenfor Linien: *Slägga* S.-Pynt—*Tovas* N.-Pynt—*Grötö* Rev—*Stranden N.* herfor.

Uddevalla. *Uddevalla* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor *Sunningesundets* Fyrlinie.

Strömstad. *Strömstads* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Nötholmens* S.-Pynt—Bugten midt paa *Killingsholms* S.-Side—*Furuholms* W.-Pynt—*Södra Björkholmens* S.-Pynt—*Rösebergets* S.-Pynt.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/145 1942.

220. 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, Anlæg, Indretning eller Omraade, som tilhører eller benyttes af Forsvarsvæsenet eller for dets Regning.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 32/1149 1942.

221. 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 Dele af *Stockholm* Havn eller at fotografere indenfor nævnte Dele af *Havnen* samt iøvrigt at udfærdige Afbildninger eller Beskrivelser deraf eller derfra.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1567 1942.

222. Sverige E.-Kyst. Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.

(U. f. s. Nr. 26/1474. Stockholm 1940.)

Ansøgninger og Forespørgsler angaaende Passersedler, Passerkort m. m. for Sejlads, Fiskeri etc. indenfor de Omraader af E.-Kystens Marinedistrikt, der er erklæret for forbudte eller minefarlige Omraader, skal stiles til den kommanderende Admiral i E.-Kystens Marinedistrikt, *Stockholm*, og indsendes til:

1. For Omraadet *Björn Fyr—Simpnäsclubb Fyr*: *Bevaktionschefen i Öregrund, Hotell Klippan, Öregrund, Tel. 51.*

2. For Omraadet *Simpnäsclubb—Linien Landsort Fyr og Käftudden ved Yttre Hällsviken*: *Bevaktionschefen i Stockholm, Hotell Esplanade, Stockholm 7, Tel. 11 53 77.*

3. For Omraadet *Linien Landsort Fyr og Käftudden ved Yttre Hällsviken—Kråkelund*: *Bevaktionschefen i Norrköping, Hotell Standard, Norrköping, Tel. Navneopkaldning „Standard“.*

Gælder Ansøgningen eller Forespørgslen mere end eet Bevogningsomraade, indsendes den til den *Bevaktionschef*, indenfor hvis Omraade Rejsen begynder.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/149 1942.

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

(U. f. s. Nr. 52/2567. Stockholm 1941 og U. f. S. 47/2224. Stockholm 1942.)

A. Største Skibsbredde og Dybgaaende.

Kanalen maa ikke passeres af Skibe, hvis Bredder overstiger 20 m, og som stikker dybere end 0,5 m over Sejlløbets Bund.

B. Passage af Bro og Sluser.

1. Skibe, der ønsker at passere gennem Kanalen, skal i en Afstand af 1 Sm fra Molehovederne henholdsvis i *Kämpingebukten* og i *Höllviken*, give 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.

C. Rækkefølge mellem ventende Skibe.

Hvis flere Skibe, der gaar i samme Retning, nødsages til at stoppe op, medens de venter paa, at Broen eller Sluserne skal blive aabnet, skal Skibene derefter, eet ad Gangen, passere gennem Bro eller Sluser i den Rækkefølge, hvori de er ankommet.

Der maa aldrig samtidigt befinde sig mere end 2 Skibe paa Strækningen mellem de 2 Sluser.

D. Lydsignaler.

Foruden de almindeligt gældende Signaler skal Skibe under Sejlads i Kanalen og Indsejlingsrenderne yderligere anvende følgende Lydsignaler:

— •	Opmærksomheds- og Svarsignal fra N.-gaaende Skib til andet Skib.
• —	Opmærksomheds- og Svarsignal fra S.-gaaende Skib til andet Skib.
—	Jeg er under Gang.
— —	Jeg ligger stille.
— — —	Jeg gaar til Kaj.
— — •	Ankomstsinal for Skib, som udefra nærmer sig Indsejlingen mellem Bølgebrydernes Molehoveder, saavel i <i>Kämpingebukten</i> som i <i>Höllviken</i> , naar Broen ønskes aabnet.
— — • •	Ankomstsinal for Fartøj, som udefra nærmer sig Indsejlingen mellem Bølgebrydernes Molehoveder, saavel i <i>Kämpingebukten</i> som i <i>Höllviken</i> , naar Broen ikke behøver at blive aabnet for Fartøjets Passage.

E. Tilladt Fart.

Paa Strækningen gennem *Falsterbonäset* mellem Molehovederne i *Kämpingebukten* og Molehovederne i *Höllviken* er den største tilladte Fart 4 Knob.

F. Lyssignaler.

1. Signaler til Skibe, der ønsker at passere *Höllviksbroen* eller Sluserne, gives baade Dag og Nat. Saavel fra Broens Manøvrehus som fra Slusernes E.-lige Maskinhuse bliver givet følgende Signaler med hvidt Lys, der har vedføjede Betydning:

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

2. Naar Brovagten har observeret et Skibs Ankomstsignal, tændes et Svarsignal, til Skibe kommende fra *Kämpingebukten* paa S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus, til Skibe kommende fra *Höllviken* paa Broens Manøvrehus. Svarsignalerne 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 Dybgaaende og Længde er muligt at gøre det. I modsat Fald skal Skibet fortoje 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 Ankomstsignal til Brovagten.

3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsignal, tændes Svarsignal. Dette efterfølges snarest af den Signalmeddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.

4. Skibe maa ikke komme nogen af Sluserne nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ gives med fast Lys.

5. Vises Signalet „Stop“, skal Farten tages af Skibet.

6. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortojes Skibet til Duc d'Alberne c. 250 m S. for S.-lige Sluse.

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

8. Kommer flere Skibe efter hinanden, gives ny Ordre pr. Signal til hvert enkelt Skib.

Naar Signalet „Gennemsejling tilladt“ er vist, gaar det første Skib gennem 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“, fortojes Skibet til Duc d'Alberne c. 250 m N. for S.-lige Sluse. Har Skibet passeret disse Duc d'Alber, fortojes 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 hvidt Hurtigblink ved *Klagshamn* eller ved det E.-lige Molehoved i *Höllviken*, skal Skibet vende, hvis det med Hensyn til dets Dybgaaende og Længde er muligt at gøre det. I modsat Fald skal Skibet fortoje 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 Ankomstsignal til Brovagten.

3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsinal, tændes Svarsignal. Dette efterfølges snarest af den Signalmeddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.

4. Skibe maa ikke komme Broen nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ 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 foraarsage For-
mindskelse 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 Reder 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.

(E. f. S. Nr. 1/151 og 47/1623 1942.)

224. 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 *Falsterbo-kanalen*, 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1088 1942.

225. (T). Sveriges S.-Kyst og Sundet. Falsterbokanalens Midlertidige Lodsstationer oprettet.

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

For Lodsning gennem *Falsterbokanalens* er oprettet midlertidige Lodsstationer ved Kanalens Indløb i *Kämpingebukten* og i *Höllviken*.

Lods møder i *Kämpingebukten* S. for Stagen med Kost paa 55° 22',⁸¹ N. 12° 58',⁰⁸ E. og i *Höllviken* N. for den S.-ligste sorte Stage med 1 Ballon paa 55° 26',⁵⁸ N. 12° 54',⁵³ E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/152 1942.

226. Sverige. Falsterbokanalen. Oplysning om Togtider ved Höllviksbroen.

(U. f. s. Nr. 38/1743. Stockholm 1942.)

Höllviksbroen paa c. $55^{\circ} 24',8$ 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 Dagen før en Helligdag: Kl. 1743 og 1835.

— Onsdage samt Dagen før en Søn- eller Helligdag: Kl. 1955 og 2048.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1330 1942.

227. Sverige. Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.

(Norddeich Radio, 18. Maj 1942.)

Ved Tilgangen til *Falsterbokanalen* er udlagt Miner, som følger:

1. 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.

2. 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/744 1942.

(Kort Nr. 132 og 130.)

228. Sverige. Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.

(U. f. s. Nr. 38/2000. Stockholm 1940.)

I. Anduvning af og Sejlads i Neutralitetsløbet.

1. Anduvning fra Søen af Neutralitetsløbet kan ske hvor som helst mellem *Båstad* og *Hällö*. Anduvning af den øvrige Del af Neutralitetsløbet skal, saafremt særlig Tilladelse ikke er indhentet i Forvejen, finde Sted enten ved *Hällö* eller ved Rigsgrænsen NE. for *Nord Hällö*.

2. For Sejlads i Neutralitetsløbet mellem *Båstad* og *Hällö* skal ikke iagttages særlige Forholdsregler. For Sejlads i den resterende Del af Neutralitetsløbet gælder følgende Bestemmelser:

a. Skibe, der kommer S. fra, skal anløbe Kontrolpladsen *Ost Hällö* for Visitation, hvilket i Reglen kan ske i Forbindelse med Ombytning af Lods eller Ombordtagning af Lods. Efter endt Visitation kan Skibet fortsætte i Neutralitetsløbet, men skal ved Grænsen af svensk Farvand anløbe Kontrolstationsskibet, som ligger forankret NE. for *Nord Hällö*, hvor ogsaa Lods kan kvitteres. Kontrolstationsskibet NE. for *Nord Hällö* er et Fyrskib med Siderne mærket *Lols*.

b. Skibe, der kommer N. fra, skal for Visitation anduve Neutralitetsløbet ved det under a. nævnte Kontrolstationsskib, hvor som Regel ogsaa Lods kan faas. Efter endt Visitation kan Skibet fortsætte S. over.

c. Skibe, som benytter sig af Neutralitetsløbet mellem *Hällö* og Rigsgrænsen, skal nøje rette sig efter de Forskrifter om Sejladsen eller om Afgivelse af visse Signaler paa særlige Steder, som maatte blive meddelt ved ovennævnte Kontrolpladser.

II. Anduvning af andet indre svensk Territorialfarvand end Neutralitetsløbet mellem *Hällö* og Rigsgrænsen.

3. Uden særskilt, forud modtaget Tilladelse (Passerseddel eller Trafiktilladelse) maa et Skib kun anduve svensk indre Territorialfarvand ved følgende Pladser: *Strömstad*, *Lysekil*, *Marstrand*, *Vinga*, *Varberg*, *Falkenberg* og *Halmstad*. Skibe for indgaaende bliver her visiteret af Søfartskontrollen efter særligt udfærdigede Forskrifter før eller efter Indgang i Havnen ved den respektive Anduvningsplads og modtager efter rigtig afsluttet Undersøgelse Passerseddel. Særlige Bestemmelser om Ankring findes i Afsnit V.

4. Andre Havne eller Ankerpladser indenfor indre svensk Territorialfarvand end de under 3. nævnte maa kun anduves, saafremt Skibet har modtaget Tilladelse i Form af Passerseddel eller Trafiktilladelse.

5. Skibsførere, der ankommer til Havn indenfor *Västkustens marindistrikt*, er pligtige til ved Toldvisitation ved Indklarering at fremvise Passerseddel eller Trafik-

tilladelse. Saafremt han ved Ankomsten ikke er i Besiddelse af skriftlig Tilladelse, skal han anmode Søfartskontrollen om en saadan.

III. Særskilte Bestemmelser om Sejlads indenfor *Göteborg Krigshavns Omraade*.

6. Skibe, som har faaet Tilladelse til at befare indenskærs Sejløb indenfor *Göteborg Krigshavns Omraade*, skal, naar de kommer N. fra, anløbe Kontrollfartøj E. for *Källö Knippla* for Visitation og Modtagelse af Direktiv; hvis de kommer S. fra, anløbes Kontrollfartøj E. for *Vrångö*.

Ovennævnte Kontrollfartøjer fører om Dagen det internationale Signal *K W*, om Natten 1 rød Lanterne over 1 grøn Lanterne.

IV. Afgang fra Havn eller Ankerplads.

7. Skibsførere, som ønsker at afgaa fra Havn eller Ankerplads, skal gøre sig bekendt med de af Søfartskontrollen og andre Myndigheder udfærdigede Forskrifter angaaende Afsejling fra Havn samt Sejlads indenfor *svensk Territorialfarvand*.

V. Særskilte Bestemmelser angaaende Ankring indenfor visse Omraader.

8. Skibe maa ikke uden særskilt, i Forvejen modtaget Tilladelse ankre eller forløbe indenfor følgende Omraader:

a. *Göteborg Krigshavn* med Undtagelse af *Göteborg Havn*, *Sälöfjord* samt Farvandet SE. for *Valö*.

b. Omraadet udenfor *Lysekil* mellem Breddeparallelernerne $58^{\circ} 17',_3$ N. og $58^{\circ} 14'$ N. samt Meridianerne $11^{\circ} 20'$ E. og $11^{\circ} 28'$ E.

c. Omraadet N. for *Marstrand* mellem Linierne: *Berlin—Marstrands Tå* og *Backudden—Risö södra udde—Kärsö västra udde—Tjörns Kyst N.-over—Kärsö västra udde—Kystlinien til Berlin*.

d. Omraadet i *Kungsbackafjorden* indenfor Linierne: *Stegla udde—Kisteskärs norra udde—Brattaskärs södra udde—Hogards grund—Hällsundsudde—Kystlinien N. over til Stegla udde*.

VI. I Tilfælde af Nød og Fare maa en Skibsfører afvige fra ovennævnte Bestemmelser, men han skal snarest muligt derefter gøre Indberetning derom til Søfartskontrollen.

VII. Overtrædelse af Bestemmelserne vil blive straffet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/148 1942.

229. 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. $57^{\circ} 52',_4$ N. $11^{\circ} 34',_1$ E. eller ved nogen af Lodsvæsenets Fyr indenfor *Göteborgs* og *Bohus Len*, og som er ved at bringe Gasbeholdere i Land eller tage dem om Bord, fører som Signal herfor en rød Kugle i Rigningen.

Intet maskindrevet Fartøj maa ved ovennævnte Steder passere nogen af Lodsvæsenets Fartøjer, der har den røde Kugle vist, samt en Strækning af 100 m paa hver Side af Fortøjningspladsen med en Fart, der er højere end 5 Knob.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1089 1942.

230. (T). Sverige. Midlertidige Lodsfarvande.

(U. f. s. Nr. 30/1518. Stockholm 1941.)

For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er følgende midlertidige Lodsfarvande oprettet:

<i>Luleå:</i>	Fra <i>Kallfjärden</i>	til Søen ved <i>Rönnskär</i> eller omvendt.
<i>Rönnskär:</i>	— Søen ved <i>Rönnskär</i>	- <i>Kallfjärden</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
<i>Romelsö:</i>	— — — —	- <i>Kallfjärden</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
<i>Ursviken:</i>	— — — <i>Bjuröklubb</i>	- Søen ved <i>Rönnskär</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bredskär</i> eller omvendt.
<i>Bjuröklubb:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Rönnskär</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bredskär</i> eller omvendt.

<i>Ratan:</i>	Fra	Søen ved	<i>Bredskär</i>	til Søen ved	<i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Skag</i> eller omvendt.
<i>Bredskär:</i>	—	—	—	- Søen ved	<i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Skag</i> eller omvendt.
<i>Järnäs:</i>	—	—	—	- Søen ved	<i>Skag</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
—	—	—	<i>Skag</i>	- <i>Brämösund</i>	eller omvendt.
<i>Örnsköldsvik:</i>	—	—	—	- Søen ved	<i>Bredskär</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- <i>Brämösund</i>	eller omvendt.
<i>Ulvö</i>	—	—	—	- Søen ved	<i>Bredskär</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- <i>Brämösund</i>	eller omvendt.
<i>Härnösand:</i>	—	<i>Brämösund</i>	—	- Søen ved	<i>Skag</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Sundsvall:</i>	—	—	—	- Søen ved	<i>Skag</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Stocka:</i>	—	—	—	- Søen ved	<i>Skag</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Hudiksvall:</i>	—	—	—	- Søen ved	<i>Skag</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Lilljungfrun:</i>	—	Søen ved	<i>Lilljungfrun</i>	- <i>Öregrunds Red</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	- <i>Brämösund</i>	eller omvendt.
<i>Gåsholma:</i>	—	—	—	- <i>Öregrunds Red</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	- <i>Brämösund</i>	eller omvendt.
<i>Gävle:</i>	—	—	—	- <i>Öregrunds Red</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Öregrund:</i>	—	<i>Öregrunds Red</i>	—	- <i>Öregrund.</i>	
—	—	<i>Grepens Fyrskib</i>	—	- Søen ved	<i>Svartklubben.</i>
—	—	—	—	- Søen NNW. for	<i>Understen</i> eller omvendt.
<i>Svartklubben:</i>	—	Søen ved	<i>Svartklubben</i>	- Søen ved	<i>Hävringe.</i>
<i>Landsort:</i>	—	—	<i>Landsort</i>	- Søen ved	<i>Landsort.</i>
<i>Oxelösund:</i>	—	—	<i>Hävringe</i>	- Søen ved	<i>Häradskär.</i>
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Landsort</i> eller omvendt.
<i>Häradskär:</i>	—	—	<i>Häradskär</i>	- Søen ved	<i>Furön</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Hävringe.</i>
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Häradskär</i> eller omvendt.
<i>Oskarshamn:</i>	—	—	<i>Furön</i>	- Søen ved	<i>Garpen E.</i> om <i>Öland</i> eller om-
—	—	—	—	- vendt.	
<i>Kalmar:</i>	—	—	<i>Grimskär</i>	- Søen ved	<i>Aspö.</i>
—	—	—	—	- <i>Hanösund</i>	eller omvendt.
<i>Bergkvara:</i>	—	—	<i>Garpen</i>	- Søen ved	<i>Furön E.</i> om <i>Öland</i> eller om-
—	—	—	—	- vendt.	
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Aspö.</i>
<i>Långören:</i>	—	—	<i>Långören</i>	- Søen ved	<i>Aspö</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Tärnö</i> eller <i>Karlshamn</i> eller
—	—	—	—	- omvendt.	
—	—	—	—	- <i>Hanösund</i>	eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Garpen</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Grimskär</i> eller omvendt.
<i>Aspö:</i>	—	—	<i>Aspö</i>	- Søen ved	<i>Garpen.</i>
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Grimskär.</i>
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Tärnö</i> eller <i>Karlshamn.</i>
—	—	—	—	- <i>Hanösund.</i>	
—	—	<i>Hanösund</i>	—	- Søen ved	<i>Garpen.</i>
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Grimskär.</i>
<i>Gökalv:</i>	—	Søen ved	<i>Gökalv</i> eller <i>Ekö</i>	- Søen ved	<i>Aspö</i> eller omvendt.
—	—	—	—	- Søen ved	<i>Tärnö</i> eller <i>Karlshamn</i> eller
—	—	—	—	- omvendt.	
—	—	—	—	- <i>Hanösund</i>	eller omvendt.

	Fra	Søen ved	Gökolv eller Ekö:	til	Søen ved	Garpen eller omvendt.
<i>Gökolv:</i>	—	—	—	—	Søen ved	<i>Grimskär</i> eller omvendt.
<i>Karlshamn:</i>	—	—	<i>Tärnö</i> eller	—	—	—
			<i>Karlshamn</i>	—	Søen ved	<i>Aspö.</i>
			do.	—	Søen ved	<i>Åhus.</i>
			do.	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
			<i>Hanösund</i>	—	Søen ved	<i>Aspö.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
<i>Sölvesborg:</i>	—	—	—	—	Søen ved	<i>Aspö.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
			Søen ved <i>Sölvesborg</i>	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
<i>Åhus:</i>	—	—	<i>Hanösund</i>	—	Søen ved	<i>Aspö.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
			Søen ved <i>Åhus</i>	—	Søen ved	<i>Karlshamn</i> eller <i>Tärnö.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
<i>Simrishamn:</i>	—	—	<i>Simrishamn</i>	—	—	<i>Hanösund</i> eller omvendt.
			—	—	Søen ved	<i>Åhus.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Ystad.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Trelleborg.</i>
<i>Ystad:</i>	—	—	<i>Ystad</i>	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Trelleborg.</i>
<i>Trelleborg:</i>	—	—	<i>Trelleborg</i>	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Ystad.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Kämpinge.</i>
			—	—	—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation.</i>
			<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	—	—	<i>Malmö Red.</i>
<i>Öresunds södra:</i>	—	—	Søen ved <i>Trelleborg</i>	—	—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Ystad.</i>
			—	—	—	—
			—	—	—	—
			—	—	Søen ved	<i>Höllwiken</i> eller omvendt.
			—	—	Søen ved	<i>Limhamn.</i>
			—	—	—	<i>Malmöredds Fyrskib.</i>
			—	—	—	<i>Københavns Yderred.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Landskrona.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Råå</i> eller <i>Kopparverket.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Hälsingborg</i> eller <i>Helsingør.</i>
			—	—	—	<i>Svinbådans Fyrskib.</i>
			Søen ved <i>Höllwiken</i> gennem <i>Falsterbokanal</i>	—	—	—
<i>Limhamn:</i>	—	—	—	—	Søen ved	<i>Trelleborg.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Ystad.</i>
			—	—	—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.
			<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	—	—	<i>Malmö Red.</i>
			Søen ved <i>Limhamn</i>	—	—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.
<i>Malmö:</i>	—	—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	—	Søen ved	<i>Trelleborg.</i>
<i>Landskrona:</i>	—	—	Søen ved <i>Trelleborg</i>	—	Søen ved	<i>Simrishamn.</i>
			—	—	Søen ved	<i>Ystad.</i>
			—	—	—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.
			<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i>	—	—	<i>Malmö Red.</i>
			Søen ved <i>Landskrona</i>	—	—	<i>Falsterborevs Fyrskibsstation</i> eller omvendt.

<i>Råå:</i>	Fra <i>Råå</i>	til <i>Malmö</i> Red.
—	— <i>Kopparverket</i>	- <i>Landskrona</i> Red.
—	—	- <i>Malmö</i> Red.
—	—	- <i>Drogden</i> Fyr.
—	—	- <i>Skånör</i> Red.
—	—	- <i>Trelleborg</i> Red.
<i>Hälsingborg:</i>	— <i>Hälsingborg</i>	- Søen ved <i>Höllviken</i> .
—	—	- <i>Malmö</i> Red.
—	—	- <i>Svinbådans</i> Fyrskibsstation.
—	—	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	—	- Søen ved <i>Höllviken</i> .
—	—	- <i>Malmö</i> Red.
—	—	- Søen ved <i>Torekov</i> eller omvendt.
—	—	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
<i>Öresunds norra:</i>	— <i>Falsterborevs</i> Fyrskibsstation	- Søen ved <i>Trelleborg</i> .
—	— <i>Hälsingborg</i> Red	- Søen ved <i>Torekov</i> eller omvendt.
—	—	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	— <i>Svinbådans</i> Fyrskibsstation	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	—	- Søen ved <i>Höllviken</i> .
<i>Halmstad:</i>	— Søen ved <i>Halmstad</i>	- <i>Hälsingborg</i> Red.
—	—	- <i>Svinbådans</i> Fyrskibsstation.
—	—	- Søen ved <i>Torekov</i> eller omvendt.
—	—	- Søen ved <i>Varberg</i> .
<i>Falkenberg:</i>	—	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	—	- Søen ved <i>Vinga</i> .
<i>Varberg:</i>	—	- Søen ved <i>Halmstad</i> .
—	—	- Søen ved <i>Vinga</i> .
<i>Vinga:</i>	—	- Søen ved <i>Varberg</i> .
—	—	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Göteborg:</i>	— <i>Göteborg</i>	- Søen ved <i>Varberg</i> , ydre Rute.
—	—	- Søen ved <i>Varberg</i> , indre Rute.
—	—	- Søen ved <i>Paternoster</i> forbi <i>Vinga</i> .
<i>Marstrand:</i>	— Søen ved <i>Paternoster</i>	- Søen ved <i>Vinga</i> .
—	—	- Søen ved <i>Hällö</i> .
<i>Uddevalla:</i>	—	- Søen ved <i>Vinga</i> .
—	—	- Søen ved <i>Hällö</i> .
<i>Käringön:</i>	—	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Lysekil:</i>	—	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
—	— <i>Lysekil</i>	- Søen ved <i>Paternoster</i> .
<i>Smögen:</i>	— Søen ved <i>Hällö</i>	- Rigsgrænsen.
<i>Väderöarna:</i>	—	- Rigsgrænsen.
<i>Havstenssund:</i>	— Rigsgrænsen	- Søen ved <i>Gäven</i> .
<i>Nordkoster:</i>	—	- Søen ved <i>Gäven</i> .
<i>Strömstad:</i>	—	- Søen ved <i>Gäven</i> .

Anm. Det i Lodsfarvandsfortegnelsen for *Göteborg* Lodseri optagne Lodsfarvand for Dampskibe og bugserede Skibe fra *Göteborg* til *Smögen* (gennem *Sillesund* og videre over aaben Sø) gælder ligeledes Lodsning samme Vej til Søen ved *Hällö*. (E. f. S. Nr. 1/147, 21/785 og 48/1601 1942.)

231. Tyskland. Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 23/1768. Berlin 1940.)

Ved Anduvningen af Havne og Flodmundinger langs den tyske Kyst tilraades det indtrængende at holde skarpt Udkig efter, om Signalet „3 Balloner eller 3 røde Lanterner lodret for hinanden“ skulde være hejst et af disse Steder.

Observeres ovennævnte Signal, er det forbudt at løbe ind.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/153 1942.

232. Tyskland. Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.

(N. f. S. Nr. 47/2615. 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 style="text-align: center;">4 Lanterner</p> <table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td style="padding: 5px;">hvid</td> <td style="padding: 5px;">rød</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">rød</td> <td style="padding: 5px;">hvid</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">Baade vandret og lodret Afstand mellem Lanterneerne 1,5 m.</p>	hvid	rød	rød	hvid	Indsejling til Havnen spærret, og Sejlads i Havnen standset paa Grund af Minefare.
hvid	rød					
rød	hvid					

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1662 1942.

233. 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 Kegle med Spidsen nedad; om Natten: 3 Lanterner lodret for hinanden, de 2 øverste røde, den nederste grøn). Ses dette Signal, bør de søfarende snarest ved de i *SWO*, II. Del, anførte Steder skaffe sig Underretning om Arten af den Skibsfartshindring, som Signalet er Advarsel for.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/995 1942.

234. Tyskland. Afstandssignal. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 6/405. Berlin 1941.)

Handelsskibe og Fiskerfartøjer skal holde sig mindst 5000 m (c. 2,7 Sm) fra de *tyske* Krigsskibe, om Bord i hvilke er hejst det Afstandssignal, der bestaar af en Kegle med Spidsen nedad.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/155 1942.

235. 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. 27/994 1942.

236. Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i Østersøen og Tilgangene dertil samt i Kattegat og Skagerrak.

(E. f. S. Nr. 1/272. Oslo 1941.)

Alle *tyske* Vagtskibe, der er til Ankers ved de minefrie Sejlløb, afgiver under Taage de i Søvejsreglerne foreskrevne Lydsignaler med Klokke og i Forbindelse hermed et Signal, der bestaar af 3 Dele: 1 kort Lyd, 1 lang Lyd, 1 lang Lyd.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/157 1942.

237. Tyskland. Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.

(N. f. S. Nr. 29/1468. Berlin 1942.)

Ved Luftalarmringer skal samtlige til Ankers liggende Handelsskibe ogsaa slukke deres Ankerlanterner.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1086 1942.

238. 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.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/935 1942.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

239. Tyskland. Memel Anduvning. Forbudt Omraade.

(N. f. S. Nr. 51/2302. Berlin 1942.)

Det er forbudt at besejle Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a. $55^{\circ} 40',_8$ N. $20^{\circ} 59',_5$ E. (rødmalet Lystønde, hvidt Et-Blink).
- b. $55^{\circ} 46',_0$ N. $20^{\circ} 58',_2$ E.
- c. $55^{\circ} 46',_0$ N. $21^{\circ} 04',_9$ E.
- d. $55^{\circ} 44',_0$ N. $21^{\circ} 05',_0$ E.
- e. $55^{\circ} 44',_3$ N. $21^{\circ} 03',_6$ E. (sort Lystønde, mærket 3, hvidt Et-Blink).
- f. $55^{\circ} 42',_8$ N. $21^{\circ} 03',_8$ E. (sort Lystønde, mærket 2, hvidt To-Blink).
- g. $55^{\circ} 40',_8$ N. $21^{\circ} 03',_8$ E. (rødmalet Lystønde, hvidt Et-Blink).

Anduvning af *Memel* kan kun foregaa Syd fra.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

240. (T). Danmark. Kattegat. Martheflak. Sømærke midlertidigt inddraget.

Martheflak røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa $56^{\circ} 00'$ ($03''$) N. $10^{\circ} 51'$ ($21''$) E. er midlertidigt inddraget.

(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

241. Danmark. Kattegat. Aarhus Radiofyr. Radiofrekvens forandret.

Radiofrekvensen ved *Aarhus* Radiofyr paa $56^{\circ} 10' 00''$ N. $10^{\circ} 13' 25''$ E. ved Lystbaadehavnen, er forandret fra 382 kc/s ($785,3$ m) til 300,5 kc/s (998 m).

(Fyr-Fort. Nr. 2029.)

242. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.

Frederikshavn Forfyr paa c. $57^{\circ} 26',_0$ N. $10^{\circ} 33',_3$ E., paa Forhavns S.-Moles Hoved, er midlertidigt forandret fra at vise rødt Lys med En-Formærkelser til at vise rødt, fast Lys.

243. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.

De to Fyr paa *Skagens* Forhavns SW.-lige og NE.-lige Molehoveder paa c. $57^{\circ} 42',_9$ N. $10^{\circ} 35',_7$ E., som viste henholdsvis rødt Et-Blink og grønt Et-Blink, er midlertidigt forandret til at vise henholdsvis rødt, fast Lys og grønt, fast Lys.

244. Sverige. Kattegat. Göteborg Indsejling. Böttö Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 53/2522. Stockholm 1942.)
Taagesignalet ved Böttö Fyr paa c. 57° 39' N. 11° 43' E. er atter i Virksomhed.
Böttö Fyr er stadig slukket.
245. (S). Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde. Lystønde og Klokketønde inddraget for Vinteren.
Løgstør Lystønde og Løgstør Grunde N. Klokketønde paa c. 56° 57',₈ N. 9° 09',₆ E. er inddraget for Vinterperioden. Lystønden er erstattet med en rød Stage.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

246. (S). Norge. Lokkaren. Sømærke bortdrevet.
(N. f. S. Nr. 51/2830. Berlin 1942.)
Den sort- og rødstribede Spirtønde paa c. 64° 30',₃ N. 11° 26',₉ E. er bortdrevet paa Grund af Is.
247. Norge. Hustadvika og Fugleleia. Kolbeinsflu Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(K. f. F. Nr. 17. Oslo 1942.)
Kolbeinsflu Lys- og Fløjtetønde paa c. 62° 58',₁ N. 6° 53',₂ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 50/1733 1942.)
248. (T). Danmark. Hanstholm. Redningsstation nedlægges midlertidigt.
Hanstholm Redningsstation paa c. 57° 07' N. 8° 36' E. vil fra den 15. Januar 1943 midlertidigt blive nedlagt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

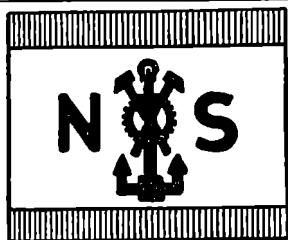
N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korts eller Bog, Nr.

Tyskland:

- R D. 51 Danziger Bucht und Frisches Haff.
R D. 15 Der Rigaische Meerbusen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

Den store Succes



CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

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 » »



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang *W.* Katalog

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Overordentlige Foranstaltninger:**Levering af Skibsproviant til Skibe i danske Havne.**

§ 1. § 3 i Bekendtgørelse Nr. 443 af 25. Oktober 1941 angaaende Levering af Skibsstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe affattes saaledes:

»Levering til fremmede Skibe af rationerede Nærings- og Nydelsesmidler — bortset fra Brød, Mel, Gryn og Smør — samt Vin og Spirituosa, Krydderier (herunder dog ikke Salt), Tobaksvarer, Honning og Kunsthonning er forbudt. Direktoratet for Vareforsyning (Fordelingskontoret) kan dog, naar ganske særlige Omstændigheder skønnes at foreligge, tillade Levering af Varer af ovennævnte Art.

Andre Næringsmidler — herunder Brød, Mel, Gryn og Smør — maa kun leveres i et Omfang, der under rimelig Hensyntagen til tilstedeværende Beholdninger af de paagældende Varer svarer til Forbruget til den næste Havn, som vedkommende Skib skal anløbe. Medbragte Beholdninger i Redningsbaade medregnes ikke. Forbruget pr. Uge pr. Mand af nedennævnte Varer an sættes herved saaledes:

Rugsigtemel (Bygsigtemel) — 400 g, eller	
Rugsigtebrød (Bygfranskbrød)	500 g
Groft Rugmel — 2000 g, eller groft Rugbrød	2500 g
Havre- eller Byggryn	250 g
Kød og Flæsk eller Konserver heraf	2000 g
Smør eller Fedt	500 g
Friske Grøntsager eller Konserver heraf ..	3000 g
Kartofler	7000 g
Tørrede Ærter og Bønner tilsammen	500 g

Mælk eller Fløde	½ l Mælk ell. 0,35 l Fløde
Æg	2—3 Stk.
Marmelade	100 g

For den Tid, et fremmed Skib henligger i dansk Havn, maa rationerede Varer udleveres i et Omfang, svarende til det for den danske Befolkning gældende.

Til Skibe, der gaar i regelmæssig Passagertrafik mellem danske og udenlandske Havne, kan foruden til Brug for Mandskabet leveres Proviant i rimeligt Omfang til Brug i Skibets Restauration for Passagerer.

Ved Levering af Brød, Mel, Gryn og Smør eller eventuelt andre tilladte, rationerede Varer skal Leverandøren forlange særskilt Kvittering af Skibets Fører eller 1ste Styrmand for det leverede Kvantum. Kvitteringerne skal straks efter Modtagelsen indsendes til Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret, hvorfra der vil blive tilstillet Leverandørerne Rationeringsmærker, svarende til de solgte Kvanta. Blanketter til de ovennævnte Kvitteringer kan rekvireres hos Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret.

§ 2. Bekendtgørelse Nr. 509 af 13. December 1941 om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 443 af 25. Oktober 1941 angaaende Levering af Skibsstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe ophæves.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Handelsministeriet, den 6. Januar 1943.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 3

FREDAG 15. JANUAR 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Kampen om Herredømmet til Søs er stadig lige intensiv. For den almindelige Avislæser tiltrækker den sig ikke Opmærksomheden i samme Grad som Kampene i Rusland eller Nordafrika, men alligevel er Udfaldet af det Opgør, der udspilles paa Verdenshavene, en af de Faktorer, som vil komme til at spille en afgørende Rolle for Krigens Slutresultat, idet, omend ikke det ubestridte Herredømme, saa dog Overtaget til Søs, er den allerførste Betingelse for, at den engelsk-amerikanske Militærmagt kan komme til fuld Udfoldelse. Disse Betragtninger er i den forløbne Uge igen fremsat saavel fra tysk som fra engelsk Side; fra sidstnævnte Hold med den Tilføjelse, at det var en patriotisk Pligt at spare paa alle de Ting, til hvis Fremskaffelse der skulde bruges Tonnage. Det er derfor nok værd at følge den kommende Tids Udvikling af Ubaadskrigen, som stadig er Aksemagternes vigtigste Vaaben i Søkrigen, selv om Ubaadskrigens Resultater naturligvis kun giver den ene Halvdel af Billedet, nemlig Tabet af Tonnage. Den anden Halvdel, Produktionen af nybygget Tonnage, er det desværre, paa Grund af Efterretningsforholdene, vanskeligere at komme til Klarhed over, selv om det er uden for enhver Tvivl, at især den amerikanske Produktion er meget betydelig og langt overskrider, hvad U. S. A. præsterede under forrige Verdenskrig. Noget klart Billede af Udviklingen kan man derfor under disse Omstændigheder næppe vente at faa, førend Krigen er forbi, og Tallene saavel for Skibstabene som for Nybygningsproduktionen er tilgængelige.

Nogen Indvirkning paa den øjeblikkelige Stilling paa Fragtmarkedet har Udviklingen af Søkrigen iøvrigt næppe. Den fri Ratedannelse er forlængst afløst af Regeringsforanstaltninger i praktisk talt alle de Trades, der spiller nogen Rolle, og i de faa Farter, hvor der stadig er en vis Bevægelsesfrihed for Rateudviklingen, bl. a. i Kornfarten fra River Plate til de endnu neutrale Lande som Spanien, Portugal og Chile, synes andre Forhold at modvirke, at Raterne stiger mod Skyerne.

Om Forholdene paa de udenfor Blokadezonen liggende Markeder foreligger der stadig kun sparsomme Meddelelser. *Maritime Commission* har givet Licens for et betydeligt Antal Skibe for Erts fra Indien til U. S. Atlantic. Disse Skibe kommer antagelig i Ballast fra Suezomraadet, hvortil de har bragt Krigsmateriel til General *Alexanders* Hære. Der er ligeledes sluttet Erts fra Syd- og Vestafrika til Staternes Østkyst, ligesom Ertsafskibningerne fra Brasilien og Peru har Prioritet m. H. t. Tonnagetildeling. Af andre amerikanske Forretninger kan nævnes Kul Hampton Roads/Rio og Buenos Ayres og Sukker Vestindien/U. S. N. H. For alle disse Forretningers Vedkommende synes Rateniveauet at være uforandret.

Paa de frie Markeder noteres uforandret Korn River Plate/Lissabon til \$63.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uforandrede. Afskibningerne af Kul og Koks fra Tyskland til Danmark er minimale, men der synes at være Muligheder for, at der vil blive givet nogle flere Stems i den kommende Tid. Spørgsmaalet er saa kun, om Vejrforholdene tillader Afskibning. Iøvrigt er der stadig Anvendelse for Tonnage for Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark. Raten ligger omkring Kr. 23/24 efter Størrelse.

HANDELSFLAADENS FRAGTFORTJENESTE I UDENLANDSK FART

Ogsaa i 1942 var Størstedelen af den danske Handelsflaade uden Forbindelse med Hjemlandet, hvorfor der heller ikke for dette Aar foreligger Oplysninger om Handelsflaadens Størrelse, Beskæftigelse og Fortjeneste. De Skibe, der er under Rederiernes Kontrol, og som udgør henved en Trediedel af den samlede Handelstonnage, har ogsaa i det forløbne Aar i det væsentlige været fuldt beskæftiget i Fart paa Østersøen og tilgrænsende Farvande. Det i Fart paa Udlandet indtjente Fragtbeløb er af Statistisk Departement opgjort til ca. 90 Mill. Kr. mod ca. 100 Mill. Kr. i 1941, da Skibene i Aar i større Omfang har været beskæftiget i Fart mellem danske Havne.

DAMPSKIBSSELSKABET »SOLNÆS«

I Dampskibsselskabet »Solnæs« A/S er der foretaget et Par Vedtægtsændringer. Saaledes er Aktiekapitalen udvidet med 190,000 Kr., hvorefter den tegnede Aktiekapital udgør 250,000 Kr. fuldt indbetalt. Skibsreder *Axel Holger Asmussen*, Charlottenlund, er indtraadt i Bestyrelsen.

DEN NYE MASKINSKOLE

Københavns Maskinskoles nye Bygning paa Jagtvej er nu taget i Brug, og Undervisningen er begyndt i de nye Lokaler.

Den officielle Indvielse af den nye Skole finder Sted i Slutningen af Maanedten, men Indflytningen blev markeret ved, at Maskinskolens Elevforening hejsede Skolens Flag. Det nye Flag og Flagstangen er skænket af tidligere og nuværende Elever i Forbindelse med Elevforeningen.

SVENSK ØNSKE OM ISBRYDER TIL ØRESUND

I 1941 blev der i Sverige nedsat et Udvalg, som nu har afgivet sin Betænkning om en forbedret svensk Isbrydningstjeneste. Inden denne Betænkning er afgivet, har der været foretaget en Række Undersøgelser og Beregninger. Dette nye Forslag indbefatter først og fremmest Anskaffelsen af en ny Havisbryder, specielt tilpasset efter de Krav, der maa stilles for Øresunds Vedkommende.

Endvidere foreslaas det i Betænkningen, at den svenske Stat skal have Ret til at benytte Havneisbryderne i Göteborg og Stockholm, ligesom det optyses, at Byen Malmö har erklæret sig rede til, naar det maa skønnes passende, at anskaffe en Isbryder til 1,5 Million Kroner under Forudsætning af et Statstilskud, samtidig med at Staten skal forpligte sig til at holde de almindelige Farvande i Øresund og tilgrænsende Farvande aaben for Trafik ved Vintertid.

Med Hensyn til Organisationen af Isbrydningsvæsenet foreslaas det, at denne — ligesom Tilfældet er i Danmark — faar civil Ledelse og Bemanning. I Forbindelse med de øvrige Bestemmelser foreligger der Forslag om, at der kan udfærdiges Forbud mod Skibsfart med svenske Skibe i visse Farvande under Isvanskelighederne, hvis de ikke er forsynet med betryggende Isforstærkninger. Endelig foreslaas det i Betænkningen, at Afgiften til Dækning af Udgifterne, der hidtil har været beregnet som en procentvis Forhøjelse af Fyr- og Baakeafgiften, nu skal deles i en Skibsafgift og en Vareafgift.

Under de sidste tre Isvintre har man stærkt savnet en Havisbryder i den svenske Del af Øresund. *Göta Lejon* er den eneste, der har egnet sig til Isbrydning i

Sundet, men den har som Regel været fuldt optaget af Isbrydning i Kattegat. Iøvrigt er de til Raadighed staaende kraftige Isbrydere for dybtgaaende til at arbejde i Sundets Is. Det gælder da for en eventuel Nybygning til dette Brug, at den ved given Lejlighed paa kort Tid kan mindske sit Dybgaaende til 5 Meter.

Den nye Isbryder foreslaas bygget med samme Displacement som *Göta Lejon*. Dens Dimensioner skal være 58,5 Meters Længde, 15,2 Meters Bredde i Vandlinien og 8,5 Meters Dybde til Hoveddæk. Den er beregnet til 5 Meters Dybgaaende med ca. 300 Tons Olie og Vandballast. Maskinkraften skal være 4,500 Hestkræfter, fordelt paa tre Skruer. Der foreslaas fire forskellige Former for Maskineriet, men Dieselmotor anbefales som bedst egnet for denne Type. Udgifterne til Bygning af den projekterede Isbryder til Øresund anslaaes til 2,2 Millioner Kroner.

Betænkningen omfatter endvidere Forslag af lokal Interesse for enkelte Havne, og Omkostningerne ved hele Planens Realisation er sat til 6,7 Millioner Kroner.

SVENSKES SØFOLK UDENFOR SPÆRREZONEN

Mange svenske og finske Søfolk gør for Tiden Tjeneste i de Konvojer, som udgaar fra Amerika til Tunis, Murmansk og England. *Svensk Sjöfartstidning* meddeler, at ikke mindre end 5,335 Svenskere og mellem 1,000 og 1,500 Finner, foruden Svensk- og Finsk-Amerikanere sejler i denne Fart. Da Skagerakspærringen begyndte den 9. April, befandt omtrent Halvdelen af den svenske Handelsflaade sig i fremmede Havne, og mange af disse Skibe gaar nu i Fart mellem allierede og neutrale Transoceanhavne, hvorved mange amerikanske Skibe er blevet frigjort til Indsættelse i Konvojtjeneste.

DET HAARDE SLAG FOR DEN SVENSKLEJDETRAFIK

Det var et haardt Slag, der ramte den svenske Lejdetrafik, da de to store Motorskibe *Brazil* og *Svea Jarl* gik ned ud for den norske Kyst. Saa vldt man kan skønne, er Tabet af Menneskeliv 42 Mand. Tre blev reddet af *Svea Jarls* 39 Mand store Besætning, medens Resten savnes, og fra et tredje Lejdeskib, *Ecuador*, er der forsvundet en Redningsbaad med 6 Mand, der gik *Svea Jarl* til Undsætning. Hele *Brazils* Besætning er reddet.

Ulykken indtraf paa et Tidspunkt, hvor de Betingelser, den svenske Lejdetrafik skal sejle under, er ganske uvisse. De svenske Forhandlere er vendt hjem fra Washington, men man har endnu ikke i Sverige faaet noget at vide om de Krav, der fra engelsk-amerikansk Side stilles til Sverige som Betingelse for Lejdetraffikkens Opretholdelse.

Ulykken er den største, som har ramt den svenske Lejdebaadstrafik siden den 7. Juli i Fjor, da Svenska Amerika Liniens *Uddeholm* og Rederiet Nordstjernans *Argentina* minesprængtes ud for den norske Kyst for Hjemgaaende.

Foruden de nu krigsforliste Lejdebaade er ialt 9 Skibe paa 51,031 Tons gaaet tabt, hvorved 113 Mand har mistet Livet. *Svea Jarl* og *Brazil* repræsenterer store Værdier. De kyndige Kredse regner ifl. »Svenska Dagbladet« med, at *Svea Jarl* havde en Værdi af ca. 8 Mill. Kr., medens *Brazil* vurderes til 7 Mill. Kr., Lasten ikke medregnet. Denne bestod for *Brazils* Vedkommende af 5000 Tons Papir og Papirmasse, medens *Svea Jarl* gik i Ballast.

Tabet af de to Baade er, set fra et Tonnagesynspunkt, i Øjeblikket uerstatteligt. De nærmere Enkeltheder omkring Ulykken er endnu ikke fuldt klarlagt. De to Lejdeskibe gik i Følge med Motorskibet *Ecuador* fra Gøteborg den 6. Januar og fulgte den Rute, som er anvist af vedkommende Myndigheder.

Ulykken indtraf ret langt ude til Søs, ca. 100—120 km fra den norske Kyst paa Højde med Stavanger. Der synes efter de foreliggende Oplysninger at være Tale om en Minesprængning. *Svea Jarl* har antagelig ligget i Spidsen og er blevet sprængt midt over. Grunden, til, at dens Besætning ikke kunde tages op af *Ecuador* er, at *Ecuadors* Kaptajn ikke vovede at gaa frem til *Svea Jarl* af Angst for at løbe ind i et ukendt Minefelt. Man forsøgte i Stedet at sende Redningsbaade frem. Andre Oplysninger tyder paa, at *Svea Jarl* flød paa Tankene fra tidligt Lørdag Morgen, da Ulykken indtraf, til Lørdag Aften.

Fra officiel Side foreligger altsaa stadig ingen Oplysninger om Lejdetrafikforhandlingerne, og de amerikanske Krav omgives med fuldstændig Tavshed. Et Rygte, der i de sidste Dage har cirkuleret i Stockholm, vil vide, at der fra engelsk og amerikansk Side skal være fremsat Krav om, at Lejdeimporten skal kompenseres af en Eksport af svenske Varer, blandt andet til Brasilien. Det har imidlertid ikke været muligt at opnaa nogen Bekræftelse paa denne Oplysning fra kompetent Side.

»Aftonbladet« gør Status op for den svenske Lejdetrafik i Aaret 1942. Lejdebaadene har bragt ialt 528,000 Tons Varer ind til Sverige, hvoraf 76,000 Tons Olie, der for største Delens Vedkommende er blevet oplagret til Forsvaret. Desuden er 195,000 Tons Korn, 105,000 Tons Foderstoffer, 79,000 Tons Fedtvarer og 41,000 Tons Tekstilvarer blevet importeret.

STORE HAVNEBYGNINGSPLANER I GØTEBORG

Efter hvad »Svenska Dagbladet«s Gøteborg-Korrespondent oplyser, har Formanden for Gøteborg Kommunalbestyrelse, *Ernst Jungen*, redegjort for en Række Planer, som alle tager Sigte paa, at Gøteborg rustet sig for Freden og er et Bysamfund med Resourcer for en stor Fremtid.

Af mere end lokal Interesse er Havnens Udbygning med Imødekomme af fremtidige Behov for Øje. Blandt saadanne Arbejder, som bliver aktuelle allerede i indeværende Aar, er Udbygningen af Frihavnen, hvor der skal bygges 400 m nye Kaj anlæg. Desuden foretages Konstruktionsarbejder til nye Varemagasiner. Ligeledes er Interessen rettet mod Udvidelse af Fiskerihavnen Skarvik og Rödjan m. v.

Jungen fremhæver, at den Omstændighed, at Forvaltningen af Frihavnen nu er overladt til Staten, intet forandrer med Hensyn til Fremtidsplanerne. Gøteborg har ogsaa paa dette Omraade al Grund til at indrette sig paa en Fremtid med store Forudsætninger for en lovende Udvikling.

De Henvendelser, som allerede er foretaget fra et Par store Gøteborg-Rederier om Ret til at aabne Flyvetrafik paa Amerika og England, viser jo ogsaa, at man afventer Lejligheden og er beredt til at udnytte de nye Muligheder, man regner med efter Krigen.

5505 SKIBE GENNEM FALSTERBO-KANALEN

Falsterbo-Kanalen blev i 1942 besejlet af ikke mindre end 5176 Skibe, hvoraf 1489 var udenlandske. Det højeste Antal pr. Døgn har været 51 Skibe. Kanalen aabnedes allerede i Efteraaret 1941, og Resten af Aaret passerede 329 Skibe Kanalen, saa det endelige Resultat bliver 5505 Skibe.

PORTUGISERNE HAR KØBT SVENSK SKOLESKIB

Det store, smukke svenske Skoleskib, den firmastede Bark *Abraham Rydberg*, er — efter en Meddelelse, der er indløbet til Stockholm — solgt til Portugal. Salget har fundet Sted i Baltimore.

I Lighed med de danske Skoleskibe *København* og *Viking* var *Abraham Rydberg*, da den sejlede under svensk Flag, et fragtførende Skoleskib, der havde Plads til 40

Elever. Dets Togter gik som Regel i Kornfarten til Australien, ligesom de store Erikson'ske Sejlere fra Mariehamn.

Just den Dag, da Krigen brød ud, afsejlede *Abraham Rydberg* fra Göteborg, bestemt for Australien. Siden har Skibet været oplagt i Baltimore, hvor det nu for 1 Million Kroner er solgt til Portugal.

Abraham Rydberg blev bygget i 1892 i Glasgow for et engelsk Rederi. Det har sejlet under Navnene *Hawaiian Isle* og *Star of Greenland*, inden det solgtes til Sverige.

SEKS NYBYGNINGER TIL SVENSK REDERI

Rederiet *Transatlantic* i Göteborg har for Tiden Rikke mindre end seks Nybygninger under Arbejde eller i Bestilling ved svenske Skibsværfter.

Tre af disse Skibe bygges ved Götaverken, hvor et af dem for nylig blev kølstrakt og efter Beregningerne skal kunne leveres til Sommer. Disse tre Skibe bliver

Søsterskibe til det i Fjor afleverede 8,840 Tons store Motorskib *Barranduna*. De skal alle udstyres til at kunne tage et mindre Antal Passagerer. Ligesom *Barranduna* skal de tre Skibe kunne løbe 16 Knob paa fuld Last. De skal udgøre Stammen i Rederiets Linie-trafik mellem Sverige og Australien.

De tre andre Nybygninger er kontraherede ved Eriksberg, hvor det første af dem for nogen Tid siden blev kølstrakt. Det bliver et 6,000 Tons stort Motorskib og Søsterskib til *Glimmaren* og *Temnaren*. Ligesom disse Skibe skal Nybygningen gaa ind i Farten paa Nordamerika. Yderligere skal endnu et Søsterskib til *Temnaren*, beregnet til samme Fart, kølstrækkes ved Værftet. Den tredje Nybygning fra Eriksberg, hvis Kølstrækning ligeledes er umiddelbart forestaaende, bygges derimod til Farten paa Sydamerika og er i visse Henseender tænkt som en Erstatning for den for nylig krigsforliste *Remmaren*.

Dansk Søforsikring i det forløbne Aar.

Bladet *Assurandøren* behandler i en længere Artikkel de Forhold, der i det forløbne Aar har gjort sig gældende indenfor den danske Søforsikring.

Aaret 1942 begyndte jo med den strenge Isvinter, men Søassurandørerne har nu fundet en Form for at behandle den særlige Form for Risiko, som Isskaderne forårsager. At Kaskoskaderne trods den ret ringe Tonnage, der staar til Disposition, og trods det, at næsten kun Brændselstater blev sejlet under Isperioden, løb op til omtrent 3½ Million Kroner, viser blot, hvor dyrt det er at sejle under Isforhold, og hvor uproduktivt det under normale Forhold vil være, naar Befragterne i sidste Instans skal bære disse Udgifter selv gennem en forøget Fragt, der inkluderer Risiko-præmien. I de tre sidste strenge Isvintre tilsammen har Kaskoskaderne andraget over 15 Millioner Kroner paa danske Skibe. Dette Tal giver Stof til Eftertanke om, hvorvidt det betaler sig i det lange Løb at sejle med Isbryderhjælp under Isforhold, naar det ikke drejer sig om absolut livsnødvendige Varer.

Kaskoforsikringen selv var ved Aarets Begyndelse nødstedt og havde Aaret forud givet Søassurandørerne ganske betydelige Tab som i en Række tidligere Aar, oplyser Direktør *Svend Andersen* i Bladet. Søassurandørerne maatte derfor gennemføre væsentlige Forhøjelser, idet ikke mindst Totalforlis-Risikoen under de vanskelige Sejladsforhold maatte anses for stærkt forøget. Samtidig er Kasko-Taksterne steget i betydelig Grad tildels som Følge af Takstforhøjelserne paa Krigsforsikring. Søassurandørerne er ikke ubetinget glade for denne Udvikling, selv om man erkender, at Reparations-Niveauet, Udgifterne til Bjergning m. v. ligger meget højt; i første Række giver saadanne Forhøjelser naturligvis en større Præmieindtægt, men paa den anden Side slaar de Totalforlis, der under disse Forhold af og til vil indtræde ved Søforlis, haardere paa en Forretning, der ikke har særlig gode Betingelser for Udligning paa Grund af de større Skibes stadig forringede Antal.

I anden Række kommer Reversen af denne Udvikling ved det langt større Fald i Værdier og Præmieindtægter, der vil ske senere, ligesom Muligheden for Dækning af de forhøjede Summer er et Problem. Redere og Søassurandører har da ogsaa for nylig henvendt sig til Handelsministeriet for at faa tilvejebragt en Ordning, hvorefter Excedentbeløb over det Maksimum paa omtrent 2½ Million Kroner, som Søassurandørerne for Tiden kan dække paa større Skibe, skaffes Afdækning paa Genforsikringsgrundlag i »Krigsforsikringen for danske Skibe«. Det vil imidlertid, saavidt det kan skønnes, næppe dreje sig om

noget stort Antal Skibe, hvis Topbeløb paa denne Maade vil gaa til Genforsikring under Statens Risiko.

Den større Kaskoforsikring synes at have klaret sig taaleligt i det forløbne Aar. Derimod vil den mindre Kasko, navnlig Fragtmotorskibene, utvivlsomt give Tab for Søassurandørerne. Efteraaret 1942 var ugunstigt for disse Skibe. Strøm, Taage, de vanskelige Sejladsforhold med mangelfuld Afmærkning, de ringe Olierationer, der bevirker, at Skibene i aaben Sø maa gaa for Sejl alene, Skibenes ringere Vedligeholdelse som Følge af Reparationernes Kostbarhed, Vanskelighederne ved Materiefremskaffelse og Tonnageknapheden er nogle af de vigtigste Faktorer, der kan anføres, naar Aarsagerne til Søassurandørernes Tab skal udfindes.

I Løbet af Efteraarsmaanederne i 1942 havde 20—25 Skibe af denne Gruppe enten haft stort Havari eller er forlist, i en Række Tilfælde med Mand og Mus. Ganske vist er en Del af de paagældende Skibe ældre og af lav Værdi, men ogsaa en Række Skibe med Værdier fra 75—150,000 Kroner er gaaet tabt, saaledes at Søassurandørernes Skade paa denne Gruppe alene i Efteraarsmaanederne antagelig vil overstige en Million Kroner.

Under disse Forhold har Søassurandørerne maattet indskærpe Kravet om tilbørlig Skalkning af Lugerne, om Langskibsskod ved Føring af Kornlaste og lignende Varer, der kan kaste sig, om Skibes tilstrækkelige Forsyning med brugbare Sejl, naar de i Tilfælde af Oliemangel helt maa forlade sig paa disse, og en Række andre Forhold, som utvivlsomt vil blive stærkere understreget i den kommende Tid.

Den Flaade af mindre Motorskibe, som endnu staar til Disposition, skriver Direktør Andersen, spiller en saa stor Rolle for Landets Forsyninger, at en hasarderet Sejlads betyder Tab af saavel Skibe som Varer, og begge Dele har Landet for Øjeblikket ikke for meget af.

Som et Lyspunkt anføres Vareforretningens Forløb. Paa dette Omraade er store Forlis i det store og hele undgaaet. Præmiemæssigt set ligger denne Branche ogsaa paa et højere Niveau, end man kunde forvente for et Aar eller to siden. Ogsaa her stiger Værdierne naturligvis stærkt under Vareknapheden. Imidlertid menes det, at Vareforretningens Indtægter kan bidrage til at afbalancere Kaskoforretningens næppe tilfredsstillende Resultat, saaledes at man som Helhed om Aaret 1942 kan sige, at det er ført igennem med et taaleligt Resultat for de relativt faa Selskaber, der er stærkt delagtiggjort i denne, under de nuværende Forhold stærkt paavirkede Branche.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Pligtrejsten brød ind i Timecharteret

Ved Tids Certeparti af 6. Juni 1939 befragtede Firmaet Joh. Bruhn & Co. Rederiet Nordens Motorskib »Nordland«, der blev overltaget den 8. s. M., saaledes at Certepartiet skulde udløbe 1. Marts 1940. Skibet udførte i Henhold til Certepartiet Rejser mellem øst- og vestamerikanske Havne og Østen.

I December 1939 paalagde Fragnævnet Dampskibsselskabet »Norden« at lade Skibet udføre en Rejse til Danmark med Korn. Skibet afgik derefter i Januar 1940 fra Cuba til Buenos Aires og lastede her Majs, Hvede og Byg til Danmark, hvortil Skibet ankom og havde udloset den 9. April 1940.

Joh. Bruhn & Co. har overdraget sit Krav ifølge Certepartiet til Vestindisk Handelskompagni, og dette har derefter ved Sø- og Handelsretten anlagt Sag mod Dampskibsselskabet Norden A/S og krævet dette dømt til at betale 307,500 Kr., idet man anførte, at Rederiets Fortjeneste paa Pligtrejsten var 421,500 Kr., hvorfra man saa har trukket Tidsfragten 114,000 Kr. Rederiet paastod Frifindelse.

Sø- og Handelsretten fandt, at den paagældende Pligtrejse med Rette er udført for Rederiets egen Regning, og Spørgsmaalet er herefter alene, om Tidsbefragteren, hvem der ikke er afkrævet nogen Tidsfragt for den Tid, da Skibet var trukket tilbage fra Certepartiet, har Krav paa en vis Erstatning i Anledning af, at han ikke har haft Adgang til at udnytte Skibet i hele det i Certepartiet fastsatte Tidsrum.

Retten finder ikke, at der er Hjemmel hertil, og Rederiet blev derfor frifundet, og Vestindisk Handelskompagni dømtes til at betale det 3000 Kr. i Sagsomkostninger.

Skibsmægler Niels Winther død

Skibsmægler *Niels Winther* er pludselig afaaet ved Døden, 63 Aar gammel.

Skibsmægler Winther stammede fra Fanø. Efter at være uddannet i Shippingfaget herhjemme rejste han til Udlandet og var bl. a. i ca. 10 Aar ansat i det verdenskendte Firma Knöhr & Burchardt Nfl. i Hamborg. Efter sin Hjemkomst blev han knyttet til forskellige danske Skibsforetagender, var bl. a. i en Aarrække ansat i Rederiet Marius Nielsen & Søn. I den sidste halve Snes Aar drev han selvstændig Forretning som Skibsmægler og var Reder for Damperen *Juliane* af Nordby.

Skibsmægler Winther havde fornylig gennemgaaet en Operation, men havde genoptaget sit Arbejde. Dødsfaldet skyldtes en Blodprop.

*

Skibsfører Laurits Peter Hansen, Vindeby paa Taasinge, er død, kun 46 Aar gammel. Skibsfører Hansen kom nogle Dage før Jul hjem til Vindeby, efter at have opholdt sig i Spanien siden Krigens Udbrud. Han var Fører paa et af A. P. Møllers Skibe, som ved Krigens Udbrud gik ind til Spanien. Besætningen blev senere afmønstreret, men Skibsfører Hansen blev ved Skibet, indtil en Handel om det gik i Stand mellem hans Rederi og et spansk Selskab nogen Tid før Jul. Allerede ved Hjemkomsten til Danmark var Skibsføreren mærket af Sygdom, og den forværredes stadig og har altsaa nu medført Døden.

*

Bogøs ældste Beboer fhv. Styrmand Jesper Hemmingen, er død, 93 Aar gammel. Han kom tidligt til Søs, tog Navigationseksamen fra Bogø Navigationsskole og sejlede derefter i en lang Aarrække i oversøisk Fart. For mange Aar siden gik han i Land og tog Ophold paa Fødeoen Bogø.

Mellemrejsen kostede Rederiet 600 Kr.

Rederiet for M/S »Bris«, C. V. Folling, København, har ved Sø- og Handelsretten krævet Kulimportkompagniet »Alliance« Akts., København, dømt til at tilbagebetale 547 Kr., som »Alliance« har tilbageholdt i Fragt for den sidste af to Rejser, som M/S »Bris« har udført fra Kolding til København med 160 Tons Brunkul i Sommer.

»Alliance« paastod Frifindelse mod Betaling af 16 Kr. 67 Øre, da Selskabet havde et Erstatningskrav paa 531 Kr. 46 Øre som Følge af Forsinkelse af Indladningen i Kolding ved den anden Rejse i Form af ekstra Udgifter til Oplagring og Værdiforringelse ved ekstra Omløsning idet

»Bris« havde foretaget en Mellemrejse til Stettin mellem de to Rejser, som Skibet var sluttet for.

Sø- og Handelsretten gav »Alliance« Medhold i, at Selskabet havde Krav paa Erstatning, da Tilladelse til at lade »Bris« foretage den omhandlede Mellemrejse ikke var indhentet hos »Alliance«.

Der blev derefter givet Dom efter »Alliance«s Paastand, saaledes at dette Selskab dømtes til at betale Rederiet de tilbudte 16 Kr. 37 Øre, medens Rederiet »Bris« dømtes til at betale »Alliance« 75 Kr. i Sagsomkostninger.

Ogsaa Georg Stage-Togt i Aar

Under Forudsætning af, at Krigssituationen gør det forsvareligt, udsendes Skoleskibet »Georg Stage« paa Togt Sommeren 1943. Togtet foregaar i indre, danske Farvande fra ca. 28 April til ca. 4. September.

Sunde, velanbefalede Elever antages i Alderen mellem 15 og 18 Aar, Ansøgningsskema tilsendes eller udleveres fra Sliftelsens Kontor, Herluf Trollesgade 28, København K., mellem Kl. 12 og 15 senest den 20. Februar.

Thyborøn Havn

I de seneste Maaneder er der blevet udført adskilligt af forbedrende Arbejde ved Thyborøn Havn, som er blevet hjulst med megen Tilfredshed af Fiskerne. Saaledes kan anføres, at der er indvundet ikke ubetydeligt af yderligere Kajplads, idet det tidligere Slæbested ved Auktionshallerne er opfyldt, og Pladsen udnyttet som Kaj. Slæbestedet er flyttet til Bassinet, hvor Ophalingsbeddingen ligger. Den søndre Mole er blevet optaget, og i Stedet er rammet en ny og bredere Pier. Senest er færdigbygget en Bygning til Fiskepakhuss og derved er tilvejebragt tolv Rum til Udlejning. Dette, sammen med en større Uddybning af Havnen med indtil to Meters Vanddybde, er alt sammen Forbedringer, der længe har været tiltrængt og ønsket.

Motorsejler »Vita« bjerget

Det tremastede danske Motorfartøj »Vita« af Randers, som den 1. December i Fjor strandede paa Stavstens Grunden vest for Trälleborg og blev forladt af Besætningen, blev forleden bjerget ind til Trälleborg af Bjergningsdamperen »Stavsten«, der i nogle Uger har været beskæftiget med Bjergningsarbejdet. En Del af Lasten var i Forvejen ført ind til Trälleborg. »Vita« var paa Rejse fra Stettin til København med 181 Tons Briketter.

Rederiet Lauritzens Sømandsskole

Rederiet I. Lauritzens Søfartsskole er begyndt paa Sømandshøjskolen i Svendborg. Der bliver et Vinterkursus paa 2 Maaneder for de 20 bedste af de 40 Elever, som deltog i Skolens Sommerkursus.

Efter afsluttende Vinterkursus vil de 16 af de 20 Elever faa Lejlighed til i den kommende Sommer at faa videre Uddannelse i Rederiets Skoleskibe.

Svensk Lærerbesøg paa Svendborg Navigationsskole

Ved Svendborg Navigationsskole holdes for Tiden Eksamen.

I den Anledning har Skolen Besøg af svenske Adjunker fra Navigationsskolerne i Stockholm og Malmø. De svenske Lærere skal overvære Eksamenen ved Skolen her og i det hele gøre sig bekendt med Navigationsskoleforholdene her i Danmark, ligesom danske Navigationslærere besøger Sverige paa samme Maade.

Denne Udveksling af Navigationslærere foranlediges af Nordiske Navigationslæreres Studiefond.

Død i det fremmede

Til Hovmester Knud Kj. Knudsens Familie, Nannasvej 14, Svendborg, er der kommet Meddelelse om, at Hovmesteren er død i Udlandet i September Maaned. Hovmester Knudsen, der blev 55 Aar, efterlader sig Hustru og en Datter.

Svensk Motorskib krigsforlist

Svenska Orient-Liniens Motorskib *Brageland* er fornylig krigsforlist, meddeles det til det svenske Udenrigsministerium fra det svenske Gesandtskab i Rio de Janeiro. Hele Bætningen er uskadet og befinder sig i en brasiliansk Havn.

Brageland, der var bygget i Göteborg 1937, var paa 4680 Tons.

Brug **Holzappel's International** Skibsfarver til INDEN- OG UDENBORDS DANSK ARBEJDE

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

LOHFF & SIEDLER
GEGRÜNDET 1876
STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN
FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

DAMPKIBSSELSKABET
PACIFIC
 AMALIEGADE 33
 Telefon: 4212 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH
 Befragtning & Klarering
 AMALIEGADE 13
 KØBENHAVN K
 Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

Chefskifte paa Ekenbergs Værft

Efter eget Ønske fratraadte Civilingeniør *E. Pira* ved Aarsskiftet Stillingen som Direktør for Ekenbergs Værft. Han afløses af Civilingeniør *A. Tyrgård*, der hidtil har været ansat ved Helsingborg Værft.

PERSONALIA

75 Aar

Edsvoren Skibsmægler *Wilhelm Andreasen* fyldte i Mandags 75. Skibsmægler *Andreasen*, der i en Aarrække var Kasserer i Mæglerfirmaet *Petersen, Møller & Hoppe*, begyndte sin egen Virksomhed i 1918.

50 Aar

En kendt dansk Shippingman, Skibsreder *Olf Svendsen*, fyldte i Gaar — Torsdag — 50 Aar. Han fik sin oprindelige Uddannelse i Esbjerg og arbejdede derefter en Del Aar i Udlandet. Efter sin Hjemkomst blev han ansat i Firmaet *Oscar Ovesen* som Befragter, men stiftede i 1932 sin egen Befragtningsvirksomhed. I de efterfølgende Aar oprettede han Dampskibsselskaberne *Solnæs* og *Bes*, for hvilke han stadig er Reder.

Nyudnævnelser indenfor Grønlands Styrelse

Da Skibsinspektør *Hansen* for et Aar siden trak sig tilbage efter adskillige Aars Tjeneste i Grønlands Styrelse, konstitueredes Kaptajn *R. K. Nielsen Tving* i Embedet som Skibsinspektør, og den officielle Udnævnelse foreligger nu.

Kaptajn *Tving*, der er 54 Aar gammel, har været Skibsfører i Grønlandsfarten i mange Aar — siden 1934 som Fører af Grønlandsflaadens Flagskib *Disko*. Da Kaptajn *Tving* i Februar i Fjor konstitueredes som Skibsinspektør, bragte *Dansk Søfarts Tidende* hans Data.

Samtidig er Overstyrmand *N. P. Christensen* udnævnt til Skibsfører under Styrelsen og Sekretær *C. F. B. Simony* udnævnt til Fuldmægtig og endelig er Styrmand *P. M. J. Hansen* udnævnt til Overstyrmand.

Den nyudnævnte Skibsfører *N. P. Christensen* har gjort Tjeneste i Grønlandsfarten i over 20 Aar og fungerede sidst som Fører paa Dampskibet *Godthaab*. Overstyrmand *P. M. J. Hansen* har været ansat under Grønlands Styrelse i godt 15 Aar og sejlede i de senere Aar for Krigen væsentligt paa Østkysten, hvor han fungerede som Førstestyrmænd under *Lauge Kochs* Ekspeditioner med Skibene *Gustav Holm* og *Godthaab*.

*C. F. B. Simony*s Udnævnelse til Fuldmægtig i Grøn-

lands Styrelse er ligesom Kaptajn *Tving*s Udnævnelse til Skibsinspektør kun en Bekræftelse af en allerede eksisterende Tilstand, idet Hr. *Simony* gennem længere Tid har fungeret som Fuldmægtig i Styrelsen.

Marstal Navigationsskole

Marstal Navigationsskole har afsluttet sin Styrmands- og Skibsførereksamen. Følgende bestod:

Styrmandseksamen: Chr. M. C. *Fleischer*, Grønland, 98 P., Poul *Dyrbye Grumsen*, Skjoldnæs, 167 P., Ib *Jørgensen*, Stubbekøbing, 87 P., Anton M. *Lauritsen*, Marstal, 90 P., Poul *Mølbak*, Aalborg, 131 P.

Skibsførereksamen: Roger *Jepsen*, Grenaa, 114 P., Knud A. T. *Knudsen*, Grenaa, 87 P., Tage *Tuxen Petersen*, Bregninge, Ærø, 137 P.

For Styrmandseksamen er den laveste 87 og den højeste 203 P., og for Skibsførerne er de samme Tal 84 og 168 P.

Østre Landsret

Maskinmester *Fridtjof Hansen* er udnævnt til maskinmyndig Meddommer i Østre Landsret.

FØRSTE DANSKE SYDHAVSEKSPEDITION OG FØRSTE DANSKE JORDOMSEJLING.

Kun faa ved, at den første danske Sydhavsekspedition, der fandt Sted 1839—41, tillige blev den første danske Jordomsejling; thi først 6 Aar efter »Concordia«s Rejse fulgte 1845—47 Korvetten »Galathea«s berømte Togn rundt om Jorden under daværende Kaptajn, senere Admiral *Steen Bille*.

Det er »Concordia«s Fører, Kaptajn *Thomas Sodrings* fra Aalborg, der i sin Dagbog giver os et Bevis i Hænde for denne den første danske Jordomsejling; muligvis har tidligere danske Skibe sejlet omkring Jorden, men noget Dokument herfor er ikke tilgængelig.

Planen til den første danske Sydhavsekspedition blev fostret af Sodrings, der som yngre havde foretaget Rejser til Ostindien, Stillehavet og Sydishavet, og han førte sin Plan frem for Skibsreder *Jacob Holm*, der interesserede sig saa levende for den, at han lod Barkskibet »Concordia« udruste til en Hvalfangerekspedition.

Thomas Sodrings sejlede med »Concordia« fra København den 11. Maj 1839 og styrede Syd om Afrika mod Tasmanien, hvor Skibet kastede Anker i Hobarttown, hvor Sodrings traf den berømte »Kongen af Island«, *Jürgen Jürgensen*, og Guvernøren *Sir John Franklin*, der var berømt som arktisk Rejsende. Fra Tasmanien gik Sejlsaden mod Ny Zeelands Kyster, langs hvilke der blev drevet Hvalfangster med saa gode Resultater, at man i December 1840 kunde gøre klar til Hjemrejsen. Via Chile ankom »Concordia« til København paa 2-Aars Dagen for Afsejlingen, og Ladningen af Hvalolie blev solgt for 50,000 Rdl.

Det var derfor kun naturligt, at »Jacob Holm og Søner« paany sendte Kapt. Sodrings ud med »Concordia« paa Hvalfangst til Sydishavet, men efter Skonnertribrigen »Neptun«s Rejse i 1844 for samme Rederi var det slut med Hvalfangsten, skønt de foretagne Rejser havde givet en god Fortjeneste.

B. R. N.

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. I CENTRAL 7809

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 14. Januar 1943.

Nr. 2.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.- Kyst samt Australien og Stillehavet.*
„Efterretninger for Søfarende“ udgaaes 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, 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, staa disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.* I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Danmark.

249. (T). Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.

Paa Grund af Isforholdene kan det ikke forventes, at Afmærkningen i indre *danske* Farvande er paa Plads og i Orden.

250. (T). Kattegat. Marthe-flak. Spidstønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.

Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

E. f. S. Nr. 1/240 1943 udgaaes og erstattes med:

Marthe-flak røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa c. $56^{\circ} 00',_0$ N. $10^{\circ} 51',_3$ E. er midlertidigt ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , Blink $1,5^s$, Mørke $3,5^s$.

Under Isforhold erstattes Lystønden med en rødmalet Spirstønde.
(E. f. S. Nr. 1/6 og 1/240 1943.)

251. Kattegat. Tangen NW. Spirstønde inddraget. Rettelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

Den hvide Spirstønde, som var udlagt paa Pladsen for *Tangen NW*. Lystønde paa c. $56^{\circ} 38',_0$ N. $10^{\circ} 34',_0$ E., er inddraget.
(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

I. Østersøen.

252. (S). Danmark. Hollændergrund W. Lystønde ombyttet med Stage for Vinteren.

Hollændergrund hvidmalede Lystønde paa c. $55^{\circ} 05',_2$ N. $12^{\circ} 19',_0$ E. er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Stage.

253. Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn.

Den umiddelbart W. for og i Tilslutning til *Rødvig Havn* paa c. $55^{\circ} 15',_{11}$ N. $12^{\circ} 22',_{8}$ E. byggede Fiskerihavn er nu taget i Brug. Indsejlingen til det samlede Havneomraade foregaar mellem den oprindelige Havns E.-Mole og Fiskerihavnens W.-Mole.
(E. f. S. Nr. 31/1119 1941 og 47/1806 1942.)

254. Danmark. Bornholm E.-Kyst. Svaneke Fyr forandret.

Svaneke Fyr paa c. $55^{\circ} 07',_{9}$ N. $15^{\circ} 09',_{4}$ E. er blevet elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne er forøget fra c. 20 Sm til c. 23 Sm. Fyret er samtidigt 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.

(E. f. S. Nr. 1/15 1943. Fyr.Port. Nr. 840.)

255. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprännna. Nyt Fyr tændt. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 53/2512. Stockholm 1942.)

a) For Sejladsen gennem *Kalmarsunds djuprännna* er ved Sejlløbets E.-lige Side, lige overfor Indsejlingen til *Kalmar* og Syd for Ruten: *Kalmar—Färjestaden*, tændt et nyt Fyr, *Omböjningen Fyr*, paa $56^{\circ} 39',_{63}$ N. $16^{\circ} 23',_{09}$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Lys 1^s, Mørke 1^s, Lys 1^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 5,9 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Sort Taarn med rød Fyrlanterne og paa graa, konisk Fundament i Vandet. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra 191° til 203° . | 6. Hvidt i Pej. fra $23^{\circ},_{5}$ til 30° . |
| 2. Rødt i — - 203° - 228° . | 7. Rødt i — - 30° - 62° . |
| 3. Grønt i — - 228° - 281° . | 8. Hvidt i — - 62° - 129° (uforst.). |
| 4. Rødt i — - 281° - 318° . | 9. Rødt i — - 129° - 158° . |
| 5. Grønt i — - 318° - $23^{\circ},_{5}$. | 10. Grønt i — - 158° - 191° . |

(E. f. S. Nr. 44/2500 1940.)

b) Det paa $56^{\circ} 39',_{63}$ N. $16^{\circ} 23',_{09}$ E. midlertidigt tændte *Omböjningen Fyr* er slukket.

(E. f. S. Nr. 43/2451 1940.)

c) Den paa $56^{\circ} 39',_{65}$ N. $16^{\circ} 23',_{02}$ E. midlertidigt udlagte Lystønde *Kalmar södra boj* er ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon og med hvidt Bælte.

(E. f. S. Nr. 51/2842, Pkt. 9, 1940 og 32/1136 1941.)

d) Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa $56^{\circ} 39',_{54}$ N. $16^{\circ} 23',_{02}$ E. er ind-draget, efter at Grunden *Hällgrund* er bortgravet.

(E. f. S. Nr. 51/2842, Pkt. 10, 1940.)

256. Sverige. Öregrunds Skærgaard. Väddö kanal. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 53/2511. Stockholm 1942.)

Samtlige Fyr ved *Väddö kanal*, nemlig *Bagghusviken södra* paa c. $59^{\circ} 56'$ N. $18^{\circ} 52'$ E. *Granösundet*, *Bagghusviken mellersta*, *Bagghusviken norra*, *Storfjärden södra*, *Storfjärden norra*, *Elmsta norra*, *Ortalalund södra*, *Ortalalund norra*, *Trästa södra* og *Trästa norra* paa c. $60^{\circ} 03'$ N. $18^{\circ} 46'$ E. er forandret, saaledes at de nu viser rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Fyrenes hvide Lysvinkler er fjernet, og Fyrene viser grønt Lys om Styrbord og rødt Lys om Bagbord, naar man er under Gang imod Fyrene.

Elmsta svängbro Fyr paa c. $59^{\circ} 59'$ N. $18^{\circ} 49'$ E. er forandret til at vise hvidt og rødt Hurtig-Blink, 120 Blink hvert 1^m. Fyret viser rødt Lys, naar Broen er lukket, og hvidt Lys, naar Broen er aabnet for Sejladsen.

Signalerne ved *Bagghus Svängbro* paa c. $59^{\circ} 56'$ N. $18^{\circ} 51'$ E. er uforandret.

(E. f. S. Nr. 39/1345 1942.)

257. (S). Finland. Bottnisko Bugt. Kemi Indsejling. Keminkraaseli Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 35/678. Helsingfors 1942.)

Keminkraaseli Fyr paa c. $65^{\circ} 36',_{6}$ N. $24^{\circ} 33',_{7}$ E. er slukket for Vinterperioden.

258. (S). Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 35/679. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Marjaniemi bifyr c. 65° 02',₄ N. 24° 33',₉ E. *Marjaniemi lyktu (Rinttu)*. *Keski-niemi*. *Hyyppänmäki*. *Hiidenniemi övre og nedre*. *Santosenkari övre og nedre*. *Luodematala*. *Länsiletto*. *Kattilankalla*. *Keskihuuvet*. *Hanhikari*. *Löyhä* c. 65° 06',₁ N. 25° 09',₂ E.
259. (S). Finland. Bottniske Bugt. Uleåborg. Toppilasund. Lys- og Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 35/680. Helsingfors 1942.)
Toppilasund Lys- og Klokketønde paa c. 65° 02',₇ N. 25° 24',₃ E. er inddraget for Vinterperioden.
260. (S). Finland. Bottniske Bugt. Brahestad Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 35/681. Helsingfors 1942.)
Fyrene Äijä c. 64° 41',₃ N. 24° 26',₀ E., *Kello* og *Isokrauseli* c. 64° 40',₆ N. 24° 23',₉ E. er slukket for Vinterperioden.
(Se Tillæg.)

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

261. Danmark. Sundet. Stevns E.-Kyst. Bøgeskov Bølgebryder istandsat. Oplysning om Afmærkning.
Bøgeskov Bølgebryder paa c. 55° 22',₂ N. 12° 25',₃ E. er blevet istandsat. Bølgebryderens Overkant ligger 1,₃ m over Vandet ved Middelvandstand. Stenkastningen ved Bølgebryderens S.-Ende er afmærket med en Stangbaake med en rund Skive paa Toppen, anbragt c. 60 m fra Bølgebryderen.
(Danske Lods III, Side 55. Havnelods, Side 50.)
262. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø ESE. Vrag rapporteret. 1943
Vraget af en Motorjagt, der er skruet ned af Isen, rapporteres at være sunket i 3 m Vand paa c. 54° 58',₄ N. 11° 55',₆ E., c. 0,₉ Sm 105° fra *Masnedø* S.-Spids. Masten rager c. 15 m op over Vandet.
263. Danmark. Store-Bælt. Tranekær E. Skibsfartshindring rapporteret.
Toppen af en lodretstaaende Bom eller Mast, der ragede c. $\frac{1}{4}$ m op over Vandet, rapporteres den 7. Januar 1943 at være observeret paa c. 54° 59',₁ N. 11° 00',₃ E., c. 3,₉ Sm 88° fra *Tranekær* Fyr.
264. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lyø—Avernako. Knastegrund. Sømærke genudlagt.
Knastegrund hvide Stage med 1 Halmvisk paa c. 55° 02',₉ N. 10° 13',₇ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 1/120 1943.)
265. Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude S. Vraglystønde inddraget for Vinteren. Oplysning om Dybde over Vrag.
Vraglystønden ved det paa c. 55° 39',₇ N. 10° 02',₃ E. sunkne Vrag er inddraget for Vinterperioden.
Mindste Dybde over Vraget er nu 5,₅ m.
(E. f. S. Nr. 40/1328 1941.)

266. (S). Danmark. Lille-Bælt. Østerhage. Lystønde ombyttet med Vintersømærke. Østerhage Lystønde paa c. $54^{\circ} 53',_6$ N. $9^{\circ} 47',_3$ E. er for Vinterperioden ombyttet med en rød Stage.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

267. Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.

Der afholdes Skarpskydningsøvelser den 15., 20., 21., 22., 25., 26., 27., 28., 29. og 30. Januar 1943, 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) $55^{\circ} 45'$ N. $11^{\circ} 42'$ E. | d) $55^{\circ} 42'$ N. $11^{\circ} 45'$ E. |
| b) $55^{\circ} 45'$ N. $11^{\circ} 51'$ E. | e) $55^{\circ} 43'$ N. $11^{\circ} 45'$ E. |
| c) $55^{\circ} 42'$ N. $11^{\circ} 51'$ E. | f) $55^{\circ} 43'$ N. $11^{\circ} 42'$ E. |

Sikkerhedshøjde: 100 m.

Der vil ikke blive hejst særlige Afspærringssignaler.

Man advares imod under Skydningerne at færdes i Holbæk Fjord og i Inderbredning.

268. (S). Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Vraglystønde ombyttet med Spirtønde med Lys.

Vraglystønden ved det paa c. $56^{\circ} 45',_9$ N. $10^{\circ} 54',_1$ E., c. 15 Sm N. t. E. for Gerrild Fyr, sunkne Vrag er for Vinterperioden ombyttet med en Jernspirtønde med hvidt Blinklys.

(E. f. S. Nr. 37/1301 1942.)

269. (S). Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Vraglystønde ombyttet med Spirtønde med Lys.

Vraglystønden ved det paa c. $56^{\circ} 47',_2$ N. $10^{\circ} 55',_0$ E., c. 16 Sm N. t. E. for Gerrild Fyr, sunkne Vrag er for Vinterperioden ombyttet med en Jernspirtønde med rødt Blinklys.

(E. f. S. Nr. 37/1302 1942.)

270. (S). Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Vraglystønde ombyttet med Spirtønde med Lys.

Vraglystønden ved det paa c. $56^{\circ} 53',_7$ N. $10^{\circ} 31',_6$ E., c. 5 Sm 139° fra Hals Barre Fyr, sunkne Vrag er for Vinterperioden ombyttet med en Jernspirtønde med hvidt Blinklys.

(E. f. S. Nr. 35/1241 1942.)

271. (S). Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Vraglystønde ombyttet med Spirtønde med Lys.

Vraglystønden ved det paa c. $56^{\circ} 54',_1$ N. $10^{\circ} 30',_3$ E., c. 4,0 Sm 142° fra Hals Barre Fyr, sunkne Vrag er for Vinterperioden ombyttet med en Jernspirtønde med rødt Blinklys.

(E. f. S. Nr. 38/1323 1942.)

272. Sverige. Kattegat. Instö ränna. Fartbestemmelse.

(U. f. s. Nr. 53/2523. Stockholm 1942.)

Intet maskindrevet Fartøj maa passere Instö ränna udfor Færgelejet paa Vejen Marstrand—Tjuvkiel paa c. $57^{\circ} 53',_8$ N. $11^{\circ} 39',_8$ E. med en Fart, der er højere end 5 Knob. Overtrædelse af Forbudet bliver straffet.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1943
- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstrømsbroen*.
2/249 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre *danske* Farvande.
1/4 Ombytning af Lystønder med Vintersømærker paabegyndt.
1/5 Vraglystønder erstattes for Vinteren forsøgsvis med Jernspirtønder med hvidt eller rødt Blinklys. Advarsel.
- 1/6 }
2/250 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
2/251 } Farvande.

I. Østersøen.

- 1943
- 1/7 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
1/8 *Østersøen*, E.-lige Del. Mineomraader.
1/9 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst*. *Rodby Havn*. Oplysning om Dybde i Indsejling.
1/10 *Danmark*. *Falster E.-Kyst*. *Hesnes Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
1/11 *Danmark*. *Møn S.-Kyst*. *Klintholm Havn*. Dybde aftaget.
1/12 *Danmark*. *Fakse Havn*. Dybde aftaget.
1/13 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
1/14 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/16 *Danmark*. *Bornholm*. *Neksø Havn*. Ledefyr midlertidigt slukket.
1/17 *Danmark*. *Bornholm*. *Dueodde N. Fyr* forandres.
1/18 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
1/19 *Sverige*. *Karlskrona W.-lige* Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sejladsbegrænsninger.
1/21 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige* Indløb. Skibsfartshindring udlagt.
1/23 *Sverige*. *Karlskrona Red*. Torpedoindskydningsbaner.
1/24 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/25 *Sverige*. *Öland E.* Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
1/26 *Sverige*. *Öland E.* Miner udlagt.
1/27 *Sverige*. *Arholma* og *Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
1/28 *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
1/29 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
1/30 *Sverige*. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.
1/31 *Sverige*. *Gotland N.-Kyst*. *Fårösund*. Miner udlagt. Advarsel.
1/32 *Sverige*. *Gotland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.
1/33 *Sverige*. *Hävringe—Kräkelund*. Miner udlagt.
1/34 *Sverige*. Sejlløbet *Arkö—Häradskär*. *Barösund*. Lodsartøj udlagt.
1/35 *Sverige*. *Utlängan—Landsort*. *Hävringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibets Plads.
1/36 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund*. Forbud mod Ankring.

- 1948
- 1/37 *Sverige. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved Viksten. Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.*
- 1/38 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.*
- 1/39 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.*
- 1/40 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.*
- 1/41 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.*
- 1/42 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.*
- 1/43 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Vazholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.*
- 1/44 *Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.*
- 1/45 *Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.*
- 1/46 *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Skydeøvelser.*
- 1/47 *Sverige. Bottniske Bugt. Kalix Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.*
- 1/48 *Finland. Sejlænvisning.*
- 1/49 *Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladforskrifter.*
- 1/50 *Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.*
- 1/51 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.*
- 1/52 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.*
- 1/53 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladforskrifter.*
- 1/54 *Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.*
- 1/55 *Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.*
- 1/239 *Tyskland. Memel Anduvning. Forbudt Omraade.*
- 1/56 } *Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/57 }
- 1/58 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.*
- 1/59 *Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.*
- 1/60 *Tyskland. Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladforskrift.*
- 1/61 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.*
- 1/62 *Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/63 *Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.*
- 1/64 *Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladforskrift.*
- 1/65 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.*
- 1/66 *Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.*
- 1/67 *Tyskland. Nest. Skydeøvelser.*
- 1/68 *Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.*
- 1/69 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/70 *Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/71 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.*
- 1/72 *Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/73 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.*
- 1/74 *Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*
- 1/75 *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/76 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
- 1/77 } *Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsonraader.*
- 1/78 }

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

- 1948
- 1/79 *Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.*
- 1/80 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.*
- 1/81 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.*
- 1/82 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*
- 1/83 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 1/84 *Danmark. Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejlløb forandret.*
- 1/85 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
- 1/86 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
- 1/87 *Danmark. Sundet. København. Trekroner E. Bøjer og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.*
- 1/88 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
- 1/89 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/90 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Lynetteløb uddybes. Advarsel.*
- 1/91 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
- 1/92 *Danmark. Sundet. Sejlad m. v. i Sundets S.-lige Del.*
- 1/93 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
- 1/94 *Sverige. Sundet. Sømærker udlagt ved Sejlruiter. Sejladforskrifter.*
- 1/95 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
- 1/96 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
- 1/97 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*

- 1943
 1/98 *Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen* Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.
 1/99 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrøm* gravede Rende. Mindre Sandforskylning. Sømærker flyttet.
 1/100 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads under den under Bygning værende Vejbro over *Ulvsund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.
 1/101 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund.* Bro under Bygning. Advarsel.
 1/102 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Gronsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.
 1/103 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr* forandres.
 1/104 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogs Havn.* Færgeleje under Bygning.
 1/105 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr.* Lysevne forøges.
 1/106 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn.* Færgeleje under Bygning.
 1/107 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro.* Dybde aftaget.
 1/108 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/109 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/110 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn.* Dybde aftaget.
 1/111 *Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyr* ødelagt.
 1/112 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.
 1/113 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord* Anduvning. *Slipshavn.* Spidstønder og Kabler udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/114 *Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N.* Oplysning om Sømærkes Plads.
 1/115 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn* Indsejling. Dybde.
 1/116 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/117 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klorajb.* Oplysning om Dybde.
 1/118 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn.* Oplysning om Dybde.
 1/119 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg* Anduvning. Spidstønde udlagt.
 1/121 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ.* Bro og Duo d'Alber midlertidigt opført.
 1/122 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn.* Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
 1/123 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.
 1/124 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydetårn.* Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/125 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser. Advarsel.
 1/126 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn.* Tilsanding. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1943
 1/127 *Kattegat. Skagerrak.* Advarsel for Fiskere.
 1/128 *Danmark. Kattegat.* Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 1/129 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.
 1/130 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.
 1/131 *Danmark. Isefjord.* Gravede Rende over *Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
 2/267 *Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord.* Skydeøvelser. Advarsel.
 1/132 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/133 *Danmark. Kattegat. Husenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 1/134 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Oplysning om Dybde.
 1/135 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal.* Oprensningsarbejder paabegyndt.
 1/136 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas* Anduvning. Sømærke bortdrevet.
 1/137 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro.* Dybde aftaget.
 1/138 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 1/139 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.
 1/140 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/141 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 1/142 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup* Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
 2/296 *Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/242 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.
 1/243 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.
 1/144 *Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn.* Dybde aftaget.
 1/145 *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
 1/146 *Sverige. Kattegat. Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/147 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.
 1/148 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 1/150 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads gennem *Vejbroen* over *Aggersund*.
 1/151 *Danmark. Limfjorden. Logster Grunde.* Gravede Rende. Tilsanding.
 1/152 *Danmark. Limfjorden. Vens Fiskerihavn.* Oplysning om Dybde og Uddybning.

1943

- 1/153 *Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.*
 1/154 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørøde Bro. Tilsanding.*
 1/155 *Danmark. Limfjorden. Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn.*
 1/156 *Danmark. Limfjorden. Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ud for Hanklit.*
 1/157 *Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægbro. Dybde aftaget.*
 1/158 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.*
 1/159 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.*
 2/273 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.*
 1/160 *Danmark. Limfjorden. Oddebroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddebroen.*
 1/161 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*
 1/162 *Danmark. Skagerrak. Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for Hirtshals.*
 1/163 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.*
 1/164 *Sverige. Skagerrak. Sotenkanalen. Oplysning om Aabning af Bro.*
 1/165 *Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.*
 1/166 *Norge. Skagerrak. Kristianssand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1943

- 1/167 *Norge. Farlige Omraader. Advarsel.*
 1/168 *Norge. Vest-Finmark. Farlige Omraader. Advarsel.*
 1/169 *Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.*
 1/170 *Norge. Kvaløund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.*
 1/171 *Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.*
 1/172 *Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.*
 1/173 *Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/174 *Norge. Lofoten. Svulvær. Alarmitilstand.*
 1/175 *Norge. Folla. Spærret Omraade.*
 1/176 *Norge. Stifjord—Fugloyffjord. Mineomraade.*
 1/177 *Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.*
 2/277 *Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.*
 1/179 *Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.*
 1/180 *Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.*
 1/181 *Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.*
 1/182 *Norge. Giskasund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.*
 1/183 *Norge. Stadlandet. Mineomraade.*
 1/184 *Norge. Sogn og Fjordane. Frøjejoen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.*
 1/185 *Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.*
 1/186 *Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.*
 1/187 *Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lantorne.*
 2/278 *Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.*
 1/188 *Norge. Hordaland. Lerøyfarvandene. Spærretid.*
 1/189 *Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.*
 1/190 *Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.*
 1/191 *Norge. Selbjørufjord. Farligt Omraade.*
 1/192 *Norge. Rogaland. Karmsundet. Natsejlads forbudt.*
 1/193 *Norge. Talgfejrd. Mastrafjord. Mineomraader.*
 1/194 *Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/248 *Danmark. Hanstholm. Redningsstation nedlægges midlertidigt.*
 1/195 *Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.*
 1/196 *Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.*
 1/197 *Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.*
 1/198 *Danmark. Fanø E.-Kyst. Fanø Lo Fyr. Taagesignal oprettes.*
 1/199 *Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.*
 1/200 *Danmark. Rømø E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet. Oplysning om Dæmning.*
 1/201 *Lister Dyb. Rømø—Sild. Forbud mod Ankring.*
 1/202 *Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.*
 1/203 *Holland. Forbudte Omraader.*
 1/204 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

1943

- Danmark.*
 1/205 *Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.*
 1/206 *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.*
 1/207 *Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.*

- 1943
1/208 Nødmeldinger fra Skibe.
1/209 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
1/210 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.
1/211 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk* Havn til *Sverige*.
1/212 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger. *Norge*.
1/213 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingstederne til *Østersøen*.
1/214 Bestemmelser om Vigeligt overfor Minestrygere.
1/215 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst. *Sverige*.
1/216 *Sverige*. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
2/232 *Sverige*. Neutralitetslobet. Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
1/217 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
1/218 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottens Len*.
1/219 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
1/220 *Østra militärområdet*. Forbud mod at fotografere m. m.
1/221 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
1/222 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
1/223 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
1/224 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
1/225 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
1/226 *Falsterbokanalen*. Oplysning om Togtider ved *Höllviksbroen*.
1/227 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
1/228 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
1/229 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
1/230 *Sverige*. Midlertidige Lodsfarvande. *Tyskland*.
1/231 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
1/232 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
1/233 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
1/234 Afstandssignal. Advarsel.
1/235 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
1/237 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
1/238 *Skagerrak*. *Nordsøen*. Oplysning om Minefelt. Advarsel.

273. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1. Dybden i E.-lige Havnebassin i *Holstebro-Struer Havn* paa c. $56^{\circ} 29',5$ N. $8^{\circ} 36',0$ E. er udford den midterste Del af den S.-lige Kaj midlertidigt aftaget til c. $3,5$ m. Der vil saa snart som muligt blive rensset op til $4,4$ m Dybde.
 2. Det i „Havnelodsen“ viste projekterede *Nordre-Dækværk*, N. for E.-lige Havnebassin, er færdigtbygget.
 (Kort Nr. 104. Havnelods, Side 99.)
274. (S). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder inddraget for Is.
 Lystønderne *Sælhundeholm Løb Nr. 2 og 3* samt *Sælhundeholm Løb C og S.* er inddraget for Is.
Sælhundeholm Løb S.: c. $56^{\circ} 39',7$ N. $8^{\circ} 14',5$ E.
275. Danmark. Skagerrak. Jylland NW.-Kyst. Kjettrup. Blokhus. Baaker nedrevet.
Kjettrup og *Blokhus* Baaker paa henholdsvis c. $57^{\circ} 18',5$ N. $9^{\circ} 39',0$ E. og c. $57^{\circ} 15',3$ N. $9^{\circ} 35',5$ E. er nedrevet.
 (Kort Nr. 92 og 91. Danske Lods II, Side 35, 33, 210 og 217. Søm.-Fort. Side 22. Nr. 10, Side 23, Nr. 1, Side 96 og Side 99.)
276. Sverige. Skagerrak. Sejløbet Ellösefjorden—Havstensfjorden (Norra Uddevallaløbet). Forbud mod Ankring.
 (U. f. s. Nr. 53/2524. Stockholm 1942.)
 Det forbydes at ankre indenfor en Afstand af 100 m fra hver af tre elektriske Fyrbelysningskabler, som vil blive udlagt i Sejløbet *Ellösefjorden—Havstensfjorden* som følger:
 Nr. 1. Over *Björnsundet* (mellem *Rappö* og *Stora Björnholm*).
 Nr. 2. Fra *Rappö* S.-Pynt paa c. $58^{\circ} 12',5$ N. $11^{\circ} 30',2$ E. i SW.-lig Retning til den N.-ligste Pynt S. for Sejløbet.
 Nr. 3. Fra *Tärneskär* paa $58^{\circ} 12',35$ N. $11^{\circ} 29',70$ E. i SE.-lig Retning til Fastlandet SE. for Sejløbet.
 Kablernes Landingssteder afmærkes med Advarselsskilte.
 (Se Tillæg).

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

277. Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. [Spærret Omraade. Omraade frigivet.
 (N. f. S. Nr. 51/2831. Berlin 1942.)
 E. f. S. Nr. 1/178 1943 udgaar og erstattes med:
 Man advares imod at besejle nedennævnte Omraade ved Tilgangene til *Namsos*.
 I. *Namsenfjordens* Munding fra
 a) $64^{\circ} 36',2$ N. $10^{\circ} 58'$ E., *Havnviken*, over
 b) $64^{\circ} 36',9$ 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.
 II. Det i E. f. S. Nr. 1/178 1943, Pkt. II nævnte spærrede Omraade ved *Lokkaren* er frigivet for Sejlads.
 (E. f. S. Nr. 1/178 1943.)
278. Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
 (N. f. S. Nr. 51/2846. Berlin 1942.)
 I Tiden Kl. 2200—0600 er al Besejling af nedennævnte Omraader eller Passage af følgende Spærregrenser forbudt:

1. I *Byfjord*. Omraadet begrænses
mod Vest af en Linie fra *Hjelleneset* paa c. $60^{\circ} 23'_{,25}$ N. $5^{\circ} 10'_{,8}$ E. til
Tollneset paa c. $60^{\circ} 22'_{,6}$ N. $5^{\circ} 10'_{,8}$ E.
mod Øst af en Linie fra *Skardholmen* paa c. $60^{\circ} 23'_{,8}$ N. $5^{\circ} 12'_{,8}$ E. til
Brystneset paa c. $60^{\circ} 23'_{,6}$ N. $5^{\circ} 13'_{,5}$ E.
2. I *Sallhus Fjord*. Omraadet begrænses
mod Nord af Breddeparallellen $60^{\circ} 32'_{,5}$ N.
mod Øst af en Linie fra *Hagelsund Fyr* paa c. $60^{\circ} 32'_{,5}$ N. $5^{\circ} 17'_{,0}$ E.
til *Tellenik* paa c. $60^{\circ} 31'_{,15}$ N. $5^{\circ} 17'_{,65}$ E.
3. I *Herdlefjord*.
Herdlesund mellem Øerne *Askø* og *Herdla*.
4. I *Sætreosen* (N. for *Herdla*).
Grænsen er en Linie fra *Urdneset* paa c. $60^{\circ} 34'_{,9}$ N. $4^{\circ} 57'_{,7}$ E. til *Ringholm-*
sund Fyr paa c. $60^{\circ} 35'_{,7}$ N. $4^{\circ} 58'_{,4}$ E.
5. I *Lungegårdsवानn*.
Nygårdsbro.

279. (S). Danmark. Graadyb. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.

Nedennævnte Lystønder i *Graadyb* er ombyttet med Vintersømærker:

1. *Graadyb Barre* Lystønde paa c. $55^{\circ} 26'_{,4}$ N. $8^{\circ} 15'_{,9}$ E.
2. *Skallingen SW*. Lystønde.
3. *Søren Jessens Sand* Lystønde.
4. *Stejlen* Lystønde.
5. *Fanø Sandende (Jerg)* Lys- og Fløjtetønde.
6. *Fovrfeld* Lystønde.
7. *Sandodden* Lystønde paa c. $55^{\circ} 27'_{,8}$ N. $8^{\circ} 25'_{,5}$ E.

280. (S). Danmark. Graadyb. Vraglystønde ombyttet med Spirtønde for Vinteren.

Vraglystønden, der er udlagt 75 m N. for det paa c. $55^{\circ} 25'_{,8}$ N. $8^{\circ} 14'_{,8}$ E. sunkne
Vrag, er for Vinterperioden ombyttet med en grønmalet Spirtønde.
(E. f. S. Nr. 20/735 1942.)

281. (S). Danmark. Jylland W.-Kyst. Sømærker inddraget for Vinteren.

Nedennævnte Sømærker ved *Knudedyb* og *Juvre Dyb* er inddraget for Vinteren:

- a) *Knudedyb* c. $55^{\circ} 18'$ N. $8^{\circ} 21'$ E.
 1. *Knudedyb* hvide Stage med 2 Halmviske.
 2. *Flakstjerten N.* røde Stage med 1 opadvendt Kost.
 3. *Gyden* røde Stage med 1 opadvendt Kost.
 4. *Peelrevet* 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* 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 S.* rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk.
- b) *Juvre Dyb* c. $55^{\circ} 14'$ N. $8^{\circ} 22'$ 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. *Manø Gyde* hvide Stage med 1 Halmvisk.
 17. *Manø Gyde* røde Stage med 1 opadvendt Kost.
 18. *Rejsby Stjert* rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk.

XI. Bekendtgørelser m. m.

282. Sverige. Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 40/1920. Stockholm 1941.)

Opmærksomheden henledes paa, at Lys- og Fløjtetønder samt Stager, der er udlagt for at afmærke det saakaldte Neutralitetsløb, ikke er vist i de almindelige *svenske Søkort*. I disse Kort er de officielle, flydende Sømærker, herunder de, der for Øjeblikket midlertidigt er flyttet for at afmærke Neutralitetsløbet, vist paa deres normale Pladser.

Saafernt *svenske Søkort* benyttes under Sejlads i Neutralitetsløbet, er det derfor nødvendigt ved Siden af de almindelige Søkort yderligere at benytte de *svenske Neutralitetsledkort*, i hvilke den særlige, midlertidige Afmærkning af Neutralitetsløbet er indtegnet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 40/1326 1941.

Tillæg.

I. Østersøen.

283. (T). Sverige. Lys- og Fløjtetønden Yttre Stengrund midlertidigt flyttet.

(U. f. s. Nr. 1/3. Stockholm 1943.)

I Anledning af gentagne Grundstødninger henledes de søfarendes Opmærksomhed paa, at Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* i 1940 indtil videre blev flyttet W.-efter til c. $56^{\circ} 09',6$ N. $16^{\circ} 03',4$ E.

(E. f. S. Nr. 3/131 1940.)

284. Sverige. Kalmarsund. Sømærke og Baake flyttet.

(U. f. s. Nr. 1/43. Stockholm 1943.)

I Forbindelse med Tænding af *Omböjningen* Fyr ved *Kalmarsunds djupränna* er Stagen med 2 Koste paa $56^{\circ} 39',48$ N. $16^{\circ} 23',01$ E. flyttet til $56^{\circ} 39',52$ N. $16^{\circ} 23',01$ E. af Hensyn til Grunden NNW. for Grunden *Grytan* samt til Vejledning under Passage E. om ovennævnte Fyr.

Samtidigt er *Södra Skallö* Baake paa $56^{\circ} 40',46$ N. $16^{\circ} 24',4$ E. flyttet 18 m i SE.-lig Retning, saaledes at den nu, holdt overet med *Västra Gallbänkens* Baake, leder klar NW. om den nye Plads for Stagen med 2 Koste.

(E. f. S. Nr. 2/255 1943.)

285. (S). Sverige. Algersgrundet. Lystøndes Lanterne fjernet for Is.

(U. f. s. Nr. 1/42. Stockholm 1943.)

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.

286. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib. Lodsvirksomhed atter indstillet.

(U. f. s. Nr. 1/41. Stockholm 1943.)

Den midlertidige Lodsvirksomhed i *Grepen* Fyrskib paa c. $60^{\circ} 28'$ N. $18^{\circ} 18'$ E. er atter indstillet.

(E. f. S. Nr. 51/1763 1942.)

287. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 1/46. Stockholm 1943.)

Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. $63^{\circ} 19'$ N. $20^{\circ} 11'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

288. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Kyst-, Lede- og Havnefyr slukket for Vinteren. Fyrskibe og Lystønder inddraget.

(U. f. s. Nr. 1/45. Stockholm 1943.)

Samtlige *svenske* Fyr fra den *finske* Grænse til Breddeparallellen $64^{\circ} 44'$ N. er slukket for Vinteren med Undtagelse af *Stora Fjäderägg* Fyr. Indenfor samme Omraade er ogsaa alle *svenske* Fyrskibe og Lystønder inddraget.

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

289. Danmark. Sundet. Saltholm NE. Oplysning om Vrag Plads.

Pladsen for det i E. f. S. Nr. 48/1667 1942 nævnte Vrag, hvoraf en knækket Mast rager c. 1 m op over Vandet, og som er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 75 m NE. for Vraget, er $55^{\circ} 41' (00'') N.$ $12^{\circ} 49' (53'') E.$ c. 2 Sm E. t. N. $\frac{1}{2} N.$ for *Saltholm N.-Spids*. Vanddybden paa Stedet er 6 m.
(E. f. S. Nr. 48/1667 1942.)

290. (S). Danmark. Sundet. Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 33',_2 N.$ $12^{\circ} 29',_2 E.$ er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Spirtønde.

291. Danmark. Lille-Bælt. Strib NE. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 49/1685 1942 nævnte Vrag, som opgives at være sunket i c. 11 m Vand paa c. $55^{\circ} 34',_2 N.$ $9^{\circ} 48',_5 E.$, c. 2,₃ Sm 44° fra *Strib Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag og en grønmalet Jernspirtønde med hvidt Blinklys, udlagt henholdsvis c. 40 m og c. 90 m NE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 49/1685 1942.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

292. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib W. t. S. Vrag rapporteret.

Et Vrag, hvoraf den knækkede Mast næsten naar Vandoverfladen, rapporteres at være sunket i c. 18,₅ m Vand paa c. $56^{\circ} 08',_9 N.$ $12^{\circ} 05' E.$, c. 7,₃ Sm 259° fra *Gilleleje Flak N.* Fyrskib.

293. Danmark. Kattegat. Hesselø E. t. S. Vrag rapporteret.

Et Vrag, hvoraf intet rager op over Vandet, rapporteres at være sunket i c. 26 m Vand paa c. $56^{\circ} 10' N.$ $11^{\circ} 54\frac{1}{2}' E.$, c. 6,₉ Sm 106° fra *Hesselø Fyr*.

294. ~~U~~ Danmark. Kattegat. Odense Kanal. Odense Havn. Elektrisk Højspændingsluftledning etableret.

En elektrisk Højspændingsluftledning er i en mindste Højde af 53 m over Middelvandstand udspændt over *Odense Kanal* fra Punktet $55^{\circ} 25' (14'') N.$ $10^{\circ} 23' (01'') E.$ paa Kanalens E.-Side, c. 500 m S. for *Benzinhavnen*.

(Kort Nr. 115. Danske Lods II, Side 195. Havnelods, Side 170 og 171.)

295. (S). Danmark. Kattegat. Vesborg SE. Vraglystønde inddraget for Vinteren.

Vraglystønden ved det paa $55^{\circ} 44' (35'') N.$ $10^{\circ} 36' (30'') E.$, c. 2,₁ Sm 131° fra *Vesborg Fyr*, sunken Vrag er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 25/933 1942.)

296. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.


Paa Grund af Tilslikning er største Dybde i *Frederikshavns Havn* paa c. $57^{\circ} 26',_1 N.$ $10^{\circ} 32',_9 E.$ samt i Indløbet dertil midlertidigt aftaget fra 8,₀ m til c. 7,₅ m.

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	Laboro
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Assens	H. V. Jacobsen	
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedore-forretning 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

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

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 & 806

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAÆT 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 Eff.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner i 189 - 173

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 4

FREDAG 22. JANUAR 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Tonnagesituationen er naturligvis et Spørgsmaal som ikke alene er aktuelt for de Allierede, men ogsaa Axemagterne har Bekymringer i denne Retning, selv om man, hvad dette Spørgsmaal angaar, baade i Berlin og Rom gaar mere stille med Dørene. »Der drille im Bunde«, Japan, lægger derimod ikke Skjul paa, at Tonnagespørgsmaalet er af allerstørste Vigtighed for Krigens videre Udvikling, og den japanske Regerings Raadgiver i Søfartsspørgsmaal, *Sumita*, gaar endog saa langt, at han udtaler, at Japan maa skaffe sig et samlet Skibsrum paa ikke mindre end 20 Mill. Br. Reg. Tons, før det kan være sikker paa at vinde Krigen. Han tilføjer derefter, at dette vil sige, at den nuværende japanske Handelsflaade skal forøges med 70 pCt. samtidig med at eventuelle fremtidige Tab skal udlignes. Denne sidste Udtalelse er dog utvivlsomt forkert refereret, da den japanske Handelsflaade ved Udgangen af 1939 kun beløb sig til godt 5 Mill. Br. Reg. Tons, og da det, med Henblik paa Japans Værftsindustri Nybygningskapacitet, er helt utænkeligt, at det skulde være lykkedes at mere end fordoble Handelsflaaden i de forløbne 3 Aar. Hvilke Muligheder Japan har for indenfor et overskueligt Tidsrum at skaffe sig en Handelsflaade paa 20 Mill. Tons er naturligvis et Spørgsmaal, som kun Fremtiden kan løse, men der er i denne Forbindelse Grund til at pege paa Japans relativt svage Position med Hensyn til Staal. Der foreligger da ogsaa fra Japan Udtalelser om, at man vil gaa over til at bygge selv store Skibe af Træ, men ogsaa hvad dette Materiale angaar vil der utvivlsomt melde sig store Vanskeligheder, da Japans Import af Træ fra British Columbia og U. S. A. af naturlige Aarsager er stoppet. Skibsreder *Sumita* har derfor sikkert Ret, naar han slutter sin Udtalelse med, at dette er en kolossal Opgave, og det vil blive interessant at se, om den kan løses.

Paa de oversøiske Markeder har Tonnagestillingen iøvrigt ikke ændret sig stort. Paa de amerikanske Markeder er der givet Licens for adskillige Ertsladninger baade fra Indien, Sydafrika og Brasilien til U. S. Atlantic. Raterne er uforandrede, f. Eks. \$11 plus 30 pCt. Krigstillæg fra Lourenco Marques til Baltimore og samme Grundrate plus 35 pCt. Krigstillæg for Rio/New York. Endvidere er der sluttet Tonnage for Hørfro fra Buenos Ayres til Edgewater til \$15 plus 35 pCt. Vestindiafarten har ligeledes faaet en Del Tonnage tildelt, baade paa Rejsebasis og paa Timecharter. Raterne i denne Trade er ogsaa uforandrede.

Fra de engelske Markeder er Efterretningerne stadig kun sparsomme. Af Afslutninger rapporteres der saaledes kun to Skibe med Salt fra Aden til Calcutta til den uforandrede Rate af 35 Rupees. Endvidere søges der stadig Tonnage for Kul fra Durban til Suez-området til omkring 90/- à 100/-.

For de frie Markeders vedkommende rapporteres Hvede fra River Plate til Lissabon at være sluttet til den lavere Rate af \$57.50, medens en Ladning Hvede Buenos Ayres/Eire skal være gjort til 340/-. Buenos Ayres/Valparaiso eller Callao indikerer uforandret \$24.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stadig

rolige. Det er stadig kun meget beskedent, hvad der gives af Sten for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark. Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark har betalt Kr. 24 for Jan. Lastning. Iøvrigt er der stadig god Beskæftigelse, bl. a. med Erts fra de mellemstenske Ertshavne til Tyskland.

TAB AF MENNESKELIV

I sit sidst udkomne Nummer bringer Medlemsbladet for »Den almindelige danske Skibsførerforening« følgende Nekrolog:

Den 9. December modtog vi den sorgelige Meddelelse, at S/S »Marie Clausen« var minesprængt ved Slimünde, hvorved hele Besætningen omkom, deriblandt Skibets Fører, Kaptajn *Knud Otto Petersen*.

Kaptajn Petersen var født i Magleby Sogn ved Skelshør den 11. August 1894 som Søn af Gaardmand Hannibal Petersen. 1909 kom han til Søs med Skoleskibet »Georg Stage« og derefter med forskellige Sejl-skibe, til han kom paa Bogø Navigationsskole, hvor han tog sine Eksaminer 1920. Han sejlede derefter i forskellige Skonnerter, indtil han 1927 blev ansat i C. Clausens Rederi, hvor han i 12 Aar var Fører af S/S »Carl Clausen«. I 1942 blev han skiftet ombord i »Marie Clausen«.

Kaptajn Petersen efterlader sig en norskfødt Hustru, men der var ingen Børn i Ægteskabet.

DEN DANSK-SVENSK SAMHANDEL

Efter en Række Delegationsforhandlinger er der Eundertegnet en Overenskomst vedrørende Samhandelen mellem Danmark og Sverige i 1. Halvaar 1943. Overenskomsten angaar en Vareudveksling mellem de to Lande til et Beløb af ca. 29 Mill. Kr. hver Vej. Der aabnes navnlig Mulighed for Indførsel til Danmark af Træ, Papirmasse, Papir og Pap, Raajern, 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, Mælkekonserver, Saltvandsfisk og Ferskvandsfisk, Kunsthonning, Ovomaltine m. v., endvidere en Række forskellige Industrivarer, hvoriblandt Maskiner, farmaceutiske og kemiske Præparater, Radiotilbehør og Apparater, Arbejder af Jern og andre værdige Metaller m. v.

Overenskomsten er noget større end den for 2. Halvaar 1942 afsluttede dansk-svenske Vareudvekslingsaftale, der angik et Beløb af ca. 24 Mill. Kr. hver Vej, og det maa forventes, at den nu afsluttede Overenskomst ligesom den for den tilsvarende Periode af 1942 gældende vil blive efterfulgt af en Tillægsaftale, der muliggør en yderligere dansk-svensk Samhandel i det kommende Halvaar.

STATSLAAN TIL MINDRE FRAGTSKIBE

Handelsministeren har hidtil været bemyndiget til indenfor et Beløb paa 1/2 Mill. Kr. aarligt at yde Laan i 1. Prioritet til Nybygning af mindre Fragtskibe. Finansudvalget har tiltraadt en tilsvarende Bevilling for det kommende Finansaar. Der er hidtil ydet Laan til 684,000 Kroner.

DANSKE SKIBES FORSIKRING MOD KRIGSFARE

I et Folketingsmøde har man vedtaget Tillæget til Loven om danske Skibes Forsikring mod Krigsfare. Forhandlingen var ret kortvarig, og Forslaget fik Til-

slutning fra alle Sider, men der blev fremsat Ønske om Nedsættelse af et Udvalg, hvor der kunde blive givet nærmere Oplysninger.

Det nu vedtagne Lovforslag har følgende Ordlyd:

»Den i Henhold til Lov Nr. 211 af 29. April 1940 oprettede Afdeling indenfor »Krigsforsikringen for danske Skibe« benyttes til, saafremt dette findes nødvendigt med Henblik paa Tilvejebringelse af betryggende Søforsikringsdækning for danske Skibe, at overtage i Genforsikring saadan almindelig Kaskoforsikring af danske Skibe, som ikke kan dækkes gennem danske Forsikringsselskaber.«

NY DAMPER TIL D. F. K.

Fra Helsingør Skibsværft er til De Forenede Kulimportører afleveret en ny Damper, der har faaet Navnet »Concordia«. Skibet maaler 1,675 Netto og 2,957 Brutto Registertons og laster omkring 4,400 Tons dw. Det er enkeltskruet og har en Maskinkraft paa ca. 1700 indicerede HK.

»Concordia« føres af Kaptajn E. A. Nielsen, tidligere S/S »Scotia«.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, der foretages hvert Kvartal, bringer *Statistiske Efterretninger* følgende Oplysninger om Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvartal i Fjor:

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

		Reg.- Tons netto 1000 t.	Ud- losset Gods 1000 t.	Ind- ladet Gods 1000 t.	
Juli	Kvartal 1942..	16,500	1,667	2,020	1,078
April	— — ..	14,100	1,524	1,990	1,076
Januar	— — ..	1,800	428	621	129
Oktober	— 1941..	14,600	1,571	2,081	925
Juli	— — ..	15,000	1,563	1,909	799
April	— — ..	14,300	1,522	1,854	967
Januar	— — ..	2,400	575	760	260

Af ovenstaaende Oversigt fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Juli Kvartal 1942 androg 16,500, Reg-Tonnagen udgjorde 1,667,000 N.R.T., og der udlossedes 2,020,000 Tons Gods og indladedes 1,078,000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Juli Kvartal 1941, har den samlede Skibsfart været af kendelig forøget Omfang.

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar Rutearten paa danske Havne i Juli Kvartal 1942 og i de foregaaende Kvartaler i 1942 og 1941.

Ruteart paa samtlige Havne.

		Reg.- Tons netto 1000 t.	Ud- losset Gods 1000 t.	Ind- ladet Gods 1000 t.	
Juli	Kvartal 1942..	2,900	374	183	127
April	— — ..	2,300	300	206	144
Januar	— — ..	500	80	32	32
Oktober	— 1941..	3,000	403	155	166
Juli	— — ..	2,900	501	171	166
April	— — ..	2,500	382	167	158
Januar	— — ..	800	160	69	83

DEN NYE NAVIGATIONSSKOLE I SVENDBORG

Navigationdirektor A. H. Guldhammer har været paa et Besøg i Svendborg, hvor han har forhandlet med Byraadets Regnskabs- og Kasseudvalg om Planerne om Opførelse af en ny Navigationsskole.

Paa Modet drøftede man i første Række den nye Skoles Beliggenhed. Om Forhandlingerne kan endvidere oplyses, at der var Enighed om, at Skolen trængte

til Aflysning, og Svendborg Byraad gav Tilsagn om at reservere en Grund til Skolen.

Den nye Skole skal kunne rumme 100 Elever mod 80 i den nuværende Skole.

ENDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

Skibsregistreringskontoret har i første Halvdel af Januar Maaned blandt andet foretaget følgende Registreringer:

S/S *Bertha* af København, OYAO, er udslettet som forlist.

M/S *Caroline Mærsk* af Fredericia, OXTB, er udslettet som forlist.

A/S Paketrederiet Merkur, Rønne, Bestyrelsen: Udtraadt W. Svendsen og P. M. Møller. Indtraadt Skibsfører Aage Stender Hintze og Ingeniør Iwan Ove Clausen, begge af København.

TO FØDSELSDAGE

I Dag — Fredag — fylder Direktør *Munkebo*, S.K.F., 60 Aar. Direktør *Munkebo*, der er Præstesøn fra Salling, blev i 1901 Student fra Herlufsholm og syv Aar senere Maskiningeniør. I en Aarrække var han knyttet til Firmaet V. Løwener og senere var han Driftsingeniør ved Grenaa Dampværeri.

For 15 Aar siden knyttedes han til Dansk Kugleleje Aktieselskab SKF, hvor han i 1937 blev Overingeniør for kun to Aar senere at overtage Posten som Direktør for det store Foretagende.

*

Direktør i Ø. K. *Hakon Christiansen* fylder i Morgen — Lørdag — 50 Aar.

Direktør *Christiansen*, der er Haandværkersøn fra Vallekilde, blev kun 15 Aar gammel ansat i Kompagniets Tjeneste i 1908. Efter Ansættelsen tog han senere Studentereksamen og Filosofikum samtidig med, at han gennemgik en grundig Handelsskoleuddannelse. Etatsraad H. N. Andersen fik allerede paa et meget tidligt Tidspunkt Øjnene op for *Hakon Christiansens* rige Evner, og han er da ogsaa i de forløbne Aar blevet betroet mange forskellige Hverv for Kompagniet.

For 15—16 Aar siden blev han udpeget til Leder af Ø. K.'s Bangkok-Filial, og ude i Siam virkede han med stor Dygtighed. I et Par Aar havde han Orlov fra Kompagniet, idet han virkede for den siamesiske Stat. I sin Siam-Tid var Direktør *Christiansen* tillige dansk Generalkonsul.

Kort før Etatsraaden døde, blev *Hakon Christiansen* kaldt hjem og udnævnt til Direktør for Skibsfartsafdelingen og som saadan er det ham, der — uden Forbindelse med Danmark — opholder sig i Udlandet for at varetage Kompagniets oversøiske Skibsinteresser, saa vidt det er gørligt. For sin Afrejse var han Medlem af Fragtnævnet.

SMAASKIBSFARTEN REJSER KRAV OM ET SEJLSKIBSNÆVN

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har holdt Generalforsamling i Odense, hvor Formanden, Skibsreder A. H. *Petersen*, Svendborg, i sin Velkomsttale mindedes de Søfolk, der i Aarets Løb har sat Livet til under deres Arbejde.

Beretningen blev aflagt af Forretningsfører *Grube*, der udtalte, at Bestyrelsen i det forløbne Aar havde anset det som sin Hovedopgave at faa de bedst mulige Fragtrater for Skibene. Endvidere omtalte Forretningsføreren Spørgsmaalet om de vanskelige Olie-Tilførsler og kom endelig ind paa Spørgsmaalet om Køb af svenske Skibe til de danske Rederier. Man havde flere Tilbud paa svenske Smaaskibe, men man havde endnu ikke opnaaet at faa Tilladelse til at købe disse.

Fra Skibsfører *Pilegaard*, København, havde Besty-

relsen modtaget en Opfordring til at foranledige, at kun farende Medlemmer kunde vælges som Kreds-Formænd. Bestyrelsen havde taget denne Skrivelse *ad notam*, men maatte iøvrigt lade Valgene gaa deres Gang. Det havde da ogsaa vist sig, at Kredsen havde valgt de Formænd, de havde Tillid til, ganske uanset om disse var farende eller ikke-farende.

Ved Generalforsamlingens Slutning blev følgende Resolution til Ministeriet for Handel-, Industri- og Søfart forelagt og vedtaget:

»Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe's Delegeretmøde i Odense ønsker over for det høje Ministerium at paapege de Urimeligheder, der fra Fragtnævnets Side udvises over for de mindre Skibe, som af Nævnet dirigeres paa en Maade, der vidner om manglende Forstaelse af nødvendig Sagkundskab.

Vi forstaaer meget vel, at de vanskelige Forhold nødvendiggør visse Restriktioner og er ogsaa villige til at bringe vore Ofre i Samfundets Tjeneste samt gøre en Indsats i Arbejdet med at sørge for Transporten af de nødvendige Tilførsler, og da det er en Kendsgerning, at de mindre Skibe trækker Hovedlæsset, bør et Ønske om en Ændring af Forholdene anses for berettiget og paakrævet. Hvis der kunde nedsættes et Sejlskibsnævn, vilde sikkert megen Bitterhed og Utilfredshed blive ophævet, hvad der maa tjene vort Samfund bedst.

Vi anmoder om, at en Deputation fra vor Forening maa faa Lejlighed til personlig over for Ministeren at redegøre for Situationen og dokumentere vor Paastand om vilkaarlig og uforstaaelig Behandling fra Fragtnævnets Side.«

I Forbindelse med denne Generalforsamling har Dagbladet *Børsen* fra en Assurandør modtaget et Indlæg, hvori der skrives, at Baggrunden for Kravet maa søges i en Række uheldige Forhold i den senere Tid for Smaaskibsfarten. Først og fremmest, skriver han, er denne Skibsgruppe blevet ramt af et uforholdsmæssigt stort Antal Havarier eller Forlis, og selv om det vil være ubilligt at tilskrive Fragtnævnets Placering af Skibene i bestemt Fart Skylden for disse Forlis, maa man ikke se bort fra, at Skibenes Vedligeholdelsestilstand og Alder er en saadan, at en hensynsfuld Disponering af Flaaden er paakrævet.

Som et andet Forhold nævnes i Artiklen Redernes Uvilje mod Vintersejladens indenfor et Tidsrum, hvor Hovedparten af denne Skibsgruppe under almindelige Forhold indstiller Sejladens og gaar i Oplægning.

Om Forsikringen af Skibe under Issejladens hævder Artiklens Forfatter, at intet Skib vil være dækket mod Skade, der er forårsaget af Is, herunder først og fremmest selvfølgelig Totalforlis, bevirket af Is.

Artiklen slutter:

Anser man det af Hensyn til Forhold, der ikke vedrører disse Skibes normale Sejladens, nødvendigt at tvinge disse Skibe til at udføre Rejser, der bringer dem i Konflikt med deres Forsikringsdækning, maa man fra vedkommende Side gøre sig klart, at den dermed forbundne Risiko hverken kan eller bør bæres af de paagældende Redere selv eller af disses Forsikringsinstitutioner, men maa falde Offentligheden til Byrde. Under hvilken Form dette maa gøres, maa de kompetente Myndigheder selv finde ud af. Hvad vi blot her ønsker at paapege, er, at det vel bør overvejes nøje, om en Indsats af Fartøjer, uegnet for Anvendelse under Isforhold kan medføre saa store Skader og Tab, som efter Forholdenes Natur maa udredes af det Offentlige, at det muligvis vil være bedre at begrænse Anvendelsen til de større eller bedre egnede Skibe og lade Fragtmotorskibene selv bestemme, i hvilken Udstrækning de anser det forsvarligt at opretholde deres Sejladens uden vilkaarlig Indblanding fra Myndighedernes Side.

Fra Forsikrings-side anser man en Dækning imod Isfare for mindre Skibe for uoselig. Allerede Forsøget paa en Ordning af Sagen for de større Skibe har været ret bekosteligt, men at forsikre Træskibe eller svage Staalmotorskibe for Sejladens under virkelige Isforhold er en Hasardrisiko, som ikke kan løses ad privat Vej, men hvor Offentligheden maa yde Dækning i det Omfang, den selv anser det nødvendigt at udsætte Skibene for nævnte Risiko.

LEJDEBAADS-KATASTROFEN

De to svenske Lejlebaade *Sveajarls* og *Brasil's* Forlis med saa stort Tab af Menneskeliv har i den svenske Dagspresse vakt Diskussion om Lejlebaadens Beskyttelse mod Miner. Det understreges stærkt, at alt, hvad der kan gøres, for at slige Katastrofer kan undgaaes, maa sættes ind. *Göteborg Handels- og Sjöfurstidning* gør sig til Talsmand for, at Omkostningerne til disse Beskyttelsesforanstaltninger bør bestrides af den svenske Stat.

Spørgsmaalet om, hvor Omkostningerne skal paalignes, lader sig vel altid løse, hvis det blot lykkes at finde en effektiv praktisk Beskyttelse for Handelskibe mod de mange forskellige Slags Miner, der nu forekommer. Der tales i den svenske Presse meget om Paravanestrygning, men denne kan med Held kun anvendes overfor forankrede Miner og er kun egnet for Handelsskibe i temmelig smult Vande. Paravaner er uhaandterlige og kan næppe med Held anvendes i den haarde Sø, der om Vinteren gaar paa Nordallanten. Marineeksperter tror hverken paa Nyttens af eller Muligheden for Anvendelse af Paravaner paa Lejlebaade. Meget tyder paa, at Minerne har ramt Skibsbundene nedefra.

Man har ogsaa Opmærksomheden rettet mod Torpedonet, som er blevet anvendt i Islavskonvojerne, og som har vist sig effektive overfor baade forankrede og drivende Miner. Hvorvidt det skulde lade sig gøre at beskytte Lejlebaadene paa denne Maade, vil nu blive undersøgt, for saa vidt det ikke allerede er gjort ud fra et sømilitært Synspunkt.

Disse Beskyttelsesforanstaltninger kan imidlertid ikke overlades til de almindelige Skibsbesætninger, men kræver et særlig uddannet Mandskab, hvad der i nogen Grad komplicerer Spørgsmaalet.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Ved Hammerby-Værftet i Stockholm er den første svenske helsvejsede Redningsbaad af Staal blevet bygget. Den blev døbt *Bror Ulrich* og er nu overdraget *Svenska Sällskapet för Rådning av Skippersbratne*, hvis Formand er Generalkonsul *A. Ax:son Johnson*.

Baadens, der skal stationeres ved Høburgs Redningsstation, har følgende Hoveddimensioner: Længde 12,35 Meter, Brede 4,00 Meter og maalt Dybde 3,80 Meter, samt en Dybgang paa 0,80 Meter. Maskineriet bestaar af en tre-cylindret Bolinder-Motor paa 75 HK, og Farten er beregnet til 8 Knob.

Omkostningerne til Baadens Bygning har andraget ca. 100.000 Kroner.

NYT SVENSK SKOLESKIB EFTER KRIGEN

Som omtalt i sidste Nummer af Dansk Søfarts Tidende er det svenske Skoleskib *Abraham Rydberg* i Baltimore blevet solgt til Portugal. Skibets Reder, Generalkonsul Thulin, Stockholm, oplyser, at Salget fandt Sted efter at Skibet har været oplagt i Baltimore i otte Maanedes. Efter Krigen, udtaler Generalkonsulen, er det Hensigten at skaffe et moderne Sejlskib af den oceangaaende Type. Hvorvidt man søger at erhverve et af de nu eksisterende Sejlskibe, eller der skal bygges et nyt Skib, afhænger af, hvad der til den Tid skønnes formaalstjenligt.

Den engelske Skibsfarts Udsigter.

I den engelske Søfartspresse er der fremkommet to interessante Artikler, der bringer et Tilbageblik over, hvad den engelske Skibsfart maaede i Aaret, der svandt. Samtidig skrives der i disse Artikler om, hvad man kan vente i Tiden fremover.

Begge disse Artikler er skrevet af den saa velkendte engelske Reder *Philip Runciman*, der er Præsident for det engelske Søfartskammer — Chamber of Shipping of the United Kingdom, og den ene fremkommer i *Fair-play*. Han fastslaar, at de engelske Skibsredere ikke uden Grund nærer Bekymringer for, at engelsk Skibsfart vil blive saa handicappet som Følge af Regeringskontrol, at den vil være ude af Stand til at erstatte de Skibe, der er gaaet tabt. Omkostningerne ved Skibsbyggeriet er steget meget betydeligt siden 1939, og han udtaler, at de utvivlsomt vil stige yderligere. I Øjeblikket er Priserne for Nybygninger betydelig højere end de Assurance summer, der kan udbetales, hvis Skibet gaar ned som Følge af Krigshandlinger.

Mr. Runciman opkaster det Spørgsmaal, hvor Penge til Nybygninger skal komme fra. De nu gældende Fragtrater er praktisk talt de samme, som de var, da Skibene blev rekvireret. For Trampdamperer er Raterne beregnet til at dække en Afskrivning paa 5 pCt. om Aaret og 5 pCt. som Rente af Kapitalen, og det er en Kendsgerning, at de ikke gør det.

Naar Freden kommer, vil den engelske Handelsflaade være mindre, baade i Tal og Tonnage, end den var i September 1939, hvor der var lidt under 18 Millioner BRT. Skibe paa over 100 Tons. Mr. Runciman skriver, at England kommer til at begynde Efterkrigstiden med en forholdsmæssig mindre Handelsflaade end nogen anden søfarende Nation, hvoraf flere endog vil være i Besiddelse af en større Handelsflaade end i September 1939.

I den anden Artikel, der har set Dagens Lys i *Lloyd's List*, beskæftiger Philip Runciman sig indgaende med Handelsflaadens Forhold efter Krigen. Han fastslaar, at Krigen nu har overbevist Offentligheden om Skibsfartens vitale Betydning for de britiske Øer. Han skriver, at det er beklageligt, at der skulde en Verdenskrig til og ofres Menneskeliv i Tusindevis, inden den engelske Offentlighed kom til denne Forstaaelse. Han haaber, at den engelske Nation inden allfor længe vil forstaa i hvor dyb Gæld den i Virkeligheden staar til Skibsfarten, og — hvad der er vigtigere — at det ikke som efter forrige Verdenskrig glemmes saa hurtigt.

Mr. Runciman paapeger, at vi staar midt i en Periode, der er præget af store tekniske Fremskridt. En Krig stimulerer altid Interessen for industrielt Initiativ og Ydeevne, men rent bortset fra denne Krig har vi oplevet meget store tekniske Fremskridt indenfor Handelsmarinen i indeværende Aarhundrede. Indførelsen af Dieselmotoren er et slaende Eksempel herpaa. Intel tyder paa, at man nu er ved at naa til Grænsen af disse tekniske Fremskridt.

Den engelske Skibsreder mener, at der ved Efterkrigstidens Begyndelse alt i alt vil være ligesaa stor en Tonnagemængde disponibel som ved Krigens Begyndelse, takket være Skibsværfternes store Byggekapacitet. Meget af denne Tonnage vil dog ikke være paa Højde med Fredstidens højere Standard. Han hævder i denne Forbindelse, at de engelske Skibsredere har god Lejlighed til nu at skabe en fortrinlig Handelsflaade. Han kommer dog ikke i denne Artikel ind paa Spørgsmaalet, hvorfra de mange Penge, der kræves hertil, skal skaffes til Veje, men udtaler at dette Problems Losning vil kræve megen Tid og mange Spekulationer.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Maskinmester omkommet i Udlandet

Der foreligger Meddelelse om, at endnu en ung dansk Maskinmester, *J. H. V. Nielsen Bech*, formodes at være omkommet ved Forlis i Udlandet. Bech kom efter at have taget sine Eksaminer ud som Assistent med Det Østasiatiske Kompagnis Skibe, sejlede senere i Dampskibsselskaberne »Ifania« og »Vendila«, indtil han i 1940 blev 2. Maskinmester i Dansk-Fransk Dampskibsselskab. Han efterlader sin unge Hustru, med hvem han blev gift kort Tid før han sidste Gang forlod Danmark.

Ingen Skibsafgift i Odense for Skibe til Kontrol

I et Byrådsmøde i Odense er der vedtaget en Tilføjelse til Reglementet for Havne- og Brotakster. Tilføjeisen gaar ud paa, at Fartøjer, der paa Grund af den etablerede Kystbevogtning af Kystpolitiet beordres til at anløbe Havn af Hensyn til Gennemførelsen af den fornødne Kontrol, fritages for Skibsafgift, dog bl. a. under Forudsætning af, at Skibene ikke henligger i Havnen ud over et bestemt Antal Timer efter Politiets Afsejlingstilladelse.

Skade paa Telegrafkablet

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet havde ved Sø- og Handelsretten sagsøgt Firmaet Saabye & Lerche til at betale Erstatning for Skade paa Telegrafkablet, der ligger mellem Charlottenlund og Barsebæk, General-

direktoratet krævede en Erstatning paa 4392 Kr. for Skade paa selve Kablet og Udbedring.

De Sagsøgte Saabye & Lerche paastaar sig frifundet, idet de hævder, at Skaden var hændelig. Firmaets Bugserbaad »Svend« bugserede den 12. November en Pram. Trossen mellem Bugserbanden og Prammen sprang, og Prammen, der kom i Drift, drev ind paa Grund udfor Charlottenlund. Der var ikke udvist Forsømmelse fra Bugserbaadens Side.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom frifandtes de Sagsøgte, og Generaldirektoratet skal betale 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Kaptajnen havde ikke indhentet Sejltilladelse

Ved Søretten i Svendborg har været behandlet en Sag mod en Skibsfører fra Æro, der var sat under Tiltale for at have sejlet fra Vejle til København uden forud at have indhentet Sejltilladelse og faaet Sejlansvisning. Han undskyldte sig med, at han i lang Tid havde opholdt sig i Udlandet og derfor ikke var kendt med de særlige Bestemmelser angaaende Sejlansvisning. Dette kunde imidlertid ikke klare Sagen, og paa Sørettens Forslag vedtog han at betale en Bøde til Statskassen paa 50 Kroner.

En Lodsstilling

ved Karrebæk Fjord Lodsori forventes at blive ledig med Udgangen af April d. A. og ønskes besat fortrinvis med en Skibsfører, der ikke er over 36 Aar. Skriftlig Ansøgning, bilagt med bekræftede Afskrifter af Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsattester fra tidligere Virksomhed, modtages inden Udgangen af Februar d. A. under Adresse:

Lodsdirektøren, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 18. Januar 1943.

Graeser, Berlin-Friedenau

Stubenrauchstr. 69
a d. Kaiserallee
Ruf: 8842 66 Drahtanschrift: Kromschloß 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: 34805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

REDERI- OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

BRUG

KUN

Hempels

Skibsfarver

INDENBORDS

UDENBORDS



Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

Stort Laan til Havn

Indenrigsministeriet har nu, ifølge Aalb. Amtstid. givet Tilladelse til, at Aalborg Kommune paatager sig Garantien for det Laan paa 2 Mill. Kr., som Havnen agter at optage i Aalborg Bys og Omegns Sparekasse. Kommunen er forpligtet til om fornødent at foretage ekstraordinær Skatteudskrivning for at opfylde sine Forpligtelser.

To Søretsdomme

Ved Sø- og Handelsretten var der rejst Tiltale mod Skibsfører Niels Frølev Olsen for Overtrædelse af Handelsministeriets Paabud om at følge givne Sejlplanvisninger.

Olsen var Fører af S/S »Emun« af København, der den 2. August i Fjor paa Rejse fra København til Horsens grundstødte paa Hesselø, og Sagen var rejst paa Grundlag af Olsens Forklaringer under Søforhøret i den Anledning.

Olsen erkendte, at han paa den Rejse havde været uden for Tvangsruuten paa Strækket fra Gilleleje til Hesselø, men paastod, at dette var sket uden Hensigt. Da han imidlertid ikke kunde paavise, at Vejret eller andre tvingende Forhold havde forhindret ham i at følge den anviste Rute, blev han anset skyldig i Anklagen og idømt en Bøde paa 200 Kr.

Ved Sø- og Handelsretten var der rejst Tiltale mod Skibsfører Frederik Olsen, Charlottenlund, for Overtrædelse af Handelsministeriets Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger, idet han som Fører af Damperen »Agersø« den 17. Juli paa en Rejse fra Strøby til Kastrup med en Ladning Sten i Køge Bugt ikke har overholdt de givne Sejlplanvisninger.

Skibsføreren indrømmede, at han havde været uden for den anviste Sejlroute i kort Tid, men undskyldte sig med, at det var sket ved en fejl Beregning af Vind- og Strømforhold og med, at han straks var søgt tilbage til Sejlruuten, da han blev opmærksom derpaa.

Retten mente ikke, at det anførte kunde fritage ham for Ansvar, og han maatte vedtage en Bøde paa 200 Kr.

Grundstødning under Bugsering

I Sorelten er der blevet afgivet Forklaring af Besætningen paa Rederiet Tuxen & Hagemanns M/S »Bygholm« i Anledning af en Grundstødning, der medførte Lækage. Føreren, Kaptajn Hans Iversen forklarede, at »Bygholm« den 7. ds. skulde sejle fra Vang med en Ladning Sten til Aarhus. Det besluttedes i Samraad med Lodsens at lade Skibet bugseres ud af Vang Havn med Aglerenden, da der ikke var Plads til at svaje i denne. Under Bugseringen stødte Skibet flere Gange haardt i Bunden, og det viste sig senere, at det trak Vand. Lænsepumpen maatte i Gang paa hele Rejsen til København, der naaedes næste Dag Kl. 14.

Kaptajn Iversen forklarede i Retten, at han antager, at Grundstødningen er sket derved, at »Bygholm« under Bugseringen er suget ind mod Kanten af Rendens.

Stor Udvidelse af Kerteminde Fiskerihavn

I Kerteminde Byraads Møde er vedtaget Planer om Udvidelse af Kerteminde Havn. Arbejdet tænkes fuldført i tre Afsnit. Der skal først anlægges en Mole i Forbindelse med Molen paa den gamle Fiskerihavn, saaledes at der bliver en Indsejling paa 15 m Bredde. Dernæst anlægges et Bolværk langs Østsiden af den gamle Fiskerihavns Glacis, og endelig skal det bestaaende Bolværk forlænges.

Første Afsnit, der nu foreslaas fuldført, er beregnet at ville koste 105,000 Kr. Planerne oversendtes til Ministeriet.

Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek har udsendt den 4. Meddelelse om

Nyanskaffelser til Studiesamlingen. Denne Samling bestaar nu af 2907 Bind og omfatter International Ret, Søret, Forsikring, Geografi og Rejser, Søforsikring, Skibshbygning, Maskinlære og Navigation m. m.

Marstal-Skib sejlet ned ved Lybæk

Til Rederiet E. B. Kromann i Marstal er der kommet Meddelelse om, at dets Motorskib »Oceanide«, 131 BRT, ført af Kaptajn Rasmus Christoffersen, Ommel, er sejlet ned af en Damper ved Udsøjlingen fra Lübeck. Skibet sank straks, og en Mand af Besætningen, Letmatros Anker Mortensen, omkom, medens Resten blev reddet.

De store Havnearbejder i Odense

Bolværksarbejdet ved Odense nye Havn er blevet forsinket. Der skal opføres 455 løbende Meter Bolværk, der nu er udbudt i Licitation. Arbejdet kan næppe sættes i Gang før om en Maanedes Tid. Arbejdslonnen ved Bolværksarbejdet i det nye Bassin vil andrage omkring 200,000 Kr.

En Sømandskreds i Korsør

En Kreds af interesserede i Korsør har taget Initiativet til Oprettelse af en »Sømandskreds«. Der henvises til Sømandenes store Indsats i Arbejdet for Opretholdelse af Forsynings-Transporterne til Landet, skont de er ude for store Farer og Savn. For at afhjælpe disse Savn har man Sømandshjemmene, og det er nu Meningen ved et Møde paa Sømandshjemmet at søge stiftet en Sømandskreds til Støtte af dette Arbejde.

Skibskøb

Skibsfører Henry Westerby, Lohals, har af J. P. R. Pilegaard, Svendborg, købt Galansen »Emma« af Svendborg.

PERSONALIA

70 Aar

Sø-Assuranceekspert, Kaptajn A. K. Ingemann fyldte i Mandags 70 Aar. Kaptajn Ingemann, der kom til Søs med Gronlandsbarken *Thorvaldsen*, tiltraadte saa tidligt som i 1898 en Stilling som Styrmand i Ø. K., hvor han allerede i 1903 blev forfremmet til Fører. Efter at have ført en Række af Kompagniets Skibe, sidst Motorskibet *Afrika*, gik han i 1928 i Land for at overlage Stillingen som Sø-assuranceekspert i Baltica.

60 Aar

Lods ved Hals Lodseri R. J. Svalegaard fyldte i Onsdags 60 Aar. Efter at have sejlet i forskellige Rederiers Skibe blev han i 1923 Lods ved Fredericia Lodseri, hvorfra han fem Aar senere forflyttedes til Hals.

50 Aar

Paa Mandag fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Ærø, Kaptajn A. M. Espensen 50 Aar. Kaptajn Espensen, der tidligere har ført Sejle- og Motorskibe fra Ærø, er nu Fører af Motorskibet *Ærø*.

Ny Leder af Det Forenede Aalborg-Afdeling

Til Leder af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Afdeling i Aalborg efter Kontorchef Arth. Christensen, der trækker sig tilbage den 1. Februar, er udnævnt Fuldmægtig P. Bornæs, der i en Aarrække har været knyttet til Kontoret i Aalborg.

Ordensdekoration

Overskibsbyrbøder ved København-Malmö-Overfarten *Martinius Larsen* er blevet dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 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, Svendborg.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Buggerselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.
 D/S »Heimdal«.
 D/S »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 Linjerederi.
 D/S »Nautic«.
 Navitas A/S
 D/S »Nordene«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 Alfred Olsen Transport Co.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phønix«, Esbjerg.
 Poseldon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Solnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskab.
 D/S »Svendborg«.
 Oluf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. 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«.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 21. Januar 1943.

Nr. 3.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika, Asiens S.- og E.-Kyst samt Australien og Stillehavet*. „Efterretninger for Søfarende“ udgives ugentlig. Hølsaarsabonnement 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 Moddeløse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølsaarsabonnement. Enkelte Numre faaer for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Med dette Nummer følger:

Indholdsfortegnelse over »Efterretninger for Søfarende 1942«.

I. Østersøen.

297. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Sømærke forsvundet. Oplysning om Dybde i Indløb.

1. Den hvide Stage med Halmvisk paa W.-Siden af Indsejlingen til *Rødby Havn* paa c. 54° 39' N. 11° 21' E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil rimeligvis først blive udlagt efter Vinterperioden.

2. Da der er sket en Tilsanding i W.-Siden af Indløbet til *Rødby Havn*, henledes Opmærksomheden paa, at man for indgaaende til Havnen maa søge denne Syd fra.
(E. f. S. Nr. 1/9 1943.)

298. Danmark. Bornholm. Dueodde N. Fyr forandret.

Dueodde N. Fyr paa c. 55° 00',₁₁ N. 15° 04',₈ E. er blevet elektrificeret. Fyret viser efter Forandringen 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 er samtidigt forøget fra 19 Sm til 20 Sm.
(E. f. S. Nr. 1/17 1943. Fyr.-Fort. Nr. 845.)

299. Sverige. Trelleborg—Falsterbokanal. Sejlansvisning af Hensyn til Minefaren.

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

Under Sejlads fra *Trelleborg Red* til *Falsterbokanal* eller omvendt bør følgende Rute benyttes:

Fra *Tønden Trelleborgs redd* paa 55° 20',₅₄ N. 13° 08',₇₇ E. til 150 m S. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa 55° 20',₇₀ N. 13° 05',₉₅ E. ved *Stavstens Rev* og videre mod *Fyrskib Nr. 28* i *Kämpingebukten* paa 55° 22',₀₀ N. 12° 59',₀₀ E., hvilket man skal passere S. om i 150 m Afstand.

300. Sverige S.-Kyst. Kämpingebukten. Sømærke inddraget.

(U. f. S. Nr. 2/59. Stockholm 1943.)

Den røde Stage med 3 opadvendte Koste paa 55° 22',₄₅ N. 12° 58',₅₇ E. er inddraget.

(E. f. S. Nr. 21/766 1942. Kort Nr. 132, 130, 187, 188 og 125.)

301. (S). Sverige. Åhus Indsejling. Lystønder og Klokketønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/58. Stockholm 1943.)
Lystønderne *Åhusredd yttre södra* paa c. 55° 55' N. 14° 24' E. og *Åhusredd inre* samt Klokketønden *Åhusredd yttre norra* er inddraget for Vinterperioden.
302. (S). Sverige. Klotet. Yttre Stengrund. Lys- og Fløjtetønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/57. Stockholm 1943.)
Lys- og Fløjtetønderne *Klotet* paa c. 56° 00' N. 15° 48' E. og *Yttre Stengrund* paa c. 56° 10' N. 16° 03' E. er inddraget for Vinterperioden.
303. (S). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden. Fyrskib inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/55. Stockholm 1943.)
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er inddraget for Vinterperioden.
304. (S). Sverige. Kalmarsunds djupränna. Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/54. Stockholm 1943.)
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Lystønden S. for *Trädgårdsgrund* paa 56° 37',₁₆ N. 16° 21',₀₀ E. *Trädgårdsgrund*.
Tärnör. *Kalmar Tredingsgrund*. *Gillburen*. *Mellgrund* c. 56° 40' N. 16° 24' E. samt
Lystønden paa Lossepladsen paa 56° 41',₂₄ N. 16° 25',₅₅ E.
305. (S). Sverige. Kalmarsund. Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/53. Stockholm 1943.)
Lystønden *Slottsbredan* paa c. 56° 56' N. 16° 36' E. er inddraget for Vinterperioden.
306. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Lodstjeneste midlertidigt indstillet.
(U. f. s. Nr. 2/51. Stockholm 1943.)
Lodstjenesten ved *St. Oknö (Mönsterås Lodsplads)* paa c. 56° 00',₂ N. 16° 32',₁₁ E. er midlertidigt indstillet paa Grund af Isforholdene.
307. (S). Sverige. Sejløbet til Mönsterås. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/52. Stockholm 1943.)
Fyrene *Oknö övre* og *nedre* paa c. 57° 00' N. 16° 32' E. samt *Mönsteråsredde* *övre* og *nedre* er slukket for Vinterperioden.
308. (S). Sverige. Oskarshamn. Furön. Lodstjeneste midlertidigt indstillet.
(U. f. s. Nr. 2/50. Stockholm 1943.)
Lodstjenesten ved *Furön* paa c. 57° 17',₀ N. 16° 37',₅ E. udenfor *Oskarshamn* er midlertidigt indstillet.
309. (S). Sverige. Sejløbet Arkö—Mem. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/49. Stockholm 1943.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Stegeborg c. 58° 27' N. 16° 36' E. *Eltersundet östra* og *västra*.
310. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejløbet Södertälje—Landsort. Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/48. Stockholm 1943.)
Lystønden *Inre Triklubbsgrund* paa c. 58° 47',₉ N. 17° 46',₅ E. er inddraget for Vinterperioden.
311. (S). Sverige. Öregrund's Skærgaard. Öregrundsgrepen. Bottniske Bugt. Fyrskibe og Lystønder inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/47. Stockholm 1942.)
Fyrskibene *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. og *Finngrundet* paa c. 61° 04' N. 18° 41' E. samt Lystønderne *Getryggen* c. 60° 12' N. 18° 48' E., *Östra Finngrundsbanken*, *Lilljungfruns angöring*, *Myran* og *Sundsvallsbukten* c. 62° 18' N. 17° 38' E. er inddraget for Vinterperioden.

312. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Kyst-, Lede- og Havnefyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/109. Stockholm 1943.)
Samtlige svenske Fyr N. for Breddeparallelen 63° N. er slukket for Vinterperioden med Undtagelse af Fyret *Bonden* paa c. $63^{\circ} 26',_1$ N. $20^{\circ} 02',_5$ E.
313. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Holmögadd. Udsendelse af Radiotaagesignaler indstillet for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/112. Stockholm 1943.)
Udsendelsen af Radiotaagesignaler fra *Holmögadd* Fyr paa c. $63^{\circ} 31'$ N. $20^{\circ} 45'$ E. er indstillet for Vinterperioden.
314. (S). Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarleby. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/717. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Tankar övre og *nedre* c. $63^{\circ} 57'$ N. $22^{\circ} 51'$ E. *Råberg. Trullögrund. Hungerberg. Frimodigsgrund. Yxpila vågbrytare. Yxpila övre* og *nedre* c. $63^{\circ} 50'$ N. $23^{\circ} 03'$ E.
315. (S). Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/718. Helsingfors 1942.)
Marjaniemi Fyr paa c. $65^{\circ} 02'$ N. $24^{\circ} 34'$ E. er slukket for Vinterperioden.
316. (S). Finland. Bottniske Bugt. Ii—Röyttä. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/719. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Kraasukanletto c. $65^{\circ} 21'$ N. $24^{\circ} 55'$ E. *Ulkokrunni övre* og *nedre. Maakrunni. Härkäletto* c. $65^{\circ} 30'$ N. $24^{\circ} 51'$ E.
317. (S). Finland. Bottniske Bugt. Brahestad—Marjaniemi. Tauvo Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/720. Helsingfors 1942.)
Tauvo Fyr paa c. $64^{\circ} 49'$ N. $24^{\circ} 33'$ E. er slukket for Vinterperioden.
318. (S). Finland. Bottniske Bugt. Nykarleby Indsejling. Hällgrund Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/715. Helsingfors 1942.)
Hällgrund Fyr paa c. $63^{\circ} 38',_8$ N. $22^{\circ} 25',_2$ E. er slukket for Vinterperioden.
319. (S). Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 36/716. Helsingfors 1942.)
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:
Rummelgrund, c. $63^{\circ} 44',_6$ N. $22^{\circ} 34',_8$ E., *Bredhällan, Borgmästargrund, Hällö, Alholmen övre* og *nedre*, c. $63^{\circ} 42',_5$ N. $22^{\circ} 41',_3$ E.
320. Tyskland. Memel Anduvning. Forbudt Omraade.
(U. f. s. Nr. 2/66. Stockholm 1943.)
E. f. S. Nr. 1/239 1943 udgaar og erstattes med:
Paa Grund af Tilstedeværelse af talrige Vrag er det forbudt at besejle et Omraade uden for *Memel* indenfor en Linie gennem følgende Punkter:
a. $55^{\circ} 40',_8$ N. $20^{\circ} 59',_5$ E. (rødmalet Lystønde, hvidt Et-Blink).
b. $55^{\circ} 46',_0$ N. $20^{\circ} 58',_2$ E.
c. $55^{\circ} 46',_0$ N. $21^{\circ} 04',_0$ E.
d. $55^{\circ} 44',_0$ N. $21^{\circ} 05',_0$ E.
e. $55^{\circ} 44',_3$ N. $21^{\circ} 03',_8$ E. (sort Lystønde, mærket 3, hvidt Lys med For-
mørkelser).
f. $55^{\circ} 42',_6$ N. $21^{\circ} 03',_8$ E. (sort Lystønde, mærket 2, hvidt Et-Blink).
g. $55^{\circ} 40',_8$ N. $21^{\circ} 03',_8$ E. (sort Lystønde, hvidt Gruppe-Blink).
Anduvning af *Memel* kan kun foregaa Syd fra.
(E. f. S. Nr. 1/239 1943.)

321. Tyskland. Memel Anduvning. Lystønde slukket.
(N. f. S. Nr. 2/36. Berlin 1943.)
Lystønden paa c. $55^{\circ} 40',_8$ N. $20^{\circ} 59',_5$ E. er slukket.
(E. f. S. Nr. 3/320 1943.)
322. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 2/103. Stockholm 1943.)
Den 27. Januar 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 1700 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.
Sikkerhedshøjde: 3000 m.
Fareomraadet bliver ikke bevogtet.
Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag B lodret for
hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra 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.)

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

323. Danmark. Sundet. Høllænderdyb. Vrag nedsprængt. Afmærkning inddraget.
Det paa $55^{\circ} 41' 31''$ N. $12^{\circ} 41' 04''$ E. sunkne Vrag er nedsprængt til en mindste
Dybde over Vraget af $13,2$ m. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 20/816 1941. Kort Nr. 133, 132, 130, 125 og 180.)
324. Danmark. Sundet. Flakfort SW. Vrag afmærket.
Det i E. f. S. Nr. 39/1370 1942 nævnte Vrag, som ligger sunket i $4,5$ m Vand
paa $55^{\circ} 41' 15''$ N. $12^{\circ} 42' 24''$ E., c. $1,3$ Sm 223° fra *Flakfort* Fyr, er afmærket med
en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 10 m SW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 39/1370 1942. Kort Nr. 133, 132, 130, 125 og 180.)
325. Sverige. Sundet. Sejlrote for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 2/100. Stockholm 1943.)
Naar Isforholdene nødvendiggør Inddragning af Afmærkningen ved den paa
svensk Territorium etablerede Sejlrende i *Øresund*, vil en særlig Vintersejlrende blive
oprettet, som følger:
1. Fra *Malmö Red* holdes Fyrlinien „*Malmö inre* og *Malmö yltre västra* Fyr overet“
indtil $55^{\circ} 49',_{68}$ N. $12^{\circ} 45',_{90}$ E.
2. Herfra styres mod *Haken* Fyr i dettes hvide Vinkel med To-Formørkelser.
Haken Fyr bør holdes i Pejling 346° , indtil man er paa $55^{\circ} 53',_2$ N. $12^{\circ} 44',_{30}$ E.
3. Herfra holdes E. om *Ven* i c. $\frac{1}{4}$ Sm Afstand fra *Haken* Fyr indtil $55^{\circ} 55',_{55}$ E.
 $12^{\circ} 43',_{20}$ E.
4. Herfra holdes i *Haken* Fyrs hvide Vinkel med Formørkelser med Kurs 346°
(166°) til Pladsen $55^{\circ} 59',_{80}$ N. $12^{\circ} 41',_{30}$ E. og videre til $56^{\circ} 03',_{70}$ N. $12^{\circ} 39',_{50}$ E.
5. Fra sidstnævnte Punkt holdes i *Hälsingborg* Fyrs hvide Vinkel med En-
Formørkelser indtil $56^{\circ} 06',_{70}$ N. $12^{\circ} 34',_{00}$ E.

Efterretninger for Søfarende.

1942.

Udgivet

af

Det kongelige Søkort-Arkiv.



58de Aargang.

J. H. Schultz A/S
Universitets-Bogtrykkeri
København
1943

Indholdsfortegnelse

over

Efterretninger for Søfarende

1942.

Følgeblade til E. f. S. (Oversigtskort m. m.) med Nr. 3.

Danmark.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Advarsel vedr. Afmærkningen i indre <i>danske</i> Farvande.....	1	Advarsel vedr. Afmærkningen i <i>danske</i> Gen-nemsejlingsfarvande	253
Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibo Oplysning om <i>danske</i> Fyr, Fyrskibe, Lys-tønder m. m.....	2	Afm. i indre <i>danske</i> Farvande atter i Ordon..	821
Bekendtgørelse om Lodstvang ved <i>Lillebæltsbroen</i> og <i>Storstrømsbroen</i>	3	Vraglystdr. erstattes for Vinteren forsøgsvis med Jernspirtdr. med hvidt eller rødt Blinklys.....	1707
	4	Lystdr. erstattes med Vintersømærker.....	1773

I.

Østersøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Østersøen.			
Miner udl. Adv. 5; Opl. o. Operationsom-råde.....	396	<i>Gedser</i> Havn Rende. Vrag afm. 1033; Vrag fj. Afm. ind.....	1117
<i>Østersøen</i> , E.-lige Del. Mineomraader.....	1573	<i>Gedser</i> Anduvn. Afm. midlt. for.	7
<i>Kieler Bugt</i> . <i>Neuland</i> Fyr NNW. Vrag rapp.	1595	<i>Kroghage Dyb</i> . <i>Gedser Rev.</i> Søm. midlt. ind.	941
<i>Neuland</i> Fyr N. t. E. Skibsfartshindr. rapp.	1261	<i>Gedser</i> Fyr. Lysevne for. 894; do.....	1604
<i>Wustrow</i> Fyr NW. t. N. Vrag.....	1736	<i>Gedser Rev.</i> Afm. v. Sejlløb ind.....	1159
<i>Darsser Ort</i> NW. t. N. Vrag.....	1735	<i>Falster</i> E.-Kyst. <i>Hesnæs</i> Havn Indsejl. Dybde midlt. aft.....	8
<i>Plantagenet Grund</i> NNW. Vrag afm. 159; Opl. o. Vrag Pl. 278; Vraglystd. udl.....	927	<i>Gronsvund</i> E. Losseplads afm. Adv.....	822
<i>Rügen</i> E. Opl. o. Vrag.....	433	<i>Tolkedyb</i> . Lys- og Fltd. genudl. 895; do. ind. f. Vinter.....	1671
<i>Bornholm</i> W. Drivende Vraggods.....	745	<i>Møn</i> S.-Kyst. <i>Klintholm</i> Havn. Fyr ødel. af Is 494; do. genopb.	1605
Danmark.			
<i>Marstal Bugt</i> . <i>Bagenkop</i> NNW. Under-vandsbindr.....	1525	<i>Klintholm</i> Havn. Dybde aft.....	9
<i>Lolland</i> S.-Kyst. <i>Rodby Havn</i> . Dybde i Indsejl. aft. 6; Opl. o. Dybde i Indsejl.....	1492	<i>Møn</i> Fyr. Lysstyrke midlt. neds.	465
<i>Nysted</i> Indsejling. <i>Jons Grund</i> W. Vrag 1340; do. fj.....	1574	<i>Hollændergrund</i> S. Søm. udl.....	160
<i>Gedser</i> S. Losseplads ophævet.....	1378	<i>Fakse Bugt</i> . <i>Feddet</i> Bagfyr. Lysevne forøges 1526; do. forøget	1575
Fltd. og Kltd. genudl. 843; <i>Rødsand</i> Rende Kltd. omb. m. Vintersøm.....	1670	<i>Fakse Havn</i> Indsejl. Afm. ind. p. Gr. af Is	161
		<i>Fakse</i> Havn. Dybde aft.....	971
		<i>Fakse Bugt</i> . <i>Lund</i> Anlægsbro SE. Opl. o. Vrag.....	1427
		<i>Rodvig</i> Havn. Fyr for. Nye Fyr opr....	1606
		<i>Stevns</i> SE. Skibsfartshindr. rapp. 1150; do. forg. efters.....	1275

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
<i>Bornholm W.-Kyst. Ronne. Lys- og Fltd. ind. f. Is 323; do. midlt. ind. 395; do. genudl. 668; do. midlt. ind. 1341; do. genudl.</i>	<i>Karlskrona Indsejl. Godnatt Fyr for. 1533; do.</i>
1451	1576
<i>Ronne Havn. N.-lige Havncindløb sp. Fyr nedl. Bkr. fj.</i>	<i>Vämmövikén. Nyt Fyr t.</i>
669	1310
<i>Ronne. Fyr nedl.</i>	<i>Utklippans Fiskerihavn. Nye Fyr t.</i>
1607	1432
<i>Hammerhavnen. Fyr midlt. for. 10; do. atter i Orden.</i>	<i>Falsterborev—Landsort. Lys- og Fltdr. ind. f. Vinter 209; do. genudl.</i>
254	682
<i>Hammerhavnen. Fyrbelysning midlt. for.</i>	<i>Utlången Fyr for. 1609; do.</i>
1151	1756
<i>Hammerhavnen. Dybde i Indsejl. midlt. aft.</i>	<i>Torhamn. Fyr midlt. sl. 329; do. atter t.</i>
823	577
<i>Bornholm. Hammerodde Fyr. Lysstyrke midlt. neds.</i>	<i>Ölands södra udde. Neutralitetsløbet. Afm. for. 282; do.</i>
466	680
<i>Bornholm NE.-Kyst. Tejn. Vrag.</i>	<i>Yttre Stengrund. Lys- og Fltd. fl.</i>
1639	681
<i>Bornholm E.-Kyst. Svaneke Fyr for.</i>	<i>Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib ind. f. Vinter 164; do. genudl.</i>
1608	687
<i>Nekso Havn. Ledefyr midlt. sl.</i>	<i>Öland W.-Kyst. Degerhamn Indsejl. Opl. o. Sten 165; Sten fj. Opl. o. Dybde</i> ...
1663	443
<i>Bornholm S.-Kyst. Dueodde N. Fyr for.</i>	<i>Degerhamn Indsejl. Fyr for. Søm. fl.</i>
1493	954
<i>Dueodde S. Fyr. Taagesign. midlt. i Uorden 467; do. atter i Orden.</i>	<i>Kalnarsund S.-lige Del. Vraglystd. udl.</i>
523	1577
<i>Arnager Bugt. Stager ind.</i>	<i>Lystd. og Vraglystd. ind. f. Vinter.</i>
861	166
<i>Arnager Bugt. Storegab. Søm. genudl.</i>	<i>Kalmarsund. Lystdr. genudl.</i>
786	686
<i>Arnager SW. t. S. Vrag</i>	<i>Fyrtaarn nedrevet</i>
1464	444
<i>Christiansø. Sojladsforskrift.</i>	<i>Kalmar—Färjestaden. Søm. fl.</i>
11	167
	<i>Kalmar—Färjestaden. Afm. for.</i>
	683
	<i>Sejlløbet Kalmarsund—Färjestaden. Søm. midlt. udl.</i>
	1709
	<i>Lystd. midlt. ind. f. Oprensningsarb.</i>
	1757
	<i>Kalmarsunds djupränna. Lystdr. samt Lys- og Kltd. ind. f. Is 168; Lystd. ind. f. Is 210;</i>
	<i>Lystdr. genudl.</i>
	684
	<i>Kalmarsunds djupränna E. Fær. midlt. sp.</i>
	1758
	<i>Kalmar Havn. Søm. ind.</i>
	1780
	<i>Kalmarsunds djupränna. Afm. for. 397; do.</i>
	685
	<i>Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarb. 15; do.</i>
	632
	<i>Lystd. midlt. udl. ved Lossepl.</i>
	1534
	<i>Skäggenäs. Undervandskabel udl. 788;</i>
	<i>Kabel udl. Ankring forb.</i>
	1465
	<i>Fyr sl. f. Vinter 330; do. atter t.</i>
	747
	<i>Oskarshamn Indsejl. Fyr sl. f. Vinter 370;</i>
	<i>do. atter t.</i>
	578
	<i>Oskarshamn. Fyr sl. f. Vinter 371; do. atter t.</i>
	578
	<i>Kalmarsund. Fyr sl. f. Vinter 372; do. atter t.</i>
	542
	<i>Utlången—Landsort. Lys- og Fltdr. samt Lystd. ind. f. Vinter. Ölands norra udde</i>
	<i>Bifyr t. 212; Lys- og Fltdr. samt Lystd. genudl. Bifyr sl.</i>
	789
	<i>Öland. Ölands södra udde. Bifyr for. 1188;</i>
	<i>do. 1247; do.</i>
	1380
	<i>Öland E. Opl. o. Sejlløb og Afm. 16; Vrag afm.</i>
	831
	<i>Miner udl. 17; do.</i>
	1610
	<i>Vrag afm. 942; do. 998; Vrag uskadeligg. Afm. ind. 1009; Vragvager ind.</i>
	1189
	<i>Öland E.-Kyst. Kapelludden Fyr for.</i>
	844
	<i>Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö Radiofyr midlt. ude af Virksomh.</i>
	1277
	<i>Skansudde Fyr midlt. t.</i>
	1410
	<i>Gotland N.-Kyst. Färösund. Miner udl. Adv.</i>
	21
	<i>Färösund S.-lige Indløb. Opl. o. Dybg. for Skibe. Rett. t. E. f. S. Nr. 1/21 1942</i>
	213
	<i>Gotland N.-Kyst. Färösund. Forb. m. Ankring</i>
	22
	<i>Färösund. Skydeøvelser</i>
	1094
	<i>Gotland E.-Kyst. Herrevik Fyr midlt. t.</i>
	1411
	<i>Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev Lys- og Fltd. ind. f. Vinter</i>
	281
	<i>Hoborgs rev. Lys- og Fltd. genudl.</i>
	955
	<i>Mönsteråsleden. Fyr sl. f. Vinter 169; do. atter t.</i>
	633
	<i>Mönsterås Indsejl. Lodsudkigsst. nedl. f. Vinter. 170; do. atter i Virksomh.</i>
	634

Sverige.

<i>Fyr t. om Dagen.</i>	324
<i>Kämpingebukten. Falsterbokanalen. Fyrbelysning og Afm. for.</i>	162
<i>Kämpingebukten S. Neutralitetsløbet. Søm. for.</i>	163
<i>Kämpingebukten. Varselfyr t. 12; Tænding udsat.</i>	325
<i>Søm. udl.</i>	766
<i>Vrag afm.</i>	1379
<i>Trelleborg W. Skäre Fyr midlt. sl.</i>	326
<i>Trelleborg. Lys- og Fltd. omb. midlt. m. Lystd.</i>	1120
<i>Trelleborg Anduvn. Kltd. ind. f. Vinter.</i>	279
<i>Trelleborg. Lystd. ind. f. Vinter 368; do. genudl.</i>	767
<i>Lystdr. ind. f. Vinter 327; do. genudl.</i>	767
<i>Trelleborgs ränna. Søm. genudl.</i>	679
<i>Trelleborg. Dybde aft.</i>	1008
<i>Gislöv. Fyr midlt. sl.</i>	328
<i>Kullagrund. Smygekuk SW. Lys- og Fltd. midlt. udl.</i>	1431
<i>Ystad Red. Lys- og Fltd. genudl.</i>	1225
<i>Ystad E. Skydeøvelser</i>	787
<i>Sandhammaren Fyr. Lysevne forøget.</i>	746
<i>Sverige S.-Kyst. Ltdr. genudl.</i>	862
<i>Sandhammaren N. Mälarhusens strandbad. Vrag.</i>	1708
<i>Simrishamn. Vragvager udl.</i>	208
<i>Åhus. Kltd. og Lystdr. omb. m. Vintersøm. 280; do. genudl.</i>	768
<i>Indsejlingen til Sölvesborg. Søm. ind.</i>	996
<i>Hanösund. Afm. for.</i>	997
<i>Vitaskär Fyr midlt. sl. f. Is</i>	481
<i>Ronneby Indsejl. Saxemara Ledef. for. 369; do. 419; do.</i>	434
<i>Karlskrona W.-lige Indsejl. Skibsfartshindr. udl. Adv.</i>	953
<i>Karlskrona Skärgeard. Sejladshindringer 1226; Søm. midlt. udl.</i>	1276
<i>Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindr. udl.</i>	13
<i>Karlskrona Red. Torpedoindsydringsbaner</i>	14

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Furön</i> . Lodsst. midlt. nedl. 211; do. atter i Virksomh.....	748	<i>Stockholm Skærgaard</i> . Minor udl. Adv.....	24
<i>Kräkelund SSE</i> . Lys- og Fltd. midlt. udl....	1406	<i>Landsort SE. Sebogrund</i> . Vrag.....	1612
<i>Hävringe—Kräkelund</i> . Miner udl.....	1190	Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 289; do. genudl. Fyr sl.....	793
<i>Ekö</i> . Fyr sl. f. Vinter 283; do. atter t.....	749	<i>Landsort</i> . Nye Ledef. t.....	221
<i>Utlängan—Landsort</i> . Lilla Utterklubben Fyr sl. f. Vinter.....	171	Lystdr. ind. f. Vinter 222; do. genudl.....	792
Sejlløbet <i>Idö—Blackan</i> . Fyr sl. f. Vinter 284; do. 373; do. atter t. 543; do.....	579	<i>Södertälje—Femörehuud</i> . Lystd. omb. m. Vintersøm.....	173
<i>Kungegrund SSW</i> . Vrag afm.....	1056	<i>Södertälje—Oxelösund</i> . Lystdr. genudl....	688
<i>Västervik</i> Indsejl. Fyr sl. f. Vinter 374; do. atter t.....	580	<i>Nyköping</i> Indsejl. Fyr sl. f. Vinter. Lystd. ind.....	1760
<i>Utlängan—Landsort</i> . <i>Stockholms Skærgaard</i> . Öregrundsk <i>Skærgaard</i> . Faste Søm. fj.....	398	<i>Södertälje</i> . Fyr sl. f. Vinter.....	333
Sejlsforskr. vedr. <i>Stockholm</i> 18; do. ann..	220	<i>Hävringe—Södertälje</i> . Fyr sl. f. Vinter 376; do. atter t.....	753
<i>Arholma</i> og <i>Landsort</i> . Anv. ang. Ankring..	19	Sejlløbet <i>Landsort—Hävringe</i> . Nye Fyr t... ..	1781
<i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Arholma</i> . <i>Svenska Högarna</i> . <i>Huvudskär</i> . Forb. Løb.....	990	<i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Torö Järflotta</i> . Undervandskabel udl. Ankr. forb.....	1381
<i>Storkluppen—Häradsjär</i> . Fyr sl. f. Vinter 331; do. atter t. 544; do.....	581	<i>Järflotta</i> . Lystd. udl.....	1382
Sejlløbet <i>Arkö—Häradsjär</i> . <i>Barösund</i> . Lods-fartøj udl.....	1342	Sejlløbet <i>Södertälje—Sävösund</i> . Fyr sl. f. Vinter 290; do. 377; do. atter t.....	583
<i>Barösund—Arkö</i> . Søm. udl. 896; Rettelse..	956	Sejlløbet <i>Södertälje—Sävösund—Oxelösund</i> . Lystdr. omb. m. Vintersøm.....	1711
<i>Arkö—Häradsjär</i> . Fyr sl. f. Vinter 214. 255. 375; do. atter t.....	635	<i>Södertälje—Sävösund</i> . Lystdr. ind. f. Vinter.....	174
Sejlløbet <i>Arkö—Mem</i> . Fyr sl. p. Gr. af Is..	215	<i>Nynäshamn S.</i> -lige Indsejl. <i>Bedarö</i> Fyr for. 435; do. midlt. sl. f. Ombyggningsarb. 794; do. for.....	1058
<i>Arkö E.</i> Neutralitetsløbet. Søm. for.....	285	<i>Landsort—Dalarö</i> Sejlløb. Opl. o. Lods-fartøj.....	1096
<i>Utlängan—Landsort</i> . Neutralitetsløbet E. for <i>Arkö</i> . Søm. omb.....	863	<i>Landsort—Dalarö</i> Sejlløb. <i>Östra Röko</i> . Lods-fartøj fl.....	1712
<i>Arkö</i> og <i>Mem</i> Indsejl. Fyr sl. f. Vinter 216; do. atter t.....	636	<i>Huvudskär</i> Fyr. Sign. f. Fyrsk. oph.....	256
Sejlløbet <i>Arkö—Mem</i> . <i>Mem</i> Fyr for.....	420	<i>Huvudskär</i> . Lodsstation nedl. Lodsfarv. oph. 499; do.....	958
<i>Utlängan—Landsort</i> . Lystdr. midlt. sl....	172	Skydeøvelser.....	379
<i>Kungshamn—Arkö</i> . Fyr sl. f. Vinter 217; do. atter t.....	637	Fyr sl. f. Vinter 421; do. atter t.....	583
Opl. o. Omraade, over hvilket Skydn. fra Flyveinask. mod Luftmaal kan finde Sted <i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser 399; do.....	20	<i>Härsfjärden</i> . Ankr. og Fortøjn. forb.....	1070
<i>Utlängan—Landsort</i> . <i>Hävringe</i> . Lys- og Fltd. midlt. udl. p. Fyrskibs Pl. 23; do. ind. 1468	1468	<i>Landsort—Kanholmsfjärden</i> . <i>Kycklingen</i> Fyr for.....	864
<i>Hävringe</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 218; do. genudl.....	790	Sejlløbet <i>Landsort—Södertälje</i> . <i>Hallsfjärden</i> . Nyt Fyr t.....	1782
Sejlløbet <i>Kungshamn—Arkö</i> . Fyr sl. f. Vinter 286; do. atter t.....	750	<i>Södertälje—Sävösund</i> . Fyr sl. f. Vinter 401; do. atter t.....	638
Sejlløbet <i>Bråviken—Arkö</i> . Fyrbelysn. og Afm. for.....	1611	<i>Dalarö</i> . <i>Aspö</i> NW. Nyt Fyr t.....	1713
<i>Bråviken—Arkö</i> . Fyr sl. f. Vinter 288; do. atter t.....	751	<i>Landsort—Kanholmsfjärden</i> . <i>Dalarö</i> Fyr for.....	845
<i>Välargrund SE</i> . Lys- og Fltd. midlt. udl....	1467	<i>Landsort—Kanholmsfjärden</i> . <i>Dalarö</i> . Nye Varselfyr t.....	1413
<i>Bråviken—Arkö</i> . Lystdr. ind. f. Vinter 287; do. genudl.....	791	Lystd. ind. f. Vinter.....	1761
<i>Hävringe</i> Lodsst. nedl. f. Vinter 400; do. atter i Virksomh.....	545	<i>Södertälje</i> Luftfyr t.....	1095
<i>Hävringe</i> Indsejl. <i>Hävringe</i> øvre og nedre Fyr for.....	957	Løbet <i>Sandhamn—Stockholm</i> . Fyret <i>Farfarsgrundet</i> for.....	1059
<i>Gäddan SE</i> . Lys- og Fltd. midlt. udl.....	1433	Fyr sl. f. Vinter 334; do. atter t.....	639
<i>Algsgrundet</i> . Lystøndes Lanterne fj. f. Is 1710; do. atter paasat.....	1759	<i>Stockholm</i> Havn. <i>Beckholmen</i> Fyr sl. 1010; <i>Beckholmen</i> Fyr fl.....	1011
<i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser; 399 do.....	546	<i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Lilla Värtan</i> . Lystdr. udl. Forb. m. Ankring.....	1191
<i>Marsviken</i> . Bombkastningsøvelser.....	547	<i>Lilla Värtan</i> . Sejladshindr.....	1714
<i>Oxelösund—Sävsundet</i> . Fyr sl. f. Vinter 219; do. atter t.....	752	<i>Fjäderholmarna</i> . Forb. Omr.....	25
<i>Stockholms Skærgaard</i> og Farvandet ved <i>Oxelösund</i> . Forbud mod Ankring.....	865	<i>Stockholm</i> Havn. Undervandskabel udl... ..	795
Lufttruten <i>Stockholm—Mahnö</i> . <i>Krokek</i> Luft-fyr t.....	1412	Sejlløbet <i>Sandhamn—Stockholm</i> . Fyrbelysn. for.....	1578
Skiftning af Lods forogaar midlt. ved <i>Viksten</i> . Ankringsforb. midlt. delvis oph.....	1057	Undervandskabel udl. Forb. m. Ankring	1535
<i>Oxelösund—Sävsundet</i> . Fyr sl. f. Vinter 332; do. atter t.....	752	Sejlløbet <i>Lindalsundet—Güllnöport</i> . Vrag-afm. udl.....	1434
		<i>Trälhavet</i> . Afm. for.....	1012
		<i>Svenska Högarna</i> Fyr E. Grund rapp....	846
		Sejlløbet <i>Sandhamn—Stockholm</i> . <i>Västra Sazarfjärden</i> Fyr. Navn for.....	422

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Sejlløbet <i>Stora Möja—Granhamnsfjärden</i> . Lys- og Fltd. midlt. udl. 1414	<i>Finngrundet og Västra Banken</i> Fyrsk. ind. 1312; <i>Finngrundet</i> Fyrsk. genudl. 1616
<i>Stora Möja—Granhamnsfjärden</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 1715	<i>Östra Finngrundsbanken</i> Lystd. midlt. ind. 1347; do. genudl. 1614
<i>Rysmasterna</i> . Sejladsforskrift. 1227	<i>Västra Finngrundsbanken</i> Lystd. ind. 1311
<i>Vaxholm</i> Fæstningsomr. Miner udl. 26	<i>Söderhamn. Rönnskärs</i> Lodstation. Lejlighedsvis Ledefyr t. 1470; <i>Lilljungfruns lotshamn</i> Fyr for. 1579
<i>Svenska Björn</i> . Lys- og Fltd. forsv. 223; do. genudl. 1013; do. ind. 1344	<i>Enhammersfjärden</i> . Nyt Fyr t. Fyr sl. 1279
<i>Stora Möja—Granholmsfjärden</i> . Lystd. ind. f. Vinter 1716; do. 1717	<i>Sundvallsbukten. Alnölandet</i> . Vandledning. Forb. m. Ankring. Ledefyr opr. 802
Lystd. midlt. udl. 1435	<i>Sundsvall</i> Indsejl. <i>Dragshällan</i> Fyr midlt. delvis blændet 1072; do. ombygget og for. 1507
Sejlløbet <i>Granhamnsfjärden—Kanholmsfjärden (Rödlögasejlløbet)</i> . Fyrbølsen. for. 1640	Afm. midlt. ind. 1383; Afm. v. <i>Argos grund</i> genudl. 1613; Afm. v. <i>Östra Banken E. og Östra Finngrundsbanken S.</i> genudl. 1615; Afm. v. <i>Vänta litets grund</i> genudl. 1617
Sejlløbet <i>Furusund—Arholma</i> . Søm. fl. 1672	<i>Härnösand</i> . Radiost. midlt. lukket 380; do. atter i Virksomh. 754
Nyt Luftfyr t. 1060	<i>Ångermanälven</i> . Fyr sl. 1415
<i>Söderarm</i> . Skydemaal sunket. Adv. 1228; do. fj. 1248	Fyrskibe midlt. ind. 1348; <i>Sydostbrotten</i> Fyrskib genudl. 1581
<i>Tjärven</i> . Taagesignalst. Midlt. Taagesign. 897	<i>Sydostbrotten</i> Fyrsk. fl. 1121; do. 1229
Lystdr. midlt. udl. 1343	<i>Bonden</i> Fyr midlt. delvis blændet 1384; do. for. 1537; do. lysor atter norm. 1618
<i>Arholmasejlløbet</i> . Undervandskabel udl. 1436	<i>Östra Kvarken</i> . Søm. midlt. ind. 1385
<i>Ålandshavet</i> . Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 224; do. genudl. 1014	Lystdr. midlt. ind. 1349
<i>Arholma</i> . Søm. udl. v. Territorialgrænsen 1160	<i>Holmögadd</i> . Radiotaagesign. indst. f. Vinter 228; Radiofyr atter i Virksomh. 770
<i>Öregrunds Skærgaard. Vaddö kanal</i> . Fyr for. 1345	<i>Umeå</i> Indsejl. Søm. fl. 1161
Søm. midlt. udl. 1278	Kyst-, Lede- og Havnefyr sl. f. Vinter 29; do. 180; do. 227; do. 291; do. 292; do. 1783
<i>Store Korssten og Lille Korssten W. Pälsten W.</i> Afm. for. 1536; Rettelse 1580; Afm. for. 1673	Fyrs Brændetid for. 423
<i>Öregrunds Skærgaard</i> . Lystdr. ind. f. Vinter 175; do. genudl. 797; Lystdr. ind. f. Vinter 1674; Lystd. genudl. 1762	<i>Skelleftehamn</i> Sejlløb. Søm. fl. 960
Midlt. Sejlløb og Lodsfarv. 28	<i>Sundudden</i> Anduvn. <i>Degerön S.</i> Søm. udl. 1280
<i>Södra Kvarken</i> . Minespærring. Adv. 27; do. 798	<i>Hamnskäret</i> . Lodstj. indst. f. Vinter 1722
Fyr atter t. 689	<i>Luleå</i> Anduvn. Skydcøvelser. 901
<i>Öregrunds Skærgaard</i> . Sejlløbet <i>Svartklubben—Öregrund. Öregrund og Gräsö</i> Færgeløjer. Nye Fyr t. 640	<i>Rödkallen</i> Radiofyr. Radiotaagesign. indst. f. Vinter 181; do. 1784
<i>Öregrundsgrepen</i> . Fyr sl. f. Vinter 378	Radiofyr atter i Virksomh. 803
Fyr atter t. 689	<i>Rödkallen og Malören</i> . Lodsstationer i Virksomh. 869; Lodstj. ved <i>Malören</i> indst. f. Vinter 1678; Lodst. ved <i>Rödkallen</i> indst. f. Vinter 1722
Lystdr. ind. 176; do. genudl. 797; Lystdr. ind. f. Vinter 1675; do. 1719	<i>Piteå N.-lige</i> Indsejl. Afm. for. 961
Fyrsk. ind. f. Vinter 177; do. genudl. 796	S.-lige Sejlløb til <i>Luleå</i> . Nyt Fyr t. 1162; Varde fj. 1192
Fyrskib omb. med Reservefyrskib. 1437	Fyr fl. og for. Varde fj. 1193
<i>Grepen</i> Fyrsk. Lodsirksomh. genopt. 799; do. indst. f. Vinter 1718; do. genopt. 1763	Ledeboaker for. 1619
Lejlighedsvist Fyr t. 1469	<i>Luleå</i> Indsejl. Vrag fj. 1163
	<i>Tjuvholmen</i> . Ny Signalmast opf. 500
	<i>Hamnholmen</i> Fyr forsynet m. Dagmærke. 524
	Sejlløbet N. om <i>Sandö</i> . Afm. for. 962
	<i>Luleå</i> Oliehavn. Fortøjningsbojer udl. 1073
	<i>Kalix</i> Anduvn. Skydcøvelser. Bombekastningsøvelser. 902
	<i>Seskar N.</i> Opl. o. Grunde. 1230
	<i>Bodens</i> Kystradiost. atter i Virksomh. 772; do. lukket for Vinteren. 1785
	Finland.
	<i>Sejlanvisn</i> 30
	Adv. vedr. driv. Miner. 690
	Bottniske Bugt.
	Fyrskibe genudl. 833. 834. 871. 903
	Fyrskibe ind. f. Vinter 1723. 1724

Bottniske Bugt.

Sverige.

Bottniske Bugt.

Fyr sl. f. Vinter 335.	378
Fyr atter t. 689. 771. 849.	870
Fyrsk. ind. f. Vinter 179. 226.	1721
Fyrsk. genudl. 800. 801. 848.	868
Lystdr. ind. f. Vinter 178. 179. 225.	1677
	1679. 1720
Lystdr. genudl. .. 769. 847. 866. 867. 899.	900
	959. 1061. 1097. 1098. 1164
<i>Gävlebukten. Skutskär—Harnäs hamn</i> . Lodstj. genopt. 898	
<i>Giffards Grund</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 1346	
Lystd. <i>Argos grund</i> forsv. 1676	
<i>Läfså</i> bukten. Søm. midlt. udl. 1071	

	Løbe-Nr.
Fyrskibe midt. ind.....	1296
Fyr sl. f. Vinter.....	182. 183. 184. 257. 293
	352. 354. 381. 382. 383. 384. 385
	386. 402. 403. 404. 405. 468. 1764
Fyr atter t.	620. 691. 692. 693. 694. 695. 696
	804. 805. 824. 872. 1122. 1124. 1125
	1126. 1127. 1128. 1129. 1130. 1131. 1262
Lystdr. genudl.	904. 1062. 1063. 1123. 1165
Lystd. ind. f. Vintor	1596. 1664
Ledebaaker for.	475
<i>Oulu</i> Indsejling. <i>Kattilankalla</i> . Søm. omb.	474
<i>Hailuoto</i> W.-Pynt. <i>Marjaniemi (Riutta)</i> Fyr	for. 1295
<i>Brahestad</i> Indsejl. <i>Kello</i> Fyr for.	584
<i>Brahestad</i> Indsejl. <i>Aijü</i> Fyr for.	585
<i>Helsingkallan</i> . Lys- og Fltd. genudl.	832
<i>Norra Glopsten</i> Lys- og Kltd. genudl.	904
<i>Sälgrund—Gåshällan—Ladogagrund</i> . Nyt	Sejlløb opmaalt og afm. Afm. for. 506
<i>Kristinestad</i> S.-lige Indsejl. Dybde i Sejlløb	aft. Afm. for. 1223
<i>Raumo</i> Indsejl. Ledefyr for.	507
<i>Lyökki</i> . Nyt Søm. udl.	1765
<i>Skärgårdshavet</i> . <i>Åland</i> . Miner udl. Sejlad-	forskr. 31
Fyr sl. f. Vinter	294. 406. 445. 446
Fyr atter t.	697. 698. 699. 700. 701
	702. 1064. 1065
Lystd. genudl.	1132
<i>Aho</i> Indsejl. <i>Runsala (Ruissalo)</i> Fyr for.	587
<i>Ålands skärgård</i> . <i>Signilskär—Eckerö</i> . Dyb-	do i Sejlløb for. Afm. for. 586; Afm. for.
	651
<i>Åland</i> . Sejlløbet <i>Mariehamn—Lumparn</i> .	Nyt Søm. udl. 1231
<i>Åland</i> . <i>Ledskär</i> . Søm. omb. og fl.	905
<i>Bogskär</i> Fyr atter t.	873
<i>Åland</i> . Nyt Fyr t.	1263
<i>Åland</i> . <i>Tjurgrundet</i> Fyr for.	1264
<i>Åland</i> . <i>Stora Sottunga</i> . Vraglystd. udl.	1367; do. ind. 1641
<i>Åland</i> . <i>Sottunga Rödgrund</i> Fyr for.	1265
<i>Lohm</i> . <i>Rödskär</i> Havnefyr t.	1308
<i>Lehmäsaari</i> Fyr atter t.	1416
Finske Bugt.	
<i>Lappvik—Ekenäs</i> . Nyt Sejlløb afm. Sejlløb	nedlagt 1471
<i>Ekenäs Skärgård</i> . Fyr atter t. 1266; do. sl. . .	1642
<i>Barösund</i> . Søm. fl.	1369
Indløbet til <i>Helsingfors</i> . <i>Helsinginmatala</i> E.	Opl. om Grund 1643
<i>Helsingfors Skärgård</i> . Fyr for.	1267
<i>Kuorsalo—Pitkäpaasi</i> . <i>Siikasaari</i> . Ledebk.	for. 1268; <i>Lapenluoto</i> . Ny Ledebk. opf.
	1269
<i>Kuorsalo—Pitkäpaasi</i> . <i>Järviluoto</i> . Nyt Søm.	opf. 703
Letland.	
<i>Riga Bugt</i> . <i>Messarugotsem</i> E. Undervands-	hindr. 1452; do. afm. 1568
<i>Messarugotsem</i> Fyr ENE. Undervands-	hindr. rapp. 205
<i>Ventspils (Windlau)</i> Anduvn. Vrag.	424
<i>Ventspils (Windau)</i> . Radiofyr opf.	1350

Tyskland.

Signalor forb. i <i>tyske</i> Farv.	32
Adv. vedr. Afm. i <i>tyske</i> Farv.	336
Sommerafm. udl. 773; Vinterafm.	1538
W.-lige <i>Østersø</i> . Fyr midt. sl.	33
W.-lige <i>Østersø</i> . Lodstvang	34
W.-lige <i>Østersø</i> . Sejladforskr.	35
<i>Warnemünde—Gedser</i> . Forb. m. Ankring. .	36
<i>Memel</i> Anduvn. Vrag.	425
Skydeomraade.	1644
<i>Memel</i> . <i>Seetief</i> . Undervandskabel udl.	1074
<i>Seetief</i> . Undervandskabel udl.	1472
<i>Seetief</i> . <i>Schmelz</i> NNW. Td. ind.	806
<i>Kurische Nehrung</i> . Fiskerfyr t.	1645
<i>Brüsterort</i> . Fast Skydeomraade. Grænser for.	1473
<i>Pillau</i> Anduvn. Forb. m. Ankr. og Fiskeri. .	37
Sejladforskr. Lys- og Fltd. ind.	295
Forb. m. Ankr. og Fiskeri.	38
<i>Pillau</i> . Opl. o. Havnearb. og Signaler.	1313
<i>Königsberger Seekanal</i> Indsejl. Afm. for. .	1620
<i>Frisches Haff</i> . <i>Pillauer Rinne</i> . Lystd. gen-	udl. 1099
Lystd. ind. Fyr t.	1015
<i>Pillau</i> W. t. S. Skibsfartshindr. udl.	40
<i>Danzig Bugt</i> . <i>Pillau</i> W. Undervandshindr.	udl. Adv. 39
Skydeøvelser.	1582
Spærret Omr. Sejladforskr.	41
<i>Kahlberg</i> . Forb. Omr.	42
<i>Kahlberg</i> . Forb. m. Ankring og Fiskeri. .	43
<i>Koliebken</i> E. Grund afm.	704
<i>Danzig</i> Kystradiostation. Kaldesignal for.	447
<i>Gotenhafen</i> Indsejl. Lystd. ind.	337
<i>Gotenhafen</i> . Sejladforskr.	1100
<i>Putziger Wiek</i> . Skydeøvelser.	1646
<i>Putziger Wiek</i> . Forb. Ankringsomr. 44; do.	448
<i>Grossendorf</i> . Skydepl. 1075; do.	1166
<i>Stolpe Banke</i> N. Kabeltønde udl.	355
<i>Rügenwalde</i> . Skydepl.	1076
Skydeøvelser	338. 705. 1101
<i>Nest</i> . Skydeøvelser.	495
<i>Kolberg</i> E. og W. Spærret Omraade 436. 496.	621
<i>Kolberg</i> Anduvn. Adv. 45; do. ophævet . .	874
<i>Kolberg</i> W. Skydeøvelser. Adv.	449. 469. 482
	497. 588. 622. 652. 706. 807. 835. 1583
<i>Pommerske Bugt</i> . <i>Dievenow</i> NE. Vraglystd.	ind. f. Is 339; do. genudl. 755; do. omb. m.
	Vintersøm. 1745
<i>Swinemünde</i> . Adv. t. Søfarende.	46
Lys- og Fltd. ind. f. Is	340
Afm. fl.	943
<i>Swinemünde Bugt</i> . Vrag 1232; do. forsv. . .	1314
<i>Rügen</i> E.-Kyst. Kabeltønde. Forb. m. Ankr.	og Fiskeri. 47
<i>Sassnitz</i> . Ny Stormvarsolsmast opf.	1351
<i>Kollickerort</i> E. Vrag 356; do. afm. 808;	do. fj. Afm. ind. 1315
<i>Kollickerort</i> Fyr for.	407
<i>Sassnitz</i> Fyr E. t. N. Vrag 1037; do. afm.	Opl. o. Pl. 1077
<i>Darsser Ort</i> N. Opl. o. Vrag.	944
<i>Darsser Ort</i> W. Forb. m. Ankr. og Fiskeri. .	48
<i>Darsser Ort</i> W. Vragafm. forsv. 906; Afm.	for. 1016
<i>Warnemünde</i> N. Opl. o. Skibsfartshindr. . .	185
<i>Mecklenburg Bugt</i> . <i>Warnemünde</i> . Mindesm.	fj. Redningsst. nedl. 408
<i>Warnemünde</i> W. Skydeøvelser. Adv. 229.	1539

VIII

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Warnemünde W. Skydeøvelser. Adv...	230	Kielerkanalen. Scjlanvisn. 343; do.....	409
	296. 450. 1017	Kieler Förde. Strander Bugt. Fortøjningstd.	
Wismar. Opl. o. Anduvningstd.....	426	udl.....	1134
Fehmarnsund. Bundundersøgelser afsluttet.	1133	Kieler Bugt. Kabelfelt. Forb. m. Ankr. og	
Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzer-		Fiskeri.....	50
haken Fyr SE. Forb. Omr. Opl. o. Afm.	49	Kieler Bugt. Schönberg Bk. NNW. Opl. o.	
Fehmarnsund E. Vrag.....	1597	Flaade. Adv.....	51
Hohwachtter Bugt. Pullos Skydeomraade. Signal-		Kieler Fjord. Underv.hindringer. Adv.....	52
mast midlt. u. a. Virksomh.	341	Bülk NE. Forb. m. Ankr. og Fiskeri...	53
Kieler Bugt. Hohwachtter Bugt. Pullos Skyde-		Passage gennem Kielerkanalen.....	54
omr. W.-Grænso for. Afm.....	1038	Eckernförde Fjord. Ost-Surendorf. Signaler	
Kiel Havn. Søpolititjenesten. Ændring og		under Torpedoskydeøvelser.....	1297
Tilføjelse.....	1647	Forb. Ankringsomr. Forb. Sejl.omr. 55;	
Kiel Havn. Schwentine. Gr. fj. Tdr. ind...	342	do.....	1648
Kiel Havn. Marine-Arsenal. Lystdr. udl...	1621		

II.

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

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Sundet.		Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udl. 710;	
		do. ind.....	1476
Danmark.		Taarbæk Havn. Dybde aft.....	61
Nakkehoved Fyr NNE. Skibsfartshindr. fj. 56;		Taarbæk Havn Fyr midlt. sl.....	318
Vragafm. ind.....	231	Bellevue Anlægsbro E. Kapsejladsmærke udl.	
Gillelvej Havn. Fyr i Uord. 564; do. atter i		756; do. ind.....	1438
Orden.....	875	Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke ud-	
Dybde aft. 1598; do. 1635; Dybde atter		lagt 809; do. ind.....	1665
normal.....	1774	Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker inddraget	
Hornbæk Havn. Dybde atter normal.....	57	for Vinteren.....	1584
Sundet N.-ligo Anduvn. Vagtskib.....	68	Tuborg Havn Anduvn. Søm. i Uord. 928;	
Lappegrund Fyrsk. ind. f. Is 232; do. genudl.	653	do. atter i Orden.....	963
Kronborg Fyr N. Vrag rapp. 1527; Opl. o.		Stubben. Søm. i Uord. 1454; do. atter i Orden	1477
Vrags Pl. og Afm. 1540; Vrag fj. 1737;		Middelgrund. Lyspram udl. Grænser f.	
Afm. ind.....	1746	Lossepl. for. 62; Grænser f. Lossepl. for.	
Helsingør Nordhavn. Fyr midlt. i Uorden		Spidstr. fl.....	1569
648; do. atter i Orden 876; do. midlt. i		København. Trekroner E. Bøjer og Kabler	
Uorden 1453; do. atter i Orden.....	1474	udl. Forb. m. Ankr. 63; Rett.....	233
Helsingør. Mast paa Lodshus nedblæst. Sig-		Benzinhavn. Fyr nedl.....	757
naler midlt. indst. 459; Mast atter p. Pl.		Skudehavn. Bøje udl.....	1281
Havnearb. Kabel udl. 707; Havnearb.		Kronlob. Dybde aft.....	64
iværksat. Adv.....	1249	Trekroner Bølgebryder. Taagesign. for....	416
Fyr midlt. i Uord. 1090; do. atter i Orden	1135	Københavns Havn. Forb. m. Ankr. og Fiskeri	1078
Kronborg SE. Undervandshindr. rapp.	1775	Søndre-Frihavnsbassin—Trekroner. Kabel	
Kronborg S. t. E. Skibsfartshindr. Opl. o.		udl. 929; do. udl. Adv.....	1039
Afm. 1331; Skibsfartshindr. afm. Afm. for.		Lymteløb uddybes. Adv.....	1494
1362; Skibsfartshindr. fj. Afm. ind.	1386	Knippelsbro. Vedligeholdelsesarb. udf.	
Espergærde E. Skibsfartshindr. rapp. 1332;		Adv.....	879
do. fj.....	1402	Søndre-Havn. Havnearb. Adv. 65; Havne-	
Humblebæk E. Søm. atter udl.....	737	arb. afsl. Opl. om Dybde. Afm. for... 1250	
Humblebæk E. Rungsted E. Søm. omb. 1176;		Sydhavn. Areal opfyldt. Pæle nedrammet	1495
do. ind.....	1403	Sydhavn. Højspændingskabler udl.....	810
Humblebæk E. Fortøjningsbøje udl. 850; do.		Københavns Havn S. Kalveboderne. Søm. ind.	1528
ind.....	1403	København. Revshaleo E. Areal under Op-	
Humblebæk Havn. Dybde aft.....	1034	fyldn.	851
Sletten Havn Indsejl. Dybde midlt. aft.	58	Trekroner ESE. Vrag afm. 1666; Opl. om	
Sletten Havn. Bølgebryder opf.....	1475	Vrags Pl. 1680; Vrag fj. Afm. ind.....	1738
Rungsted E. Søm. atter udl.....	738	Middelgrund SE. Skibsfartshindr. rapp....	1370
Rungsted Havn Indsejl. Dybde midlt. aft. 59;		Provostenshavn NE. t. E. Skibsfartshindr.	
Dybde atter norm.....	878	Opl. o. Afm. 1333; Skibsfartshindr. afm.	
Vedbæk Havn Indsejl. Sejlløb for.....	60	Afm. for. 1353; Natafm. for. 1404; Lystd.	
Vedbæk Havn Fyr midlt. sl. 676; do. atter t.	708	ind. 1739; Vrag fj. Afm. ind.....	1766
Lous Flak L.- og Fltd. ind. f. Is 258; do.		Hollænderdyb. Opl. o. Vrag 297; Vrag forg.	
genudl.....	709	eftersøgt.....	1152
		Sundbyøster Pælebro. Fyr nedl.....	836

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Nordre-Rose</i> Fyr. Våndstandssign. midlt. indst. om Natten 66; do. afgives atter..	1439	<i>Klagshamn</i> øvre og nedre Fyr for. 1417; do.	1622
<i>Drogden</i> . Taagesign. v. <i>Nordre-Rose</i> Fyr midlt. for. 67; do. atter normalt.....	1440	<i>Falsterbokanalen</i> . <i>Klagshamn</i> . Signallanterner. for. 1418; do.....	1623
<i>Kastrup</i> Havn. Søm. ind. f. Is 357; do. genudl.....	711	<i>Höllviken</i> . <i>Falsterbokanalen</i> Anduvn. Duc d'Albe midlt. opf.....	1198
<i>Kastrup</i> Havn Indsejl. Dybde midlt. aft. 623; E. f. S. Nr. 18/623 1942 ann. Dybde nærlig normal 670; Dybde atter normal.	711	<i>Falsterbokanalen</i> . Lystdr. ind. f. Is. Afm. i Uorden. Dagmærker endnu ikke opf. 186; Fyr forsynet m. Dagmærker 548; Opl. o. Dagmærker.....	1136
<i>Drogden</i> . <i>Knollen</i> Lys- og Kltd. midlt. sl. 1194; do. ann.....	1233	<i>Falsterbokanalen</i> . Midlt. udl. Lystdr. ind. 1234; do.....	1388
<i>Nordre-Rose</i> SE. t. S. Undervandshindr. rapp. og afm. 1282; do. forg. eftersøgt..	1405	<i>Skånör</i> . Opl. o. Dybde.....	1104
<i>Drogden</i> Fyr NE. t. E. ½ E. Skibsfartshindr. rapp. 825; Plads 1018; Hindr. fj.....	1177	Lodsstation nedlagt.....	1410
<i>Drogden</i> Fyr for. 259; do.....	298		
<i>Drogden</i> Fyr SW. t. S. Skibsfartshindr. for. Plads 589; Opl. o. Afm. af Skibsfartshindr.	1195		
<i>Drogden</i> Fyr SW. Skibsfartshindr. afm. 1167; Opl. o. Afm.....	1196		
<i>Drogden</i> Fyr S. Skibsfartshindr. nedspr.....	1387		
<i>Saltholm</i> NE. Vrag afm.....	1667		
<i>Kalveboderne</i> S. L. og Fltd. omb. m. Vintersøm. 201; do. genudl.....	774		
<i>Koge Bugt</i> . <i>Avedore</i> . Skydning. Adv.....	69		
<i>Kalveboderne</i> . Uddybn. Opl. o. Gravemask. m. m.....	70		
<i>Vester-Sandhage</i> E. Vrag afm. 1599; Opl. om Vrag.....	1649		
Sverige.			
Sejlrende for Vinteren.....	276		
Sømærker udl. v. Sejlruiter. Sejladsforskrifter 758; do. 907; Rettelse 964; Afm. af Sejlruiter midlt. for. 1066; Opl. o. midlt. udl. Lystdr. 1102; <i>Landskrona—Hälsingborg</i> . Midlt. Afm. af Sejlroute for.....	1767		
Afm. for. p. Gr. af Is 299; do. atter for. . .	712		
<i>Mölle</i> Indsejl. Fyr midlt. sl.....	234		
<i>Mölle</i> Fyr for. 1000; do. 1508; do.....	1650		
Fyr t. om Dagen.....	344		
Afm. af Sejlløb for.....	641		
<i>Sundet</i> N.-lige Indg. Skibsfartshindr. udl. Midlt. Afm. Adv.....	71		
<i>Hälsingborg</i> . Opl. o. Ank. og Fiskeri.....	72		
<i>Vens södra udde</i> Fyr midlt. sl. 483; do. atter t.	502		
<i>Borstahusen</i> . Fyr midlt. sl. 451; do. atter t.	759		
<i>Landskrona</i> . Skibsfartshindr.....	713		
<i>Malmö</i> Red. Lods fartøj midlt. udl.....	73		
<i>Malmö redd</i> Fyrskib genudl. Resorvefyrskib ind.....	1103		
<i>Malmö</i> Red. Lods fartøj ind. f. Vinter. 300; do. genudl.....	776		
<i>Malmö</i> . L. og Kltd. samt Ltd. ind. f. Vinter. 235; do. genudl.....	775		
<i>Malmö Industrihavn</i> . Ltr. genudl.....	1768		
<i>Malmö</i> Frihavn. Ltd. genudl.....	1786		
<i>Malmö</i> Havn. Opl. o. Uddybningsarb.....	1355		
<i>Flinterenden</i> . Afm. midlt. for. 237; Fyrsk. og Lystdr. udl.....	776		
<i>Limhamn</i> W. Vraglystdr. ind. f. Vinter. 236; do. genudl.....	811		
Vrag afm. 965; Vragdel fj. Vragvager ind.	1197		
<i>Lällgrunds rännen</i> og <i>Flintrännan</i> . Afm. for. 812; do.....	1509		
<i>Trindelrännan</i> . Drivgarnsfiskeri.....	1316		
<i>Höllviken</i> . Ltr. ind. f. Is 238; do. genudl. Lystdr. fl.....	777		
<i>Klagshamn</i> Indsejl. Søm. ind.....	1001		
		Smaalandsfarvandet.	
		Danmark.	
		<i>Bogestrom</i> Anduvn. Lys- og Fltd. genudl. 1270; do. omb. m. Vintersøm.....	1681
		<i>Bogestrom</i> . <i>Sandhage</i> N. Søm. forsv. 1068; do. atter p. Pl. og i Orden.....	1091
		Vandst.bræt forsv. 187; do. atter paa Pl. 813; do. forsv. 1529; do. atter paa Pl. 1570; do. forsv. 1668; do. atter paa Pl.	1725
		<i>Bogestrom</i> gravede Rende. Mindre Sandforskydn. Søm. fl.....	74
		<i>Sandhage</i> Fyr W. t. S. Vrag afm. 206; Vrag bortspr. Afm. ind.....	1283
		<i>Stenhage</i> Fyr midlt. sl. 525; do. atter t..	565
		<i>Sæløer</i> NW. Opl. o. Vrag 1389; Vrag fj. 1420 Ledefyr midlt. i Skjul 1271; do. atter synligt.....	1334
		<i>Kalvehave</i> NE. Undervandshindr. rapp. 1244; do. forg. eftersøgt.....	1335
		<i>Ulvsund</i> . Bro under Bygn. Adv. 75; do...	576
		<i>Kalvehave—Masnedo</i> . Afm. atter i Orden.	591
		<i>Gronsvund</i> . Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> . Søm. genudl.....	188
		Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> . Søm. midlt. forsv. 1070; do. genudl.....	1245
		Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> . Opl. o. Dybde 76. 301. 590. 671. 936. 1092. 1168. 1356. 1463. 1624.	1747
		<i>Løgehuk</i> Forfyr SE. Dybde aft.....	1199
		<i>Madses Løb</i> . Søm. fl. Dybde aft.....	1585
		<i>Stenpladerne</i> . Søm. i Uorden 1390; do. atter i Orden.....	1421
		Fyrbelysn. for. 1251; <i>Gronsvund</i> Bagfyr for. 1600; Fyrbelysn. for.....	1748
		<i>Borgsted</i> Fyr for.....	908
		<i>Mon—Bogo</i> . Opl. o. Vejdæmning.....	909
		<i>Falster—Bogo</i> . Opl. o. Telefonkabler.....	302
		<i>Bogo</i> Havn. Færgeleje u. Bygn.....	910
		<i>Stubbekobing</i> Havn. Færgeleje u. Bygn....	912
		<i>Stubbekobing</i> Fyr. Lysevne forøges.....	911
		<i>Masnedesund</i> . Dybde i W.-lige Indløb aft. 972; Opl. o. Dybde i W.-lige Indløb....	1105
		Varpetd. midlt. ikke p. Pl. 1137; do. atter p. Pl.....	1510
		<i>Storstromsbroen</i> . Opl. o. Undervandshindr. 501; do. forg. eftersøgt.....	508
		<i>Guldborg Sund</i> . <i>Lolland</i> . <i>Guldborg</i> Bro. Dybde aft.....	973
		<i>Guldborg Sund</i> . Bundundersøg. udf. Adv. 79; Bundundersøgelser afsluttet. Bæker fj.....	624
		<i>Hjælms Nakke</i> E. Varpetd. ind.....	566
		Bk. fj. af Is. 509; do. genopf.....	1156

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Karrebæk Fjord.</i> Opl. o. Afm. v. gravede Rendo.....	880	<i>Vengeancegrund.</i> L.- og Fltd. genudl. 592; do. omb. m. Vintersøm.....	1727
<i>Vigso N.</i> Skibsfartshindr. 1069; do. afm. Opl. o. Pl.....	1080	<i>Agersø Flak W.</i> Søm. midlt. forsv. 1428; do. genudl. og fl.....	1455
<i>Smaalandsfarvandet</i> W.-lige Del. <i>Karrebæk-minde Bugt.</i> Skydesøvelser. Adv.....	1036	<i>Agersø Flak S.</i> Nyt Søm. udl. 1319; Opl. o. Pl. 1391	1391
<i>Femo SE.</i> Skibsfartshindr. afm. 1200; Opl. o. Pl. 1317	1317	<i>Vresen E.</i> Skibsfartshindr. rapp. 1498; Vrag rapp.....	1612
<i>Sakskobing Fjord.</i> Losseplads afm.....	1040	<i>Omo Havn</i> Indløb. Dybde midlt. aft.....	1093
<i>Oreby Rende. Sakskobing Rende.</i> Dybde aft. 974; do. ann.....	1019	Farv. mellem <i>Langeland</i> og <i>Fyn.</i> Søm midlt. ind.....	84
<i>Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn</i> Indsejl. Dybde midlt. aft.....	78	<i>Lundeborg Havn</i> Indsejl. Dybde midlt. aft. 85; Opl. o. Dybde.....	1042
<i>Vejro SW.</i> Vrag afm.....	826	<i>Langeland W.</i> Lystdr. genudl. 654. Lystdr. ørst. m. Vintersøm.....	1750
<i>Vejro Lys-</i> og Fltd. omb. m. Vintersøm... 1726	1726	<i>Omo SSW.</i> Vrag afm. 1586; Opl. om Vrag og Afm.....	1683
<i>Lolland N.-Kyst. Urne</i> Fiskerihavn. Dybde midlt. aft.....	77	<i>Omo SW.</i> Vrag.....	1204
<i>Omo SE.</i> Vragvager ind.....	1178	<i>Langeland W. Dagelokke W. t. S.</i> Vrag rapp. 814; do. fjernct.....	1186
<i>Helleholm Fyr ESE.</i> Skibsfartshindr. rapp. 1336; do. afm. 1371; Opl. om Vrag Pl. 1511	1511	<i>Langeland W.-Kyst. Kædeby.</i> Opl. o. Rester af Bro.....	1205
<i>Omo Sund.</i> Søm. forsv. 1744; do. genudl. 1749	1749	<i>Tranekær E. t. N.</i> Undervandshindr. rapp. 567; do. forg. efters.....	655
<i>Agersø Havn.</i> Dybde aft.....	80	<i>Tranekær ENE.</i> Skibsfartshindr. afm. 190; Vraglystd. genudl.....	643
<i>Agersø Sund. Tudehage.</i> Søm. i Uord... 239	239	<i>Tranekær Fyr SE. t. E.</i> Skibsfartshindr. rapp. 828; do. afm.....	852
<i>Skælskør Anduvn.</i> Søm. midlt. forsv. 1138; do. genudl.....	1236	<i>Taars Fyr NW.</i> Undervandshindr. rapp. 1478; do. forg. efters.....	1626
<i>Gedehave.</i> Ledefyr midlt. sl. 714; do. atter t. 1776	1776	<i>Spodsbjerg S.</i> Skibsfartshindr. rapp. 937; do. fj.....	1005
Store-Bælt.		<i>Nakskov Fjord.</i> Opl. o. Baaker.....	881
Danmark.		<i>Rosnæs W.</i> Varpotønde ind.....	551
<i>Rosnæs Puller SW. t. W.</i> Undervandshindr. rapp. 1272; do. forg. eftersøgt.....	1375	<i>Albuen SW.</i> Vrag rapp. 656; Opl. o. Vrag	716
<i>Kalundborg Fjord.</i> Vraglystd. ind. f. Is. 260; do. genudl.....	619	Farvandet Syd for Fyn.	
<i>Gisselore W.</i> Pulle dannet.....	642	Danmark.	
<i>Kalundborg Havn</i> Indsejl. Søm. udl.....	715	<i>Svendborg—Rudkobing—Marstal.</i> Kltdr. genudl.....	1020
<i>Kalundborg.</i> Opl. o. Vrag 319; Vrag fj... 827	827	<i>Rudkobing Lob.</i> Afm. atter i Ord.....	593
<i>Romsø Tue E.</i> Søm. fl.....	649	Ledefyr for. Ledebnaker opf.....	460
<i>Romsø SE.</i> Undervandshindr. forg. efters.. 1625	1625	<i>Svendborg Sund.</i> Fredet Omraade.....	1106
<i>Kerteminde Havn</i> Indsejl. Dybde midlt. aft. Ledefyr midlt. sl. 81; Løb opronset. Opl. o. Dybde.....	837	<i>Klørdsyb.</i> Opl. o. Dybde 88. 613. 815. 1376. 1513.	1651
<i>Sprogo E.-Rev.</i> Søm. fl. 612; Opl. o. Pl... 625	625	<i>Æroskobing Havn.</i> Opl. o. Dybde.....	975
<i>Sprogo NE.</i> Magnetisk Forstyrrelse 1530; do.....	1571	<i>Soby NW.</i> Vrag afm. 526; Vrag fj. Afm. ind. 594	594
<i>Halskov Rev</i> Fyrsk. ind. f. Is 261; do. genudl. 549; do. midlt. omb. m. Reservecyrskeib 966; do. 1002; <i>Halskov Rev</i> Fyrskib genudl.....	1041	<i>Svelmo E.</i> Undervandshindr. rapp. 1406; do. forg. efters.....	1456
<i>Korsør</i> Indsejl. Vrag rapp. 1201; do. fj... 1235	1235	Søm. midlt. ind. 657; do. genudl.	1043
<i>Korsør.</i> Havnefyr ødel.....	1541	Ltdr. og Kltd. midlt. inddr. 857; do. genudl. 1003	1003
<i>Korsør Yderhavn.</i> Dybde aft.....	82	<i>Faaborg</i> Anduvn. Spidstd. udl.....	1587
<i>Sprogo Fyr.</i> Lysevno foreges.....	1682	<i>Lyo—Avernako.</i> Knastegrund L.- og Kltd. bortdrevet 1684; do. atter paa Pl.....	1728
<i>Sprogo W.-Rev.</i> Søm. i Uord. 1139; do. atter i Orden.....	1202	<i>Lyo—Avernako.</i> Knastegrund. Søm. forsv.. 1777	1777
<i>Knudshoved E.</i> Lossepl. afm. 1318; Afm. ind. 1601	1601	Lille-Bælt.	
<i>Slipshavn SE.</i> Spidstdr. og Kabel udl. Forb. m. Ankr. 83; Spidstdr. og Kabel ind... 1496	1496	<i>Flensborg Fjord.</i> Magnetiske Forstyrrelser rapp.....	1514
<i>Nyborg Fjord</i> Anduvn. <i>Slipshavn.</i> Spidstdr. og Kabler udl. Forb. m. Ankring og Fiskeri 1497	1497	Danmark.	
<i>Nyborg Fjord. Hvidegrund.</i> Lossepl. afm. 1372; Afm. ind.....	1602	<i>Vejle Fjord.</i> Lystd. midlt. ind. Søm. udl.. 89	89
<i>Dynen.</i> Søm. i Uord.....	189	Skibsfartshindr. afm. 672; do. fj. Afm. ind. 1253	1253
<i>Tungen.</i> Søm. i Uorden.....	677	<i>Albueknæ.</i> Bro og Duc d'Alber midlt. opf. 1272	1272
<i>Knudshoved SE.</i> Opl. om Undervandshindr. 358	358		
<i>Sprogo SSE.</i> Opl. o. Skibsfartshindr. Vragvager ind.....	550		
<i>Egholm.</i> Bk. opf.....	913		
<i>Vengeancegrund N.</i> Opl. o. Sømærkes Pl... 1203	1203		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Vejle Havn.</i> Dybde foregot.....	1392	<i>Aabenraa Indsøjl.</i> Afm. atter i Orden....	595
<i>Bjornsknude S.</i> Vraglystd. ind. f. Is 262; do. genudl.....	739	<i>Aabenraa Fjord.</i> <i>Varnæs Vig</i> Bro ødol....	978
<i>Bjornsknude SW.</i> Skibsfartshindr. rap. 858; do. forg. efters.....	930	<i>Taksensand ESE.</i> Vrag rapp.....	1778
<i>Bogense Havn.</i> Fyr midlt. fl. Adv.....	86	<i>Als E.-Kyst.</i> <i>Asserballeskov</i> Bro ødel.....	977
<i>Strib NE. t. E.</i> Vrag rapp.....	1685	<i>Skjoldnæs Fyr SW.</i> Vrag 1006; do. ann. og ørst. Vrag afm. 1044; Vrag fj. 1118; Vragvager ind.....	1237
<i>Baring Vig</i> Læmole. Landgangsbro ødelagt	1636	<i>Als E.-Kyst.</i> <i>Monmark Færgehavn.</i> Tilsanding. Adv.....	859
<i>Lille-Bælt N.-lige</i> Indgang. Lystdr. genudl.	658	Opl. o. Vandst.....	1284
<i>Snoghoj.</i> Anlægsbro ødel. af Is.....	1393	<i>Als Fjord.</i> <i>Als W.-Kyst.</i> <i>Lonsomade (Lonse-maj)</i> Bro ødel.....	979
<i>Kolding Fjord.</i> <i>Skærbæk Fiskerihavn.</i> Havne- nr. udf.....	914	<i>Arnkilsøre.</i> Skydeøvelser. Adv. 87. 359, 461. 717. 829. 938. 1081. 1254.	1285
<i>Fæno Sund.</i> Kloakledn. afm.....	1542	<i>Als Sund.</i> <i>Flensborg Fjord.</i> Afm. i Orden.	538
<i>Hejlsminde</i> Bro ødel.....	1394	<i>Als S.-Kyst.</i> <i>Horup Hav.</i> <i>Kegnæs</i> Bro ødol.	980
<i>Hejlsminde Havn.</i> Tilsanding.....	976	<i>Flensborg Fjord.</i> <i>Middelgrund S.</i> Lystd. omb. m. Vintersøm.....	1787
<i>Brandso E.</i> Vrag rapp.....	1686	<i>Als S.</i> <i>Østerhage.</i> Kltd. ind. f. Is.....	263
<i>Baagø E.</i> Skibsfartshindr. rapp. 650; do. afm. 740; do. fj. 1206; mindre Dybdefor. Vragvager ind.....	1253	<i>Østerhage.</i> Lystd. genudl.....	718
<i>Assens—Aarøsund.</i> Søm. midlt. ind.....	90	<i>Flensborg Fjord.</i> <i>Egerssund W.-Sido.</i> Afm. for.....	552
<i>Aaro S.</i> Skibsfartshindr. 1479; Vrag afm..	1769	<i>Egerssund.</i> Flaade udl. midlt.....	1157
<i>Sandvig.</i> <i>Halk Skydeterræn.</i> Sign. f. Skarp- skydn. Adv. 91. Skydeøvelser. Forb. Omr.....	659. 838. 1021. 1179. 1207. 1543	<i>Pols Rev.</i> Kltd. genudl.....	719
<i>Aabenraa.</i> Omr. f. Muslingcavl nedl.....	191		

III.

Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Kattegat.		<i>Kulhus Havn.</i> Mole forlængot. Dybde i Indløb foregot.....	1654
Danmark.		<i>Roskilde Fjord.</i> <i>Frederiksværk</i> Indsøjl. Vrapetd. ind.....	1140
<i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib. Opl. o. Pl.....	816	<i>Roskilde Fjord.</i> <i>Frederiksværk Havn.</i> Opl. o. Vandstand.....	882
<i>Gilleleje Flak N.</i> <i>Schultz's Grund.</i> Fyrskibe ind. f. Is 240; Fyrskib genudl. 569; do..	596	<i>Roskilde Fjord.</i> <i>Frederiksværk Havn.</i> Ledefyr fl.....	1637
<i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib NE. Skibsfarts- hindr. rapp. 568; do. forg. efters.....	614	<i>Roskilde Fjord.</i> <i>Frederiksværk Staalvalse- værksHavn.</i> Opl. om Dybde i gravot Rende	1740
<i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib NNW. Skibsfarts- hindr. afm. 1499; Vrag afm. med Lanterne 1515; Opl. om Vrags Pl. 1627; Afm. for..	1652	<i>Roskilde Fjord.</i> Afm. udl.....	1045
<i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib NNW. Vrag rapp.	1653	<i>Jægerspris.</i> Skydeøvelser. Adv. 207. 360. 428. 441. 510. 761. 1046. 1208.	1357
<i>Tisvildeleje.</i> Rodningsstation opr.....	1286	<i>Isefjordværkets Havn.</i> Ændring af Navn	1687
<i>Tisvildeleje—Liseleje.</i> Skarpskydningsøvel- sor. Sp. Omr. Sign. opr. 1337; Signaler opr.	1457	<i>Holbæk Fjord.</i> Skydeøvelser. Adv. 981. 1397.	1655
<i>Asserbo Plantage—Liseleje Plantage.</i> Skarp- skydningsøvelser. Sp. Omr. 93. 322. 427. 470. 476.	830	<i>Holbæk Havn.</i> Dybde midlt. aft.....	1688
<i>Asserbo Plantage—Liseleje Plantage.</i> Søm. udl. 361; do. 741; Oplysn. o. Søm.'s Pl. 760; Søm. ind.....	1395	<i>Inderbredning.</i> Skydeøvelsor. Adv. 345. 429	429
<i>Lysegrund ENE.</i> Undervandshindr. rapp. 1208; do. forg. efters.....	1441	<i>Bramsnæs vig.</i> Skydn. m. Torpedoor. Adv. 503	503
<i>Isefjord N.</i> <i>Gronne Revle N.</i> Lys- og Fltd. genudl. 720; do. omb. m. Vintersøm....	1751	<i>Rorvig SSE.</i> <i>Avesand W.</i> Opl. o. Søm.s Pl. 931; do. atter p. Pl.....	1035
<i>Hundested W.</i> Fortøjningsbøje udl. 853; do. midlt. ind.....	1299	<i>Isefjord W.-lige</i> Indløb. Søm. midlt. ind.	1287
<i>Hundested W. t. S.</i> Fortøjningsbøje udl..	1572	<i>Sjællands Rev.</i> <i>Baadelobet.</i> Nyt Søm. udl..	1788
<i>Isefjord.</i> <i>Hundested Havn.</i> Fyr midlt. sl...	320	<i>Hastens Grund.</i> Søm. i Uord. 1141; do. forsv. 1184; do. udl. indtil videre ikke.....	1239
<i>Hundested Havn.</i> Opl. o. Dybde.....	915	<i>Hastens Grund L.- og Fltd.</i> ind. f. Is 267; do. genudl.	572
<i>Gravede Rende over Lynæs Sand.</i> Opl. o. Dybde 484. 626. 839. 967. 1158. 1238. 1396. 1516.	1669	<i>Sjællands Rev.</i> Fyr for. 1022; do.....	1119
<i>Lynæs.</i> Skydeøvelser. Adv. 945.....	1180	<i>Hasenøre—Sjællands Rev.</i> Netsp. udl. Scjl- anv. Adv.....	95
<i>Isefjord</i> Indløb. Fyr t. paa Kabelbanker 1517; Opl. om Fyrs Tænding.....	1544	<i>Yderflak.</i> Søm. i Uord. 1142; do. forsv. 1181; do. udl. indtil videre ikke.....	1230
		<i>Sjællands Rev W.</i> Opl. o. Vrag 492; Vrag afm. 511; Vrag fj. Afm. ind.....	1656
		<i>Sejero NW.</i> Lys- og Fltd. genudl. 721; do. omb. med Vintersøm.....	1689
		<i>Leveret NW.</i> L.- og Kltd. genudl.....	597

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Kattegat SW</i> -lige Del. Ltdr. og Fltd. omb. m. Vintersøm. 241, Lystdr. genudl.....	599	Opl. o. Havnearb. 527; Paabegyndelse af Havnearb. indst. indtil videre.....	1289
<i>Hatterec S</i> . Fltd. genudl.....	598	<i>Aarhus Havn N</i> . Opl. o. Havnearbejder..	724
<i>Sejero Havn</i> Indsejl. Vrag 1153; do. fj....	1182	<i>Aarhus Bugt. Ryes Flak</i> . Søm. i Uorden..	725
<i>Sejero Havn</i> . Sandfanger opf.....	916	<i>Sletterhage L.-og Fltd.</i> omb. m. Vintersøm. 242; do. genudl.....	617
<i>Sejero</i> . Kendelige Punkter fj.....	1143	<i>Æbeltoft Vig. Draget SE</i> . Skibsfartshindr. afm. 1458. Opl. o. Pl. 1729; do.....	1770
<i>Samsø E.-Kyst. Ballen Havn</i> . Dybde midlt. aft. 94; do. 367; Opl. o. Dybde.....	778	<i>Moselgrund Lys- og Fltd.</i> genudl. 726; do. ind. f. Vinter.....	1694
<i>Samsø. Lushage Fyr</i> . Taagesign. midlt. ude af Virksomh.....	456	<i>Mols. Hasenøre</i> . Vindmotor nedrevot....	947
<i>Samsø SE. Lushage L.- og Fltd.</i> genudl..	615	<i>Briseis Flak W</i> . Vraglystd. ind. f. Is 268; do. genudl..	573
<i>Sejero Bugt. Nekselo S. Stold</i> . Skydeøvelser. Adv. 1107; Sprængningsøvelser.....	1422	Dybde over Skibsfartshindr. Vraglystd. ind.	1429
<i>Rosnæs Fyr</i> . Lysstyrke midlt. neds. 471; Lysstyrke atter norm.....	477	<i>Naveren L.- og Fltd.</i> ind. f. Is 269; do. genudl.....	572
<i>Rosnæs Puller Fyr</i> midlt. sl. 457; do. atter t.	570	<i>Grenaa Havn</i> Indsejl. Dybde midlt. aft. . .	100
<i>Rosnæs Puller</i> . Taagesign. og Radiofyr midlt. ude af Virksomh. 387; do. atter i Virksomh.....	722	<i>Fornæs N</i> . Vraglystd. ind. f. Is 270; do. genudl.....	573
<i>Lushage S</i> . Skibsfartshindr. obs.....	1320	<i>Fornæs Fyr N</i> . Dybde over Skibsfartshindr. 939; Vraglystd. ind. Dybde over Hindr.	1108
<i>Paludans Flak</i> . Vrag afm.....	932	<i>Gerrild Flak NE</i> . Søm. midlt. forsv. 1300; do. genudl.....	1358
<i>Falske Bolsaks Lys- og Kltid.</i> genudl. 627; do. omb. med Vintersøm.....	1693	<i>Gerrild W</i> . Udskibningsbro u. Bygn.	101
<i>Bolsaks NE</i> . Opl. o. Gr.....	660	<i>Gerrild Fyr NE</i> . t. E. ½ E. Vrag rapp. 1322; do. forg. efters.....	1657
<i>Lillegrund N. L.- og Kltid.</i> ind. f. Is 264; do. genudl.....	616	<i>Randers Fjord SE. Hevring</i> . Skarpskydningsøvelser. Adv.....	1083
<i>Odense Fjord N</i> . Vrag afm. 1741; Opl. om Vrag	1752	<i>Mariager Fjord Anduvn</i> . Fltd. midlt. omb. m. Spidstd.....	644
<i>Odense Fjord. Odense Kanal</i> . Dybde midlt. aft. 96; Oprensningsarb. paabeg.	1082	Indsejl. t. <i>Mariager Fjord</i> . Dybde aft. 102; do. 202; Dybde atter normal.....	1377
Afm. ikke paa Pl. 504; do. atter p. Pl..	600	<i>Mariager Fjord</i> . Nyo Baakelinier opf.	628
<i>Lumby Strand</i> inddæmmet.....	1588	<i>Gerrild Fyr N</i> . t. E. Skibsfartshindr. afm. 1185; do. fj.....	1246
<i>Sandbjerg Vig. Juelsminde Havn</i> . Dybde aft. 98; do. atter normal.....	983	<i>Gerrild Fyr N</i> . t. E. Skibsfartshindr. 1222; Opl. o. Skibsfartshindr. Vragafm. fl. 1240; Skibsfartshindr. afm.....	1301
<i>Horsens Fjord. Sælgrund N</i> . Ltd. ind. f. Is	265	<i>Gerrild Fyr N</i> . t. E. Skibsfartshindr. afm. 1209; do.....	1302
<i>Sælgrund N</i> . Klokketd. genudl.....	968	<i>Anholt SW</i> . Lys- og Fltd. genudl. 728; do. omb. m. Vintersøm.....	1753
<i>Sælgrund</i> . Ledobaako vættet af Is. 571; do. genopf.....	891	<i>Anholt Havn</i> . Taagesign. midlt. ude af Virksomh. 158; do. atter i Virksomh....	243
<i>Endelave</i> . Opl. o. kendelige Punkter.....	1144	<i>Anholt Knob</i> Fyrskib omb. midlt. m. Reserverfyrsk.....	103
<i>Vesborg SE</i> . Skibsfartshindr. afm. 673; Opl. o. Skibsfartshindr. 779; Vraglystd. udl..	933	<i>Anholt Knob</i> Fyrsk. (Reserverfyrsk.) ind. f. Is 272; do. genudl.....	539
<i>Vesborg Fyr SE</i> . Skibsfartshindr. 1221; Opl. o. Pl.....	1255	<i>Anholt SSE</i> . Vraglystd. ind. f. Is. 271; do. genudl. Opl. o. Vrag Pl. 553; Opl. o. Vrag 727; Vragafm. ind. Dybde over Vrag..	883
<i>Samsø. Vesborg Fyr</i> midlt. i Uord. Taagesign. ude af Virksomh. 458; Fyr og Taagesign. atter i Orden.....	478	<i>Als Odde N. Øster-Hurup</i> Fiskerihavn. Dybde i Havnen aft.	982
<i>Vesborg W</i> . Vrag fj. Afm. ind.....	723	<i>Anholt NW</i> . Skibsfartshindr. rapp. 1501; Vrag afm.....	1531
<i>Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas</i> Anduvn. Søm. bortdr.....	1500	<i>Hals Barre Fyr SE</i> . Skibsfartshindr. afm. 1210; Opl. o. Skibsfartshindr.'s Pl.	1241
<i>Vesborg Fyr NW</i> . Skibsfartshindr. 1007; do. afm. 1023; do. nedspr. Afm. ind.....	1373	<i>Hals Barre Fyr SE</i> . Skibsfartshindr. 1274; Skibsfartshindr. afm. 1303; Opl. o. Pl...	1323
<i>Kolby Kaas NW</i> . Skibsfartshindr. afm. 1321; Opl. o. Pl.....	1398	<i>Østre-Flak SE</i> . t. S. Skibsfartshindr. rapp. 1338; do. afm.....	1459
<i>Kolby Kaas NNW</i> . Skibsfartshindr. rapp. 1154; do. fj.....	1183	<i>Østre-Flak SW</i> . Vraglystd. ind. f. Is 273; Vragafm. ind.....	1024
<i>Samsø W.-Kyst. Sølviq Bro</i> . Dybde aft....	97	<i>Østre-Flak W</i> . Undervandshindr. rapp. 970; do. afm.....	1024
<i>Gylling Næs E</i> . Vrag afm. 917; do. fjernot. Vragafm. ind. 946; do. ind.....	985	<i>Kattegat N.-lige Del</i> . Fyrskibe ind. og erst. med Ltdr. 92; do. 192; do. 244; do. 245; Lystønder udlægges midlt. ikke.....	893
<i>Samsø W.-Kyst. Maarup Havn</i> . Tilsanding. Opl. o. Dybde.....	780	L.- og Fltdr. ind. f. Is 274; do. genudl. 513; do. 528; do.....	540
<i>Aarhus Havn</i> . Fyr midlt. sl. 206; do. atter t. 417; do. midlt. sl. 678; do. atter t. . .	781		
<i>Vestre-Dækmole NW</i> . Taagesign. midlt. ude af Virksom. 321; do. atter i Orden 417; do. midlt. ude af Virksomh. 674; do. atter i Virksomh.....	892		
<i>Spærret Omr</i> . 277; do.....	1288		
<i>Basin II</i> . Tillæg. til NE.-lige Bolværk midlt. forb. 99; Bolværksarb. afsluttet. Forb. m. Tillæg. oph.....	1545		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Østre-Flak</i> . L.- og Fltd. fl.	244	<i>Bejstrup Lob</i> . Opl. o. Afm. og Dybdeforh.	114
<i>Hals Barre</i> . Dybde aft. 104; do. yderligere aft. 193; Oprønsning af gravede Ronde. Opl. om Dybde.	1603	Afm. for.	1399
<i>Læso Rende</i> . <i>Søndre-Rønner Flak</i> SW. Skibsfartshindr. 1442; Opl. om Vrags Pl.	1460	<i>Aggersund</i> . Telefonkabel fl.	1109
<i>Asaa Havn</i> Indsejl. Dybde aft.	105	<i>Logstor Grunde</i> . Gravede Rende. Opl. o. Dybde. Rett. t. Dansk Lods II.	645
<i>Læso Rende</i> . <i>Søndre-Rønner Flak</i> SW. Skibsfartshindr. 1442; Opl. om Vrags Pl.	1546	Gravede Rende. Tilsanding.	115
<i>Læso Rende</i> Lys- og Fltd. fl.	106	<i>Aggersund</i> . Nye Søm. udl.	1445
<i>Dvalegrunde</i> W. Sømærke genudl.	1742	<i>Logstor Grunde</i> N. Kltd. ind. f. Is. 203; do. genudl. <i>Logstor</i> Lystd. genudl.	629
<i>Læso Rende</i> . <i>Sæby</i> SE. Vrag afm. 1638; Opl. om Vrags Pl. og Afm.	1743	<i>Skive</i> Havn. Dybde aft.	986
<i>Sæby</i> . Taagesign. opr.	194	<i>Mors</i> . <i>Ørøde</i> Bro. Tilsanding.	987
<i>Frederikshavn</i> S. Vragafm. ind. Dybde over Vrag.	601	<i>Mors</i> E. Skibsfartshindr. afm. 1430; do. fj.	1503
<i>Frederikshavn</i> Indsejl. Søm. i Uord. 1155; do. forsv. 1187; do. genudl.	1211	<i>Nykøbing M.</i> Indsejl. Nyt Søm. udl. 554; do.	604
<i>Frederikshavn</i> . Afm. i Orden.	602	<i>Jeginde</i> SE. <i>Jegind Tap</i> . Opl. o. Søm.'s Pl.	1446
<i>Skagen</i> Havn SSE. Vrag rapp. 1518; <i>Skagen</i> Havn SE. Opl. o. Vrag 1547; Vrag fj.	1771	<i>Veno</i> Fiskerihavn. Opl. o. Dybde. Istand- sættelsesarb. og Uddybning.	918
<i>Aalbæk Bugt</i> . Ankring forb.	107	<i>Vilsund</i> Anlægsbro. Dybde aft.	988
<i>Skagens Havn</i> SE. ½ E. Vraglystd. bortdr. 304; Vragafm. genudl.	530	<i>Tilsted</i> W. Kloakledn. udl.	1257
<i>Skagens</i> Havn Indsejl. Opl. o. Dybde 108; Dybde atter norm.	388	<i>Holstebro-Struer</i> Havn. Opl. o. Repara- tionsarbejder.	462
<i>Skagen</i> Havn. Taagesign. i Uorden 392; do. atter i Orden 430; do. i Uorden 1423; do. atter i Orden.	1502	Læmole ødel. af Is 514; Opl. o. Havnearb. Adv.	1549
<i>Skagens Rev</i> SE. Søm. genudl.	531	<i>Oldesundbroen</i> . Trafikbest. Adv. 117; Adv. for større Skibe.	555
<i>Skagens Rev</i> NE. L.- og Fltd. ind. f. Is. 305; do. genudl.	532	Opl. o. Passagesign.	1324
<i>Læso</i> S. <i>Søndre-Rønner</i> Bk. forsv. 109; do. genopf.	1443	Strømundersøgelser. Kabel udhænges. Adv.	782
<i>Læso</i> NW.- <i>Rev</i> Fyrbaako forsv. 442; do. ødel. Opl. o. Afm. 529; Vraglystd. udl.	1145	<i>Tyboron Kanal</i> . <i>Langholms Lob</i> . Nye Søm. udl.	605
<i>Læso</i> . <i>Østerby</i> Havn. Dybde aft.	984	Lystdr. ind. f. Is 247; do. 306; Lystdr. genudl. 556; do. 618; do. 630; do.	885
<i>Læso</i> <i>Trindel</i> . Ltd. ind.	245	<i>Tyboron</i> Havn. Opl. o. Dybde 934; Dybde atter normal.	1359
Sverige.		Dækværk færdigbygget. Opl. o. Fyr 362; Havnearb. iværksættes 535; Fyr midlt. sl. 854; Havnearb. afsl.	1339
<i>Fyr</i> t. om Dagen.	346	<i>Tyboron Kanal</i> . Søm. ind.	452
<i>Kullen</i> WNW. Søm. ind.	1084	<i>Sælhundeholm Lob</i> . Opl. o. norin. Dybde Vandst. Dybde p. Puller 118. 248. 437. 730. 840. 989. 1110. 1291. 1447. 1629.	1754
<i>Halmstad</i> . Lystd. omb. m. Vintersøm. 246; do. genudl.	762	Skagerrak.	
<i>Falkenberg</i> Indsejl. Opl. o. Dybde.	112	Danmark.	
<i>Tråslöv</i> Fiskerihavn. Taagesign. opr.	1242	<i>Tversted</i> . Redningsst. nedl.	307
<i>Göteborg</i> S.-lige Indsejl. Skydeøvelser. Adv. 195. 389. 431. 533. 729. 884.	1658	<i>Hirtshals</i> Havn. Dybde i Indl. aft.	119
<i>Tistlarna</i> Fyr NW. Adv. m. ikke ekspl. Dybdebombor.	1256	Taagesign. midlt. ude af Virksomh. 418; do. atter i Virksomh.	763
<i>Göteborg</i> S.-lige Indsejl. <i>Valö</i> Fyr midlt. sl. 505; do. atter t.	603	<i>Hirtshals</i> SW. Undervandshindr.	1212
<i>Göteborg</i> <i>Skærgaard</i> . Ankringsforbud.	110	Sverige.	
<i>Styrsö</i> NE. Søm. udl.	1548	<i>Marstrandsfjorden</i> . N. <i>Åstol</i> . Søm. udl.	1169
<i>Varde</i> fj.	1628	Sejlløbet <i>Ellösefjorden</i> — <i>Havstensfjorden</i> . Søm. udl.	1170
<i>Kalvsund</i> . Fartbestem.	1290	<i>Ellösefjorden</i> . Fast Søm. opf.	1325
<i>Göteborg</i> Havn. Forb. m. Ankr. og Fiskeri	111	Sejlløbet <i>Ellösefjorden</i> — <i>Havstensfjorden</i> . <i>Norra Uddevallaleden</i> . Søm. udl.	1730
Løbet S. om <i>Marstrand</i> . Grund.	1067	<i>Bastholmens norra ränna</i> . Højspændingskabel udl. Adv.	308
<i>Kattegat</i> og <i>Skagerrak</i> . Minesp. udl. Adv.	113	<i>Gulmarfjord</i> . Fast Søm. ødel. 606; do. midlt. ørst. af Stage 647; Fast Søm. genopf. Stage ind.	1292
Limfjorden.		<i>Lysekil</i> Indsejl. Grund rapp.	536
Danmark.		Sejlløbet <i>Ellösefjorden</i> — <i>Havstensfjord</i> . <i>Nöle- sund</i> . Opl. o. Grund.	1360
<i>Hals</i> Kltd. omb. m. Vintersøm.	196	<i>Hullø</i> SSE. Søm. udl.	1171
<i>Norholm Hage</i> . Søm. fl.	1444	<i>Norra Uddevallaleden</i> . Uddybningsarb.	1630
<i>Nibe</i> . Dybde aft. 116; do. 534; Tilsanding. Afm. ind.	574		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Sejlløbet <i>Havstensfjord—Udlevalla</i> . Fyrbe-		<i>Fredrikstad</i> . <i>Kalderu</i> Fyr sl.....	742
lysn. og Afm. for. 1243; do.....	1519	<i>Oslo Fjord</i> . <i>Dramsfjord</i> . <i>Rødtangen</i> . Opl. o.	
<i>Sotenkunalen</i> . Opl. o. Aabning af Bro.....	1424	Fyr.....	1047
<i>Fjällbacka</i> Indsejl. Fyr nedl.....	432	<i>Dramsfjord</i> . <i>Kroksberget</i> . Opl. o. Fyr og	
<i>Grebbestad</i> NW. Skydeøvelser.....	1520	Taaesign.....	1048
Skydeøvelser.....	1590	<i>Svelvik</i> . <i>Vesthaken</i> Fyr midlt. for. Taaesign.	
Fyrsk. midlt. udl. som Lods- og Søkontrol-		ude af Virksomh.....	1696
station ved Rigsgrænsen.....	120	N.-lige <i>Oslofjord</i> . Lystd. ind.....	1550
<i>Idefjorden</i> . <i>Svinesundsbroen</i> . Opl. o. Fyr...	309	<i>Oslofjorden</i> . <i>Oslo Havn</i> . Fyr og Taaesign.	
		midlt. ude af Virksomh.....	486
		<i>Oslo Havn</i> . <i>Nordre-Kavringdyng</i> . Lys-	
		og Fløjtetd. midlt. omb. m. Lystd.....	575
		<i>Aust-Agder</i> . <i>Arendal</i> . <i>Gallesund</i> . <i>Galten</i> Fyr	
		nedlagt.....	1551
		<i>Homborsund</i> . Lodsst. nedlagt.....	1697
		<i>Kristianssand</i> Anduvn. <i>Vestregapet</i> . Forb.	
		m. Ankr.....	121

Norge.

Adv. vedr. Afm. og Fyrbelysn.....	275
Afm. i Uorden p. Gr. af Is. Adv.....	485
Lystdr. og Kltldr. omb. med Stager for Vinter	1695
<i>Kjøkøysundet</i> . <i>Kjøkøyskjæret</i> Fyr midlt. sl.	
1304; do. for. og t.....	1480

IV.

Nordlige Ishav og Nordsøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Spitsbergen.		<i>Vestfjord</i> . Forb. m. Ankr og Fiskeri.....	921
<i>Amsterdamoya</i> N. Opl. o. Grunde.....	661	<i>Lofoten</i> . <i>Kanstadfjord</i> . <i>Rinøy</i> N.-Pynt. Nyt	
		Fyr t. 1481; Rett.....	1701
		<i>Ofoten</i> . <i>Ofotenfjorden</i> . <i>Hammholmen</i> . Nyt	
		Fyr t.....	1482
		<i>Efjorden</i> . <i>Straumskjæret</i> . Nyt Fyr t.....	1556
		<i>Efjorden</i> . <i>Forneset</i> . Nyt Fyr t.....	1483
		<i>Lofoten</i> . <i>Svolvær</i> . Alarmitilstand.....	663
		<i>Gimøystraumen</i> S. <i>Lysoy</i> Fyr WSW.	
		Grund rapp. 1113; Søm. udl.....	1213
		<i>Skråva</i> . <i>Sjåholmsundet</i> sp. f. Trafik.....	664
		<i>Flakstadvoy</i> . <i>Napp</i> . Nye Ledefyr t.....	1557
		<i>Folla</i> . Sp. Omraade.....	990
		<i>Salla</i> . <i>Sorfollas</i> Munding. Sp. Omraade....	1054
		<i>Helligvær</i> . <i>Grytoy</i> . Opl. o. Fyr.....	1053
		<i>Salla</i> . <i>Sallstraumen</i> . Nye Fyr t.....	1702
		<i>Fugløysfjord</i> Anduvn. Mineomr. 731; <i>Sti-</i>	
		<i>fjord—Fugløysfjord</i> . Mineomr.....	1732
		<i>Støttsund</i> . Søm. udl.....	1025
		<i>Salla</i> . <i>Nordfolla</i> . Nye Fyr t.....	1703
		Nordsøen.	
		Norge.	
		<i>Rana</i> . <i>Moskjær</i> Fyr sl.....	1308
		<i>Vestvåglandet</i> . <i>Bjerga</i> Fyr for.....	1052
		<i>Sor-Helgeland</i> . <i>Vefsen</i> . <i>Mosjøen</i> . Opl. o.	
		Havneanlæg. Stage udl.....	365
		<i>Vegufjorden</i> . <i>Halholmen</i> Fyr WSW. Grund	
		rapp.....	1484
		<i>Buholmsund</i> . Vrag 558; do. fj.....	607
		<i>Brønnoysund</i> . <i>Hestoygrunnen</i> Fyr for....	1051
		<i>Nord-Trøndelag</i> . <i>Risværfjorden</i> . <i>Langøyskjæ-</i>	
		<i>ret</i> . Nyt Fyr t.....	1558
		<i>Indre Folla</i> . <i>Skjølstad</i> og <i>Sundholmen</i> .	
		Nye Fyr t.....	1559
		<i>Namsenfjorden</i> og <i>Lokkaren</i> . Sp. Omraader	1114
		<i>Lokkaren</i> . Søm. udl.....	1591
		<i>Lokkaren</i> og <i>Surviksund</i> . Nye Søm. udl.	
		Luftledn. fj.....	1294
		<i>Follafjord</i> Anduvn. Mineomraade.....	665
		<i>Buholmråsa</i> . Søm. udl.....	1026

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Ramsøysund. Ramsøyodden. Nyt Fyr t.</i>	1485	<i>Stavangerfjorden. Grodheimhamaren Radio-</i>	
<i>Frohavet og Hustadviken. Mineområder.</i>	487	<i>fyr nedl.</i>	1562
<i>Skjoro W. Søm. udl.</i>	1027	<i>Stavanger Yderred. Kabel udl. Forb. m.</i>	
<i>Sor-Trondelag. Nord-Froya. Strømovågen.</i>		<i>Ankr.</i>	197
<i>Grund.</i>	1004	<i>Rogaland. Stavanger Havn. Tjuvholmene og</i>	
<i>Skjornfjorden. Sorfjorden. Grund rapp.</i>	312	<i>Grasholmen Fyr for.</i>	1408
<i>Grandevika. Ribefstu Fyr for.</i>	1592	<i>Stavangerfjorden. Tjuvholm Fyr. Opl. o.</i>	
<i>Søm. udl.</i>	1028	<i>Fyrvinkler.</i>	1488
<i>Trondheimsleia. Tyvholmene Fyr for.</i>	394	<i>Grasholmen Fyr. Opl. o. Fyrvinkler.</i>	1489
<i>Trondheim Fjord. Underv. hindr. Forb. m.</i>		<i>Jæren. Jæderens rev Lys- og Fltd. ind.</i>	1503
<i>Ankr.</i>	123	<i>Rogaland. Jærens rev. Opl. o. Grunde.</i>	924
<i>Rødberg E. Maalt Mil.</i>	1029	<i>Jæren. Obrestad molo. Nyt Fyr.</i>	1564
<i>Trondheim Red. Forb. m. Ankring.</i>	412	<i>Vest-Agder. Hitteroy Lodsstation fl.</i>	517
<i>Ramsøyfjord. Søm. udl.</i>	949	<i>Vest-Agder. Ullerøysund. Gr. rapp.</i>	925
<i>More og Romsdal. Trondheimsleden. Kjors-</i>			
<i>vikkbugen. Nyt Fyr t.</i>	1704		
<i>Hustadvika og Fugleleia. Kolbeinastu Lys-</i>			
<i>og Fltd. forsv.</i>	1733		
<i>More og Romsdal. Gorsen N. Ljovikkbukta.</i>			
<i>Grund rapp. 1258; Opl. o. Grunde.</i>	1486		
<i>Giskosund og Kjerringsund. Sp. Omr.</i>	732		
<i>More og Romsdal. Lepso rev N. Haugsneset</i>			
<i>W. Gr. rapp.</i>	516		
<i>Rundøy gamle Fyrt. nedr.</i>	1259		
<i>Boland N. Skær afm.</i>	1146		
<i>More og Romsdal. Sandsfjorden. Gjerdes-</i>			
<i>vika Ledef. fl.</i>	1705		
<i>Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane.</i>			
<i>Spærring af Havne. Adv.</i>	1706		
<i>Sogn og Fjordane. Stadlandet NW. Opl. o.</i>			
<i>Gr.</i>	1214		
<i>Vågsøy W. Nord-Vågsøy Fyr WSW. Opl.</i>			
<i>o. Gr.</i>	1215		
<i>Stadlandet. Mineområde.</i>	438		
<i>Skatestrømmen. Risøy Fyr for.</i>	1050		
<i>Kalveholmen. Fyr for.</i>	1049		
<i>Søm. udl.</i>	818		
<i>Sogn og Fjordane. Skatestrømmen. Opl. o.</i>			
<i>Dybde.</i>	922		
<i>Frogsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omr.</i>	666		
<i>Granesund. Fyr for.</i>	463		
<i>Vinesfjorden. Granesund. Nyt Fyr t.</i>	1115		
<i>Skifjorden. Opl. o. Gr.</i>	1216		
<i>Fena- og Sognefjord Anduvn. Mineomr.</i>	667		
<i>Hordaland. Fosnøy E. Mastrevik. Opl. o.</i>			
<i>Gr.</i>	1327		
<i>Hjeltefjorden. Kjeftu. Søm. ødel.</i>	439		
<i>Hordaland. Mangersfjorden. Bongno Fyr for.</i>	313		
<i>Mangersfjorden. Sætreosen. Opl. o. Luft-</i>			
<i>ledninger.</i>	923		
<i>Hjeltefjorden W. Spærrede Omr. Adv.</i>			
<i>440; do.</i>	886		
<i>Bergen. Byfjorden. Florvågøy—Storhol-</i>			
<i>holmen. Luftledn. fj.</i>	1217		
<i>Bergen. Nordnes Lystd. ommalet.</i>	991		
<i>Bergen Havn. Afspærring. Adv. 733; Af-</i>			
<i>spærringstid for. 1328; Afspærringsbestem-</i>			
<i>melser.</i>	1659		
<i>Store Sotroy W.-Side. Tellevåg Fyr nedl.</i>	1560		
<i>Korsfjord. Store Kin og Lille Kin. Opl. o.</i>			
<i>Dybde.</i>	950		
<i>Tekslen Fyr nedl.</i>	1561		
<i>Selbjornfjord. Parl. Omr.</i>	350		
<i>Haugesund N.-lige Indsejl. Lys- og Kltd. for.</i>	1734		
<i>Rogaland. Karmsundet. Natsejlad forb.</i>	1631		
<i>Kopervik Havn. Luftledning udspændt.</i>	1116		
<i>Karmøy W. Sandve indre Havn. Nyt Fyr</i>	1487		
<i>Talgjefjord. Mastrafjord. Mincområder.</i>	1755		
<i>Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og</i>			
<i>Fiskeri.</i>	1361		
		Danmark.	
		<i>Vorupør. Fyr midlt. sl.</i>	764
		<i>Tyborøn Kanal Anduvn. Lys- og Fltd. ind.</i>	
		<i>f. Is 314; do. genudl. 559; do. midlt. sl. 608;</i>	
		<i>do. midlt. omb. m. Lystd. 887; Lys- og</i>	
		<i>Fltd. genudl.</i>	1224
		<i>Bovbjerg Fyr. Lysstyrke midlt. neds. 472;</i>	
		<i>do. atter norm.</i>	488
		<i>Torsminde Sluse W. Vraglystd. genudl.</i>	1218
		<i>Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde</i>	
		<i>nit.</i>	992
		<i>Jyllands W.-Kyst. Afm. Løb t. Graadyb.</i>	
		<i>Afm. for.</i>	537
		<i>Kærgaarde S. Børmose. Skarpskydnings-</i>	
		<i>ovelser. Adv.</i>	353
		<i>Horns Rev. Esbjerg Inds. Afm. i Orden.</i>	541
		<i>Horns Rev. Slugen N. Lys- og Fltd. omb. m.</i>	
		<i>Vintersøm. 315; do. genudl. Vintersøm.</i>	
		<i>ind.</i>	489
		<i>Lys- og Fltdr. omb. m. Vintersøm. 249;</i>	
		<i>Cancer Lys- og Fltd. genudl. Vinter-</i>	
		<i>søm. ind. 479; Søren Bovbjergs Dyb S.</i>	490
		<i>Lys- og Fltd. genudl. Vintersøm. ind.</i>	1461
		<i>Ringkøbing Dyb. Afm. ind.</i>	1522
		<i>Ulven S. Søm. fl. 1462; Opl. o. Søm.'s Pl.</i>	735
		<i>Graadyb. Skibsfartshindr. afm.</i>	251.
		<i>Lystdr. omb. m. Vintersøm. 204. 250. 251.</i>	
		<i>Graadyb SW. Lys- og Fltd. genudl. 480;</i>	
		<i>Graadyb Lys- og Fltd. genudl. Vinter-</i>	
		<i>søm. ind. 491; Graadyb Barre og Skal-</i>	
		<i>lingen SW. Lystdr. genudl. 518; Lystdr.</i>	520
		<i>genudl. 519; do.</i>	
		<i>Spidstd. midlt. forsv. 855; do. genudl. og</i>	
		<i>fl. 940; Opl. o. Pl.</i>	951
		<i>Sandforskydning. Adv.</i>	1593
		<i>Esbjerg Indsejl. Duc d'Alber opf.</i>	1085
		<i>Fano E.-Kyst. Fano Lo Fyr. Taagesign.</i>	
		<i>opr.</i>	1632
		<i>Esbjerg Havn. Tilsandinger 124; Opl. o.</i>	
		<i>Dybdeforhold.</i>	888
		<i>Knudedyb W. Skibsfartshindr. rapp.</i>	765
		<i>Knudedyb. Juvre Dyb. Søm. ind. f. Vinter</i>	198
		<i>Romo E. Afm. ind. Løb midlt. afm. Kabler</i>	
		<i>fl. Opl. o. Dæmning.</i>	1030
		Tyskland.	
		<i>Lister Dyb. Romo—Sild. Forb. m. Ankring</i>	1594
		<i>Nordsøkysten. Omsek. af Vinterafm. til Som-</i>	
		<i>merafm. 609; Vinterafm.</i>	1565
		Elben.	
		<i>Cuxhaven. Duc d'Alber fornyes</i>	1147

XVI

Weser.	Løbe-Nr.	Holland.	Løbe-Nr.
Signal for Opmaalingsfartøjer	926	Forbudte Områder	1448
<i>Einswarden</i> . Toldvagtstrib genudl.	521	<i>W.-Schelde</i> . <i>Vlissingens</i> ydro Red. Forb. m. Ankr. Adv.	126
Ems.		Shetlands Øerne.	
<i>Borkum</i> . Forb. m. Ankr. 125; do.	819	<i>North Unst</i> . Radiofyr opr.	366

VI.

Atlantehavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Island.	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
Sejladbestemmelser	1220	<i>Hvalfjurdur</i> . Opl. o. Grund	1363
<i>Reykjanes</i> SW. Opl. o. Grund	1362	Forb. Ankringsomr.	610
<i>Reykjanes</i> W. Opl. o. Grund	316	<i>Fuxaflói</i> . <i>Stapi</i> . Nyt Fyr t.	473
<i>Faxaflói</i> . <i>Skerjafjurdur</i> . Forb. Omr.	1690	<i>Húnaflói</i> . <i>Grimsey</i> Fyr for.	413
<i>Reykjavík</i> W. Opl. o. Grund	560	<i>Skaga fjurdur</i> . <i>Saudárkrókur</i> . Landingsbroer opf.	1364
<i>Reykjavík</i> . Kontrolbestemmelser	1219	<i>Siglu fjurdur</i> Anduvn. <i>Hellubodar</i> Rev til- tager i Udstr.	820
Forb. Ankringsomr.	1660	<i>Reydar fjurdur</i> . <i>Vattarnestangi</i> W. Opl. o. Grund	561
Telefonkabel fl.	1633	<i>Kambanes</i> Fyr for.	455
<i>Eidsvík</i> . Forb. Omr. frigivet.	1148	<i>Þrúdrungar</i> . Nyt Fyr t.	1490

XI.

Bekendtgørelser m. m.

Bekendtgørelser.	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<i>Skagerrak</i> . <i>Nordsoen</i> . Opl. o. Minofelt. Adv.	935	<i>Varde</i> Havn. Ændring i Havnereglement. .	199
<i>Danmark.</i>		<i>Sundet</i> . Lodstakster.	200
Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker. .	127	Bekendtgørelse om Tilføjelse til de ved Lods- takster af 4. Februar 1941 fastsatte Takster for <i>Mariager Fjord</i> og <i>Randers Fjord</i> Lod- serier	252
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.	128	<i>Kattegat</i> . <i>Mariager Fjord</i> . <i>Mariager</i> . Hav- nereglement	390
Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevæ- gelser og Ladninger.	129	Bekendtgørelse ang. Mærklægningsforanstalt- ninger i Skibe og Fartøjer.	391
Nødmeldinger fra Skibe	130	Bekendtgørelse om Tillæg i April Maaned 1942 til Lodstakster.	493
Stednavne rettes i de danske Søkort.	131	Lov om Forlængelse af Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedr. Skibsfarten. Be- kendtg. i Medfør af Loven.	522
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Sejlad, Ankring og Fiskeri i visse Områder i dan- ske Farvande.	132	Bekendtgørelse om Diæter for Mønstring af Skibsmandskab udenfor Mønstringskonto- rernes Kontortid.	675
Politibekendtgørelse ang. Brugsfartøjers Sej- lads fra <i>Isefjorden</i> ud i <i>Kattegat</i>	133	Bekendtgørelse om midlt. Begrænsninger i Adgangen til Sejlad i <i>Øresund</i> m. v. og om Foranstaltninger til Sikring mod uberet- tiget Brug af mindre Fartøjer	736
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Ankring paa et Areal i <i>Københavns Yderhavn</i> ...	134	Midlt. Bekendtgørelse ang. Sejlad under den under Bygning værende <i>Vejbro</i> over <i>Ulvsund</i> mellem <i>Kalvehave</i> og <i>Koster</i> ...	743
Bekendtgørelse ang. Sejlad m. v. i <i>Sundets</i> S.-lige Del	135	Bekendtgørelse ang. Supplement til de for Sundlodserierne gældende i 1905 udstedte Taksttabeller	783
<i>Limsfjorden</i> . Bekendtgørelse ang. Forbud mod Sejlad i <i>Tisted Bredning</i> ved <i>Tisted</i> Havn	136	Bekendtgørelse om midlt. Forbud mod Af- sejling fra dansk Havn til <i>Sverige</i>	841
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Sejlad i <i>Tisted Bredning</i> ud for <i>Hanklit</i>	137		
<i>Kattegat</i> . <i>Skagerrak</i> . Advarsel for Fiskere. .	138		
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Område ud for <i>Hirtshals</i>	139		
Midlertidig Bekendtgørelse ang. Sejlad gen- nem den under Bygning værende <i>Vejbro</i> over <i>Aggersund</i>	140		

Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Bekendtgørelse om Till. t. Bekendtg. Nr. 320 af 19. Juni 1940 ang. Sejlads gennem Vej- og Jernbanebroen over <i>Masnedalsund</i>	<i>Herføl</i> . Signaler for Tilkaldelse af Lods....
856	Signaler for Lods.....
Bekendtgørelse om Ændr. i Bekendtg. ang. Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i <i>danske</i> Farvande.....	562
889	Landminer udlagt. Adv. mod at lande paa den <i>norske</i> Kyst.....
Bekendtgørelse om midlt. Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger..	1329
952	Daarlig Petroleum paa Fyrlanternerne. Adv.
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Ankring og Fiskeri i <i>Lille-Bælt (Aabenraa Fjord)</i> ..	1566
993	Opl. om Sommertid.....
Bekendtgørelse om Ændr. i Bekendtg. Nr. 43 af 29. Januar 1934 ang. Grænser for Anbringelse af Bundgarnstader ved <i>Jyllands E.-Kyst</i> fra <i>Skagen</i> til <i>Fornæs</i>	1634
1031	Advarsel ang. flydende Sømærker.....
Bekendtgørelse om Ændr. i Bekendtg. Nr. 359 af 27. August 1941 ang. Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i <i>danske</i> Farvande.....	1692
1032	
Rettelse til Bekendtg. ang. Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i <i>danske</i> Farvande.....	
1309	
Bekendtgørelse ang. Lægeundersøgelse af Skibsmandskab.....	
1365	
Regler om Afm. af Vrag ved Anbringelse af Blinklanterner paa selve Vraget.....	
1374	
Bekendtgørelse om Ændr. i Bekendtg. Nr. 359 af 27. August 1941 ang. Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i <i>danske</i> Farvande.....	
1400	
Fortegnelse over midlt. inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i <i>danske</i> Farvande.....	
1425	
Bekendtgørelse om Forbud mod Fotografering ved Sejlads gennem <i>Falsterbokanalen</i>	
1426	
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i <i>danske</i> Farvande.....	
1449	
Bekendtgørelse om midlt. Forbud mod Sejlads ved <i>Oddesundbroen</i>	
1450	
Sommertid ophører.....	
1504	
Bekendtgørelse om midlt. Forhøjelse af Lodsstærterne m. m.	
1505	
Tillæg til Fortegnelse over midlt. ind. Fyrskibe, Lystdr. og andre Sømærker i <i>danske</i> Farvande (E. f. S. Nr. 41/1425 1942) 1506.	
1532	
Reglement for Ordens Overholdelse i <i>Masnedøværkets Havn</i>	
1523	
Bekendtgørelse ang. Mærkning af Fiskerfartøjer i <i>Nordsoen</i>	
1691	
Bekendtgørelse om Ændr. i Bekendtg. Nr. 202 af 29. Maj 1935 om Indretning m. v. af den i Sølovens § 36 ommeldte Skibsdagbog (Journal) og Møskindagbog.....	
1772	
<i>Finland.</i>	
Sommertid.....	498
<i>Hangö</i> Havn. Forhøjelse af Plads- og Magasinagifter.....	1172
Tilladelse til at gaa i Land for Besætninger paa udenlandske Skibe.....	1173
<i>Norge.</i>	
Underretning for søfarende under Ophold ved den <i>norske</i> Kyst samt under Sejlads fra <i>Norge</i> til Indsejlingsstederne til <i>Østersøen</i> Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministerygere.....	141
142	
<i>Hordaland, Bergen</i> Havn. Klargøring af Lanterno.....	414
415	
<i>Hordaland</i> . Kontrolstationer.....	
	153
	154
	143
	144
	145
	146
	147
	148
	149
	150
	151
	152
	317
	351
	563
	611
	842. 1175. 1330
	631
	744
	784
	1174
	785
	890
	969
	1087
	1088
	1089
	1149
	1366
	1401
	1491
	1567
	1661
	153
	154

XVIII

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Afstandssignal. Advarsel	155	Oplysning om Sommertid	1524
Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe	156	Signal for Spærring af Hævne efter Mineud- lægning	1662
Taagesignaler fra <i>tyiske</i> Vagtskibe forankret vod minefrie Sejlløb i <i>Ostersøen</i> og Tilgån- gene dertil samt i <i>Kattegat</i> og <i>Skagerrak</i> ..	157	Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.	
Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe	994	<i>Danmark</i> . Side 71. 151. 217.	
Advarsel til Søfarende i Henhold til <i>See- wasserstrassenordnung</i> § 17	995	<i>Finland</i> . Side 148. 353.	
Forholdsordre for Handelskibe under Luft- alarm	1086	<i>Norge</i> . Side 60. 148. 208.	
<i>Nauen</i> Radiostation. Tidssignal midlt. for.	1260	<i>Sverige</i> . Side 91. 99. 103. 106. 112. 161. 181. 317. 341.	
		<i>Tyskland</i> . Side 60. 79. 85. 91. 99. 103. 112. 114. 128. 141. 148. 161. 167. 208. 221. 235. 310. 336. 353.	

6. Herfra holdes gennem Spærringen ved *Viken* til $56^{\circ} 09',_{00}$ N. $12^{\circ} 31',_{00}$ E. og derfra videre til $56^{\circ} 18',_{00}$ N. $12^{\circ} 26',_{00}$ E.

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

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

326. Danmark. Store-Bælt. Keldsnor E. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.

(N. f. S. Nr. 2/46 Berlin 1943.)

Det paa c. $54^{\circ} 43',_0$ N. $10^{\circ} 47',_9$ E., c. 2,63 Sm $91^{\circ},_8$ fra *Keldsnor Fyr*, sunkne Vrag er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 5/476 a. 1940.)

327. Danmark. Lille-Bælt. Bjørnsknude S. Vrag nedsprængt. Vraglystønde inddraget.

E. f. S. Nr. 2/265 1943 udgaar og erstattes af:

Det paa $55^{\circ} 39' 40''$ N. $10^{\circ} 02' 16''$ E. sunkne Vrag er nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af $5,5$ m. Den ved Vraget udlagte Vraglystønde er inddraget, hvorimod den c. 50 m S. for Vraget udlagte grønne Stage med 1 grønt Flag fremdeles er paa Plads.

(E. f. S. Nr. 2/265 1943. Kort Nr. 114, 103, 150, 151, 100, 125 og 180.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

328. Danmark. Kattegat. Vesborg SE. Vrag nedsprængt. Vraglystønde inddraget.

E. f. S. Nr. 2/295 1943 udgaar og erstattes med:

Det paa $55^{\circ} 44' (35'')$ N. $10^{\circ} 36' (30'')$ E. sunkne Vrag er nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af $6,8$ m. Den ved Vraget udlagte Vraglystønde er inddraget, hvorimod den 30 m SSW. for Vraget udlagte Vragvager med 1 grønt Flag fremdeles er paa Plads.

(E. f. S. Nr. 2/295 1943. Kort Nr. 112, 114, 141, 103, 140, 150, 100, 125 og 180.)

329. Danmark. Kattegat. Sæby SE. Oplysning om Vrags Plads og Afmærkning.

Det i E. f. S. Nr. 50/1743 1942 nævnte Vrag ligger sunket i $8,8$ m Vand paa $57^{\circ} 16' 28''$ N. $10^{\circ} 38' 10''$ E., c. 4,7 Sm 138° fra *Sæby Havn*. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt 20 m NE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 50/1743 1942. Kort Nr. 101 og 100.)

330. Danmark. Limfjorden. Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn.

(Handels-, Industri- og Søfartministeriets Bekendtgørelse den 12. Januar 1943.)

E. f. S. Nr. 1/155 1943 udgaar og erstattes med:

I et Omraade i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn*, mod N. og W. begrænset af Kysten, mod S. af Breddeparallellell $56^{\circ} 55'$ N. og mod E. af Meridianen $8^{\circ} 46'$ E., er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art indtil videre forbudt. Sejlads til og fra *Tisted Havn* er dog tilladt i Fyrlijen og skal foregaa ad den korteste Vej.

Inden for den Del af ovennævnte Omraade, der begrænses mod N. og W. af en ret Linie gennem to Baaker paa *Silstruphoved* til en rød- og hvidstribet Bøje paa $56^{\circ} 55',_7$ N. $8^{\circ} 43'$ E. og derfra en ret Linie gennem *Tisted Andelssvineslagteris Skorsten*, mod S. af Breddeparallellell $56^{\circ} 55'$ N. og mod E. af Meridianen $8^{\circ} 46'$ E. er endvidere Fiskeri tilladt om Dagen, naar Sigtbarheden er over $1,5$ Sm, og om Natten, naar Sigtbarheden er over $2,5$ Sm.

(E. f. S. Nr. 1/155 1943.)

331. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Oplysning om Passagesignaler.

Foruden at give Passagesignaler ved *Oddesundbroen* paa c. 56° 34',₇ N. 8° 33',₈ E. ved Hjælp af Lyssignaler vil det fra og med den 24. Januar 1943 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.
(E. f. S. Nr. 38/1324 1942. Danske Lods II, Side 51.)

332. (S). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder inddraget for Vinteren.
Lystønderne *Sælhundeholmløb Nr. 1* paa c. 56° 41',₁ N. 8° 14',₄ E. og *Tyborøn Kanal A* paa c. 56° 42',₅ N. 8° 14',₀ E. er inddraget for Vinterperioden.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

333. Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 52/2890. Berlin 1942.)

I Tiden Kl. 2200—Kl. 0730 er det forbudt for alle Skibe med Undtagelse af Rutedamperen at komme Øen *Gorsen* paa c. 62° 49' N. 6° 53' E. nærmere end 300 m.

334. (T). Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.

I Nærheden af *Tørre Bjælke* hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste har Sandet paa Sejlløbets N.-Side omkring Pladsen 55° 27' (23") N. 8° 18' (24") E. skudt sig ud, saaledes at 6 m Kurven her strækker sig ud til *Sædenstrand* Fyrlinie.

Tillæg.

I. Østersøen.

- 335. (S). Sverige. Öland E. Vraglystønde inddraget for Vinteren.**
 (U. f. s. Nr. 2/56. Stockholm 1943.)
 Den paa $56^{\circ} 16',_{23}$ N. $16^{\circ} 33',_{90}$ E. udlagte Vraglystønde er inddraget for Vinterperioden.
 (E. f. S. Nr. 23/831 1942.)

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

- 336. (S). Sverige. Sundet. Lystønder ombyttet med Stager for Vinteren.**
 (U. f. s. Nr. 2/69. Stockholm 1943.)
 Paa Strækningen *Landskrona—Hälsingborg* er paa nedennævnte Pladser de udlagte Lystønder ombyttet med sort- og hvidmalede Stager for Vinterperioden:
 10. $55^{\circ} 53',_{20}$ N. $12^{\circ} 44',_{30}$ E.
 12. $55^{\circ} 55',_{55}$ N. $12^{\circ} 43',_{20}$ E.
 13. $55^{\circ} 59',_{80}$ N. $12^{\circ} 41',_{30}$ E.
 14. $56^{\circ} 03',_{70}$ N. $12^{\circ} 39',_{50}$ E.
 (E. f. S. Nr. 1/94, Pkt. 1, 1943.)
- 337. (S). Sverige. Sundet. Vraglystønde inddraget for Vinteren.**
 (U. f. s. Nr. 2/68. Stockholm 1943.)
 Vraglystønden paa Pladsen $55^{\circ} 35',_{60}$ N. $12^{\circ} 52',_{25}$ E. er inddraget for Vinterperioden.
 (E. f. S. Nr. 22/811 1942.)
- 338. (S). Sverige. Sundet. Höllviken. Lystønder inddraget for Vinteren.**
 (U. f. s. Nr. 2/67. Stockholm 1943.)
 Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:
Klagshamns redd östra og västra c. $55^{\circ} 32'$ N. $12^{\circ} 50'$ E.
Höllviken östra og västra c. $55^{\circ} 29'$ N. $12^{\circ} 53'$ E.
 (E. f. S. Nr. 21/777 1942.)
- 339. (S). Danmark. Store-Bælt. Tranekær ENE. Vraglystønde ombyttet med Spirtønde med Lys.**
 Vraglystønden ved det paa $55^{\circ} 00' 09''$ N. $10^{\circ} 57' 46''$ E., c. 2,₆ Sm 70° fra *Tranekær Fyr*, sunkne Vrag er for Vinterperioden ombyttet med en grønmalet Jernspirtønde med hvidt Blinklys.
 (E. f. S. Nr. 2/190 1942.)
- 340. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**
 Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 18. Januar 1943 fandtes Dybden i Baakelinien at være aftaget til 2,₄ m og til 2,₅ m i E.-Siden af Løbet.
 (E. f. S. Nr. 1/117 1943.)

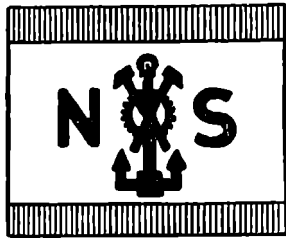
341. Danmark. Lille-Bælt. Helnæs W. Vrag.

Et Vrag, der rager op over Vandet, er sunket i c. 7 m Vand paa c. $55^{\circ} 07',_6$ N. $9^{\circ} 57',_0$ E., c. 200 m N. for *Helnæs SW.* hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste.

DANSK SØFARTS TIDENDE



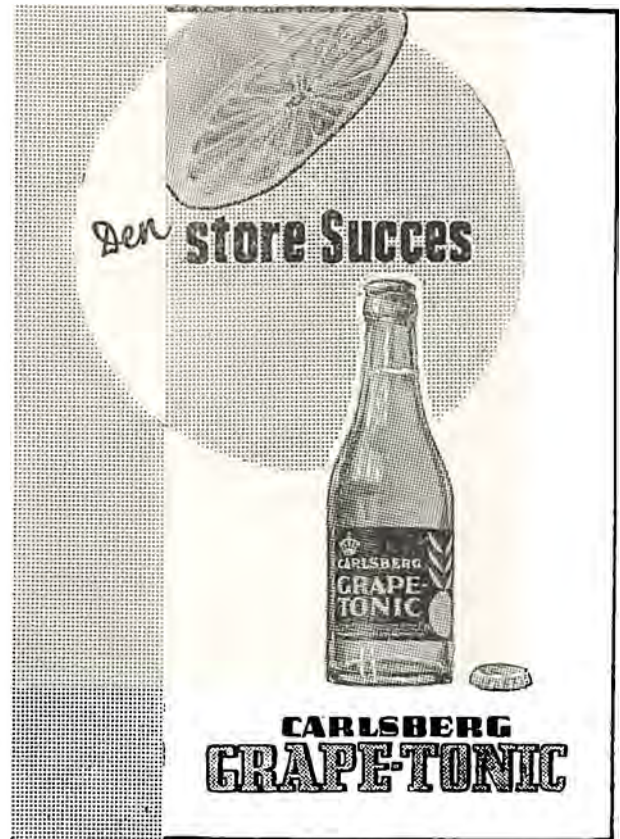
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Scandinavian Shipowners AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.
SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4
STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

NYBYGNINGER

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 » »



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang *ul.* Katalog

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUULSGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491

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



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

TUBORG

GRØN
eller RØD

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 5

FREDAG 29. JANUAR 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Vi har i tidligere Artikler omtalt hvilken uhyre Betydning Sotransporterne har for Krigens Udvikling. Dette gjaldt naturligvis i første Række de Allierede, hvis Kampfronter, som et Blik paa Kortet viser, for adskilliges vedkommende ligger Tusinder af miles fra Moderlandet, hvor Vaabnene smedes og Soldaterne uddannes. Om Axemagternes Vanskeligheder paa dette Punkt har man hidtil kun hørt meget lidt, men i Anledning af *Rommels* Tilbagetog fra Ægypten gennem Libyen og Tripolis til Tunis fremsættes der nu i »Frankfurter Zeitung»: nogle særdeles bemærkelsesværdige Kommentarer om Aarsagerne hertil, idet det rent ud konstateres, at Tilførselsvanskeligheder har været en Hovedårsag til *Rommels* Retræte, da altfor mange af Aksens Transporter tværs over Middelhavet gik tabt, fordi den engelske Flaades Styrke var for stor, idet Englænderne havde sat næsten alle deres Ubaade og Torpedo-Flyvere ind mod den tysk-italienske Forbindelser fra Italien til Havnene paa den nordafrikanske Kyst. Hvorledes det vil gaa for Tyskerne og Italienerne med at faa de nødvendige Tilførsler frem nu, da det kun drejer sig om det smalle Stræde mellem Sicilien og Tunis, er et Spørgsmaal, som Tiden vil afgøre, men det tyske Blads Artikel er et talende Bevis for hvilken vital Betydning Udfaldet af Kampen til Søs vil have for Krigens endelige Udfald.

Fra de oversoiske Markeder foreligger der ingen Rapporter af Betydning. Den stedse strengere Krigsøkonomi, der sætter sit Præg paa Udviklingen i England og U.S.A. har medført at alle Transporter, der ikke direkte eller indirekte maa betragtes som et Led i Krigsanstrengelserne, praktisk talt er bandlyste, og Transporterne af en lang Række Konsumvarer, som Sukker, Korn o. s. v. er efterhaanden indskrænket til et Minimum, hvorimod en Varegruppe som Erts af alle Slags lægger Beslag paa en stadig stigende Del af den disponible Tonnage. Om Raterne i de enkelte Trades foreligger der ingen nye Meddelelser. For de amerikanske Markeders vedkommende har *Maritime Commission* givet Tildeling for saavel Kul Hampton Roads/Sydamerika som for store Kvantiteter Erts fra saavel Brasilien som fra sydamerikanske Vestkysthavne til U.S. Atlantic. Der har ligeledes været ret livlig Befragtning af Erts fra Forindien og Sydamerika til U.S. Atlantic, men al Forretning er tilsyneladende gjort til tidligere gældende Rater.

Fra de engelske og fric Markeder er Nyhederne ligeledes meget sparsomme. Hvede fra River Plate til Lissabon noteres i omkring \$60 og en Ladning Hvede fra Buenos Ayres til 2 Havne Eire skal være sluttet til omkring 350/-.

Vore hjemlige Markeder er rolige. Kul og Koks fra Tyskland til Danmark er stadig uden større Liv. Der er adskillige Salpeterlaster fra Skiensfjorden til danske Havne til Rater mellem Kr. 22 og Kr. 24 afhængig af Størrelse, Febr. Lastning. De øvrige Hjemmemarkeder er uden fremtrædende Træk, men alt i alt er der stadig tilstrækkelig Beskæftigelse for den disponible Tonnage.

DANMARKS IMPORT OG EKSPORT

Værdien af Specialindførselen kan for 1942 antages at ville blive op imod 1200 Mill. Kr., medens den Aaret før var 1311 Mill. Kr. Den gennem de sidste

Aar stedfundne Nedgang er saaledes fortsat i 1942. Værdien af Specialudførselen kan antages at ville blive godt 1000 Mill. Kr. mod 1278 Mill. Kr. i 1941. Tilbagegangen i Udførselen er saaledes betydeligt større end i Indførselen, ligesom Tilfældet var i 1941, og Merindførselen, der i 1941 var 33 Mill. Kr., er som Følge heraf steget til 150—200 Mill. Kr.

Allerede i Januar Maaned viste Udenrigsomsætningen en betydelig Merindførsel, der navnlig skyldtes en stærk Indskrænkning i Udførselen, men de følgende Maaneders vanskelige Tilførselsforhold i Isperioden satte Indførselen endnu mere ned, saaledes at der i Marts og April opstod et betydeligt Udførselsoverskud, der i Marts naaede op til 50 Mill. Kr. I de følgende Maaneder, og navnlig i Juni, steg saavel Indførsel som Udførsel, vel for en Del som Følge af at de under Isperioden ophobede Varemængder nu blev hjemtaget; derefter har Omsætningen i begge Retninger været aftagende, men saaledes at der i næsten alle Maaneder har været et betydeligt Indførselsoverskud.

Medens Værditallene i de foregaaende Aar har været stærkt paavirket af stigende Priser, saaledes at Varemængderne i disse Aar er faldet langt stærkere end Værdierne, har Prisforholdene i 1942 for saavel Indførsels- som Udførselsvarerne holdt sig forholdsvis roligt. De omsatte Varemængder maa derfor antages i det store og hele at have fulgt samme Udviklingslinie som Værdierne, omend de nok har vist en lidt kraftigere Tendens.

INGEN »FLAGBOG« I AAR

Hvert Aar i Slutningen af Januar Kvartal plejer Ministeriet for Handel, Industri og Søfart at udgive »Danmarks Skibsliste» — den saakaldte »Flagbog» — med en Fortegnelse over alle danske Skibe paa over 20 Brutto Registertons, ført à jour til Nytaar. Men i Aar kommer der ingen »Flagbog».

Søfartskontoret har efter Drøftelse med interesse-rede Kredse besluttet sig til at lade Skibslisten springe et Aar over. Grunden er først og fremmest de Vanskeligheder, der vilde være forbundet med at fastslaa bestemt, hvilke danske Skibe, der findes i Fart uden for de danske Myndigheders Kontrol.

Det er »Flagbogen«s 50. Udgave, som paa denne Maade maa udsættes til en bedre Lejlighed.

SKIBSOFFICERERNES TJENESTEFRIHED

Der har mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Styrmandsforeningen og Maskinmestrenes Forening været ført en Del Forhandlinger angaaende Skibsofficerernes Frihed under Skibenes Ophold i dansk Havn. Forhandlingerne havde dog, efter hvad Dansk Styrmandsblad oplyser, ikke ført til et tilfredsstillende Resultat.

Dansk Dampskibsrederiforening har imidlertid nu udsendt et Cirkulære til sine Medlemmer angaaende dette Spørgsmaal. Det lyder:

For at skaffe Skibsofficererne i Skibe i Fart paa Udlandet en under de herskende for de Søfarende enerverende Sejladsforhold haardt tiltrængt Hvile under Skibenes Ophold i danske Havne, skal Dansk Dampskibsrederiforening henstille til Medlemmerne, for saa vidt den paagældende Skibsofficer ikke under Opholdet i dansk Havn kan tilstaa overenskomstæssig fastsat Frihed, indtil videre at give de af Skibets Officerer, der ikke er paa Arbejdsdeling, og som har deres Hjemsted enten i den Havn, Ski-

bet ligger i, eller ikke over 6 Timers Rejse fra denne, fri fra Skibets Tjeneste i saa stor Udstrækning som muligt, idet der fra Rederiets Side søges arrangeret en Afløsning for de paagældende Skibsofficerer i den Udstrækning, Forholdene tillader dette.

TAB AF MENNESKELIV

Ogsaa den forløbne Uge har bragt Meddelelser om danske Søfolk, der har sat Livet til i det fremmede.

Saaledes oplyser Styrmandsforeningens Medlemsblad, at Styrmand *Aage Bernhard Jensen* er omkommet ved Krigsforlis.

Styrmand *Aage Bernhardt Jensen* var født i Svendborg den 22. Januar 1908. Han kom til Søs i 1922 og erhvervede sig den praktiske Uddannelse i hjemlige Sejl- og Dampskibe. I 1934—35 tog han ved Svendborg Navigationsskole henholdsvis Styrmands- og Skibsførereksamen. Derefter blev han ansat i »A. P. Møller«s Rederi, men forlod senere dette Rederi og sejlede et Stykke Tid med hjemlige Sejlskibe.

Efter at have gaaet ledig lang Tid under den nuværende Krig, var han blevet midlertidig ansat i et af Rederiet »C. Clausen«s Skibe, og med et af dette Rederis Skibe er han nu omkommen ved Krigsforlis.

Smedemester *Huusfeldt, Turø*, har faaet Meddelelse om, at hans Søn, Maskinmester *Julius Huusfeldt* er død under sin Gerning paa Søen. *Huusfeldt*, der blev 50 Aar gammel, har i en Aarrække haft Ansættelse i Dansk-Fransk Dampskibsselskab.

Huusfeldt, der har opholdt sig i Udlandet under hele Krigen, efterlader sig Hustru og to Sønner paa 15 og 12 Aar.

Til Familien i Svendborg er der indløbet Meddelelse om, at den 22-aarige Lelmatros *Erhard Marinus Jørgensen*, Eggertsvej 17, er omkommet paa Havet i Oktober Maaned i Fjor.

Mekaniker *Lauritz Olsen*, Svankjær i Thy, har modtaget Meddelelse om, at hans Søn, den 24-aarige Radiotelegrafist *Christian Olsen* er krigsforlist. Den 9. April 1940 var *Olsen* om Bord paa en dansk Dampere paa Vej til Skotland, og siden har han ikke været hjemme. Derimod har Forældrene flere Gange gennem Røde Kors hørt fra ham, sidst den 15. Aug. i Fjor.

65,000 KR. I BJÆRGELØN FOR LEJDEBOMULDEN

Vareforsyningsdirektoratet har i en Skrivelse til Politimester *Kann, Hjørring*, meddelt, at det i Juni sidste Aar i Hjørring Politikreds indbjærgede Bomuld fra de forliste svenske Lejdeskibe nu er blevet værdisat til 150,000 Kr., og at det samtidig er bestemt, at Bjærgelønnen til Strandfogderne og Fiskerne vil andrage for Strandfogdernes Vedkommende en Trediedel af Værdien for den Bomuld, der drev i Land, mens Fiskerne kan tilkomme Halvdelen af Værdien af den Bomuld, de opfiskede i Havet. Den samlede Bjærgeløn antages at andrage ca. 65,000 Kr.

»SMAAHAVNENE MAA IKKE KVÆLES«

I en Samtale med *Aalborg Amtstidende* om Ministeriets afvisende Holdning overfor en Henvendelse fra Nibe angaaende Oprensning af Barren ud for Havnen, udtaler Folketingsmand *Hans Pinstrup*, at Nibe og Byens Opland ikke kan affinde sig med den trufne Afgørelse. Sagen maa, udtaler Folketingsmanden, rejses paany, men maaske under en noget anden Form, da Tilsandingen ogsaa for Fiskeriet er af meget alvorlig Karakter. *Pinstrup* hævder endvidere at der er al mulig Baggrund for en Anmodning om Støtte til Udbygning af Fiskerihavnen.

Folketingsmand *Pinstrup* slutter sin Udtalelse:

— Sagen bør nu rejses paa et nyt Grundlag. Smaahavnene bør ikke kvæles til Fordel for enkelte Stor-

havne. Ogsaa de smaa Havne tjener Formaal, som Samfundet er interesseret i at varetage.

I Nibe har der iøvrigt været afholdt et Møde med Deltagelse fra Fiskeriet, Landbruget, Haandværket, Handelen og Arbejderne for at drøfte Forholdene ved Nibe Havn. Havneløbet er tilsandet, saa Havnen er saa godt som utilgængelig, og en Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder om Støtte til en Udbygning af Havneløbet er blevet mødt med Afslag, idet Ministeriet meddelte, at man af principielle Grunde ikke kunde støtte dette Arbejde, som er projekteret til ca. 300,000 Kr. Det blev paa Mødet vedtaget at arrangere en Sammenkomst paa Rigsdagen med de nordjyske Rigsdagsmænd for at orientere Lovgivningsmagten om Byens Vanskeligheder og muligt derigenom finde en Udvej til Arbejdets Gennemførelse og Sikring af Havnen.

KAMPSAX' VIRKSOMHED I UNGARN

For nogle Maaneder siden er der med *Kampsax* som Deltager i Budapest oprettet et ungarsk Selskab *Altános Magas- és Mélyépitő r. t.* (Allgemeine Hoch- und Tiefbau A.G.) med det forkortede Navn »*Altmag*«. De ungarske Interesser repræsenteres bl. a. af et af Ungarns større Entreprenørfirmaer. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at der i Ungarn er Planer fremme om Løsningen af større Opgaver inden for Flodregulering, Bygning af Skibsfartskanaler m. m. Om Tidspunktet for disse Opgavers Realisation kan der for Øjeblikket intet siges. Det nystartede Selskab vil blive ledet af *Kampsax*.

FLINTERENDEN UDDYBES IKKE

Den svenske Regering har nu taget endelig Stilling til Spørgsmaalet om en eventuel Uddybning af Flinterenden. Dette Spørgsmaal har været bragt paa Bane gentagne Gange i Sverige i den sidste halve Snes Aar. Den svenske Regering har nu meddelt, at den ikke anser den paatænkte Uddybning for paakrævet, og Sagen er dermed henlagt.

DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

En af det svenske Handelskollegium udarbejdet Oversigt over Sveriges Udenrigssøfart i 1942 viser, at Totaltrafiken er gaaet ned med 16,5 pCt. De svenske Skibes Trafik er formindsket med 20,8 pCt. og de udenlandskes med 20,5 pCt. I Sammenligning med 1939, som repræsenterer Førkrigstiden, udgør sidste Aars Trafik en Nedgang paa 60,4 pCt. Den svenske Tonnages Andel i Totaltrafiken er forøget fra 41,3 pCt. i 1941 til 44,1 pCt. i Fjor, hvilket er et usædvanligt højt Tal.

De danske Skibe (inkl. Færgerne) udgjorde 28,5 pCt. af hele Trafiken mod 20,7 pCt. i 1941. Regner man ikke Færgetrafiken med, indtager de danske Skibe en meget ringe Andel i Sveriges Udenrigssøfart. Den egentlige Udenrigssøfart viser, ekskl. Færgetrafiken paa Danmark og Tyskland, en Nedgang fra 1,296,000 Tons i November til 1,123,000 Tons i December, altsaa 173,000 Tons, medens den totale Udenrigstrafik inkl. Færgetrafiken er gaaet ned med kun 89,000 Tons. Heraf fremgaar, at omtrent Halvdelen af Trafikformindskelsen falder paa Færgetrafiken.

SVERIGES REDAREFÖRENING

Sveriges Redareförening har udsendt sin Aarsoversigt, hvoraf fremgaar, at der ved Aarsskiftet var tilsluttet 163 Rederier med 455 Skibe paa tilsammen 1,738,432 Tons Dødvægt og med et Personale paa 10,686 Personer. Ved det foregaaende Aarsskifte var der tilsluttet 164 Rederier med 461 Skibe paa 1,814,500 Tons Dødvægt og et Personel paa 10,938 Personer. Nedgangen skyldes Krigstabene for Handelsflaaden.

Flaaden er fordelt paa 299 Dampere paa 720,979 Tons Dødvægt, 99 Motorskibe paa 586,710 Tons, 2 Tankdampere paa 780 Tons, 52 Tankmotorskibe paa 428,988 Tons og 3 Tanklægttere paa 975 Tons. For-

eningens Vestre Kreds omfatter 51 Rederier med 165 Skibe paa 778,484 Tons, Østre Kreds 53 Rederier med 176 Skibe paa 629,806 Tons og Syd-Kredsen 59 Rederier med 114 Skibe paa 330,142 Tons.

De største Rederiforetagender er Broströmskoncernen iberegnet Svenska Amerikalinién, Svenska Amerika—Mexicolinién, Svenska Ostasiatiska Kompaniet samt Selskaberne »Tirfing«, »Ferin« og »Moatank« med en Flaade paa 262,700 Tons Dødvægt, Transkoncernen med 240,150 Tons og Rederiaktiebolaget »Nordstjernan« med 164,100 Tons.

FRA SVENSKÉ VÆRFTER

Generalkonsul P. G. Thulin, Stockholm, har ved Finnboda Værft bestilt et 4.300 Tons Lastskib til Levering i 1945. Skibet bliver af speciel norsk Type og faar det karakteristiske Frederiksstad-Præg, hvad Master og Lastebomme angaar. Ogsaa Hovedmaskineriet — en saakaldt Dampmotor — bliver af Frederiksstad-Typen. Generalkonsulen har for bestilt Skibe af denne norske Type.

Det nu bestilte Skib bliver enkeltdekket. Hoveddimensionerne bliver følgende: Længde 327 Fod, Bredde 49 Fod 3 Tommer og Dybgang 19 Fod. Dampmotoren bliver paa 1.720 indicerede HK, og Farten beregnes til 11—12 Knob paa fuld Last.

Skibet er det hidtil største, som Finnboda har bygget, men det bliver imidlertid efterfulgt af endnu større Skibe, idet to Stockholm-Rederier har bestilt hver en 6.000-Ton'er.

*

Fra Kockums Værft i Malmø har der været Søsætning paa et Tankmotorskib, som bygges til Trelleborgs Ångfartygs Nya A/B. Skibet, som i Daaben fik Navnet *Glimmingehus*, er et Søsterskib til Rederiets *Lillöhus*, der blev leveret i Fjor. *Glimmingehus* laster 13.500 Tons d.w., og dets Hoveddimensioner er: Længde 465 Fod, Bredde 62 Fod, maalt Dybde 34 Fod 6 Tommer og Dybgang 27 Fod 2 Tommer. Maskineriet bestaar af en 6-cylindret dobbeltvirkende 10-Takts Kockum-Man-Dieselmotor paa 4.500 Hestkræfter. Farten er beregnet til 14 Knob paa fuld Last.

Med denne Søsætning har de for Rederiet ved Kockums Værft byggede Skibe passeret 100.000 Tons.

*

Et Konsortium har ved Kalmar Værft bestilt en Motorsejler paa 425 Tons.

FEM TRELLEBORG-TANKSKIBE SOLGT TIL STOCKHOLM

Trelleborg Ångfartygs Nya A/B har til to nystiftede Datterselskaber i Stockholm solgt fem Tankskibe til et Beløb paa adskillige Millioner Kroner.

Rederi-Aktiebolaget *Ericus*, som er indregistreret den 29. April 1942, har erhvervet Motortankskibene *Procyon* og *Rigel*, medens det den 23. December 1942 indregistrerede Rederi-Aktiebolag *Bellatrix* har købt Tankmotorskibene *Bellatrix*, *Hamal* og *Pollux*. Saaledes Skibe, der faar Stockholm som Hjemmehavn, befinder sig i Udlandet.

Efter dette Salg bestaar Trelleborg-Rederiets ældre Tankflaade nu kun af Motorskibet *Castor*. Fra

Kockums Værft har Rederiet i de senere Aar faaet leveret nogle nye Tankmotorskibe, og — som andet Steds omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* — har der været Søsætning paa en Nybygning til Rederiet fra dette Værft.

SÆNKEDE KRIGSRISIKO-PREMIER I U.S.A.

De Forenede Staters Marineministerium meddeler, at Præmierne for Krigsrisikoforsikringen er nedsat 25 pCt. for Laster mellem Hawaii og Vestkysten af De Forenede Stater og Kanada. Der er endvidere foretaget store Reduktioner for Laster mellem New Foundland og Havne i U.S.A. Endvidere er Krigsrisikopræmien nedsat for Laster mellem U.S.A.'s Atlanterhavshavne og Vestindien.

ERSTATNING FOR KRIGSFORLISTE SKIBE I TYSKLAND

Bestemmelserne om Erstatning for Søkrigsskader har hidtil været temmelig vage i Tyskland. Man havde ganske vist en Forordning om Erstatning for Krigsskader paa Ejendom, og man havde ligeledes Bestemmelserne i Reichleistungsgesetz, men disse Bestemmelser skabte ikke nogen fuldstændig Klarhed over Rederiernes Krav paa Krigsskadeserstatninger. Nu har den tyske Regering imidlertid trukket Linierne op og fastsat nøjagtige Bestemmelser om Søfartens Krigsskadeserstatninger.

Efter denne nye Forordning skal der ved et Skibs Totalforlis udregnes følgende Skibsværdier:

1) Det forliste Skibs Værdi den 4. September 1939, altsaa ved Krigens Udbrud.

2) Det forliste Skibs Værdi paa Tidspunktet for Forliset. Denne Værdi udregnes ved Reduktion af Krigsudbruds-Værdien for Amortisering.

3) De Nybygningsomkostninger, der den 4. September 1939 skulde betales for at bygge det forliste Skib.

4) Nybygningsprisen for Skibet, naar Nybygningen faktisk skal finde Sted. Her maa man da altid først udregne, hvad det paa dette Tidspunkt koster at bygge Skibet ved tysk Værft. Hvis Skibet bygges paa udenlandsk Værft, maa det tyske Rige betale samtlige Merudgifter, som er opstaaet ved, at Byggeordren er gaaet til Udlandet, hvor der arbejdes dyrere.

Hvis Skibet bygges paa tysk Værft maa Nybygningsomkostninger udregnes efter Punkt 3) og 4). Rederen maa selv bære Differencen mellem Skibets Værdi paa Tidspunktet for Forliset og Skibets Nybygningsomkostninger pr. 4. September 1939. Meromkostningerne — det vil sige Forskellen mellem Nybygningsprisen den 4. September 1939 og de faktiske Nybygningsomkostninger, som opstaaer, naar Skibet nybygges, deles mellem Rederen og det tyske Rige. Den Del af Meromkostningerne, som svarer til Skibets Værdi ved Forliset skal bæres helt af det tyske Rige. Af den Del af Meromkostningerne, som svarer til Forskellen mellem Værdien paa Tidspunktet for Forliset og Nybygningsomkostningerne den 4. September 1939, betales to Tredjedele af Staten, medens Rederen selv maa bære den ene Tredjedel.

Hollandsk Skibsfart og dens Problemer.

Den nuværende Krig synes at ramme den hollandske Handelsflaade haardere end Krigen i 1914—18. I 1914 bestod den hollandske Handelsflaade af 787 Skibe, hvoraf 400 var Sejlskibe, og den samlede Tonnage var ca. 1,500,000 BRT. Under den forrige Krig blev der imidlertid bygget talrige Skibe ved hollandske Værfter, hvilket ikke er Tilfældet nu. Imidlertid bestod den hollandske Handelsflaade i 1939 af 1069 Skibe paa ialt 2,742,991 BRT. eller 3,571,821 Tons d.w. Heraf var 419 Dampskibe, 529 Motorskibe, 11 Sejlskibe eller søgaaende Bugserbaade og 110 Motorsejlskibe.

Allerede efter at det første Halvaar af den nuværende Krig var forløbet, var det aabenbart, at Antallet og Omfanget af Farer for alle Skibstyper, neutrale saavel som krigsførende, var langt større end i Aarene 1914—18. Flere betydelige hollandske Skibe gik tabt paa Krigens første Stadier, blandt hvilke Skibstab »Simon Bolivar« var et af de mest alvorlige. Yderligere Tab indtraf, da Fjendtlighederne naaede Holland.

Da der ikke for Tiden bygges Erstatningstonnage for disse Skibe i Holland, med Undtagelse af saadanne Skibe, der allerede laa paa Bedding ved Landets Besættelse, tegner Fremtiden sig ugunstigt med Hensyn

til Størrelse og Antal af de hollandske Skibe, der vil være disponible efter Krigen. Hvad angaar disponible Midler til Nybygninger efter Krigen, er Stillingen heller ikke opmuntrende. Den forholdsvis Lediggang inden for Administration og Personale i hollandske Rederier tynger meget paa Resourcerne, medens der i de fleste Tilfælde ikke kan regnes med nogen nævneværdig Indtægt. Skønt det ikke er almindelig bekendt i hvilken Grad hollandske Rederier har Interesser i andre Foretagender, kan disse ikke betragtes som udstrakte. I mange Tilfælde kan saadanne Foretagender meget vel selv være Ofre for den nuværende Krig. Det er derfor naturligt, at Størstedelen af Rederiernes Personale er blevet tilbudt anden Beskæftigelse, men et Minimum er bibeholdt.

I al Almindelighed har hollandske Rederier paa Grund af manglende Viden om de af dem ejede Skibe ikke udsendt deres Regnskaber under denne Krig. Imidlertid afspejlede Antallet af Skibe, der var bestilt ved hollandske og udenlandske Værfter i 1939

meget forbedrede Forhold i Sammenligning med de nærmest foregaaende Aar. Hollandske Værfter kunde imidlertid ikke bygge særlig mange Handelsskibe paa Grund af Ordrene til den hollandske Marine og paa Grund af Mangel paa Materialer.

Det er tvivlsomt om den hollandske investerende Offentlighed vil stille sig venligt over for Rederiernes Bestræbelser paa at tiltrække frisk Kapital til Erstatningstonnage og Reparationer efter Krigen. Det er givet, at hollandske Kapitalister, som var Indehavere af Skibsaktier før Depressionen, har maattet bøde haardt. Da senere de forbedrede Forhold gjorde Investering i Skibsaktier til en mere gunstig Forretning, huskedes Lærestregen, saa at nye Emissioner vil sandsynligvis kun finde et Marked af Købere, for hvem guldrandede Værdipapirer ikke er af altovervejende Vigtighed. Dette vil sandsynligvis begrænse Mulighederne for de paagældende Selskaber og vil muligvis kræve Regeringens Hjælp, enten midlertidigt eller i Form af Subsidier.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ny Patruljebaad til Fiskeri-Kontrollen

En Del af Fiskerikontrollens Materiel er saa forældet, at det Tid efter anden maa udskiftes, og der søges nu Bevilling til Anskaffelse af en ny moderne Patruljebaad med Dieselmotor.

Udgiften er anslaaet til 105,000 Kr., der foreslaas fordelt over dette og næste Finansaar.

D.F.D.S. sælger Bugserbaanden »Tunø«

Det Forenede Dampskibsselskab har solgt Bugserdampere »Tunø« til Entreprenørfirmaet Elzelingen & Co., Akts. »Tunø«, der er bygget i Southampton 1902, maaler 51 Brutto Registertons og har en Maskinkraft paa 190 HK. Prisen har været 51,000 Kr.

Dødsfald

To gamle Redningsmænd fra Hanstholm Redningsstation er afgaaet ved Døden efter kort Tids Sygeleje.

Det er Baadmand, Næsiformand Søren Andersen, der blev 59 Aar. Han blev ansat i Redningsvæsenet i 1913 og har deltaget i Redningen af 95 skibbrudne Søfolk og Fiskere.

Den anden kendte Redningsmand er fhv. Baadmand Thomas Christensen Harboe, der blev 76 Aar gammel. Han blev ansat i Redningsvæsenet i 1905, men maatte trække sig tilbage i 1929 paa Grund af Svagelighed. Afdøde, der har deltaget i Redningen af 72 Skibbrudne, var ligesom Søren Andersen en dygtig og modig Redningsmand.

Den gamle Skibsfører, Kaptajn Jens Christensen er død næsten 82 Aar gammel.

Kaptajn Christensen traadte i 1898 ind i Dampskibsselskabet Heimdal, som han tjente, indtil han i 1931 gik i Land med Pension.

Fanø-Broen

Det af Ingeniør, Dr. techn. Ostenfeldt udarbejdede Projekt om en Bro mellem Esbjerg og Fanø er nu helt færdigt. Der er i sidste Omgang blevet foretaget en noget ændret Linieføring af Projektet paa Fanø-Siden, hvorved der skabtes Mulighed for en efterfølgende Afvanding og Indvinding af ca. 50 ha Eng, ligesom man kan forbedre et stort Eng-Areal. Forudsællingerne for denne Afvanding og Landvinding er, at der i Dæmningen indhygges en Sluse, og denne er ogsaa foreslaet i Projektet. Fanø-Bro-udvalget har paa et Møde i Eshjerg godkendt det samlede Projekt, der nu indsendes til Ministeriet for offentlige Arbejder.

Stor Kran til Kolding Havn

Kolding Byraad har vedtaget at købe en 2½ Tons Kran til Kolding Havn. Den samlede Udgift vil blive 243,000 Kr.

Død i det Fremmede

Til Familien i Nordby paa Fanø er indløbet Meddelelse om, at Sømand Poul Harreby er død paa et Hospital i

Shanghai for nogle Maaneder siden. Den afdøde, der blev 55 Aar, var ugift og havde ikke været hjemme i Danmark siden 1921.

Langebros Reparation

Langebros, der efter Akselbrudet kom under midlertidig Reparation, har som bekendt været aaben for Gennemsejling paa visse Tider af Dagen.

Den endelige Reparation forestaar nu, og i den Anledning vil Broen være lukket for Gennemsejling fra Lørdag den 30. Januar Kl. 14 til Tirsdag den 2. Februar Kl. 7.15.

Fra dette Tidspunkt ventes Broen derefter klar for normal Gennemsejling.

Ogsaa finske Gæster ved Svendborg Navigationsskole

Svendborg Navigationsskole har for Tiden Besøg af 2 Navigationsskolebestyrere fra Finland, nemlig Sjøkaptajn Rehlander fra Navigationsskolen i Åbo, og J. Putta fra Navigationsskolen i Raumo. De finske Gæster skal ligesom de tidligere Gæster fra Sverige sætte sig ind i Navigationsvæsenets Ordning her i Danmark.

To druknet ved Skibsforlis i Kattegat

Partsrederiet »Østersøen« i Nysted har faaet Meddelelse om, at Rederiets 120 Tons Motorskib »Kirsten« er forlist i Kattegat udfor Raageleje i Dagene mellem den 5. og 12. Januar.

Motorskibet »Kirsten« var paa Rejse fra Horsens til København med en Ladning Brunkul. Det førtes af Kaptajn Holm Larsen, København, og havde Bedstemand Brag fra Sønderborg om Bord. Skibets Kok var blevet afmønstreret i Horsens, og det blev hans Redning. En Hundestedfisker har i Kattegat fundet en Jolle drivende uden Mennesker om Bord. Jollen var mærket »Kirsten« af Nysted. Det er senere konstateret, at der ud for Raageleje er sunket et Skib paa 16 m Vand, saa kun Mastestoppen rager op. Man formoder, at det er »Kirsten«, der har mødt sin Skæbne her. »Kirsten« var bygget 1907 i Holland og blev overtaget af Nysted-Rederiet i Fjor.

Ny Udgave af »Danske Sømærker«

Til Afløsning af »Fortegnelse over danske Sømærker« fra 1932 er paa Søkartarkivet udkommet »Danske Sømærker 1942, 2. Udgave«. Bogen, der er forsynet med Farvetavle over Hovedfarvandenens Sømærker og iøvrigt med Tegninger og et Kort, er fort à jour til 3. December 1942. Prisen er Kr. 4,00 plus et midlertidigt Tillæg paa 25 pCt.

Radiotelegrafisternes Arbejdskort

Gennem Radiotelegrafistforeningen af 1917 oplyses det, at der m. H. T. den gældende Ordning om de obligatoriske Arbejdskort for Tiden for de Søfarendes Vedkommende føres visse Forhandlinger om Muligheden for, at den Afregningsbog, der benyttes af Radiotelegrafisterne, skal kunne træde i Stedet for det Arbejdskort, Radiotelegrafisterne ellers — som alle andre Lønmodtagere — skal være forsynet med. Forhandlingerne er dog endnu ikke ført saa vidt frem, at der kan siges noget om, hvorledes Resultatet bliver. Og indtil en eventuel Ordning som den skitserede foreligger, skal ogsaa Radiotelegrafisterne paa vanlig Vis skaffe sig Arbejdskort.

Fiskeriet i 1942

Efter foreliggende skønsmæssige Oplysninger har Fiskeriet i 1942 for Landet som Helhed givet et særdeles godt

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Udbytte; navnlig ved Vestkysten og ved Bornholm har Fangsten været stor, hvorimod den i forskellige andre Fangstomraader har været mindre tilfredsstillende.

Den samlede Fangstmængde kan anslås til at være ca. 10 pCt. højere end i 1941, nemlig ca. 160 Mill. kg mod 144 Mill. kg Aaret før. Da Priserne paa Fiskeauktionerne har været ca. 25 pCt. højere end i 1941, kan det antages, at Værdien af Fangsten i 1942 har været opimod 135 Mill. Kr. mod 108 Mill. Kr. det foregaaende Aar.

Fiskerierhvervets Vanskeligheder har i Aarets Lob været voksende baade paa Grund af de af Krigsforholdene følgende Farer og paa Grund af Knapheden paa Brændselsolie, Fiskeredskaber og andet Fiskeriudstyr.

Erstatningspligt ved Losning med Kran

Ved den svenske Højesteret er der afsagt Dom i en Erstatningssag af stor almen Interesse. Det drejer sig om, hvorvidt et Stevedorfirma var pligtig til at erstatte en Skade forårsaget af en af Norrkøbing Stads Havneforvaltning lejet Kran. Stevedorfirmaet havde erklæret sig fri for Ansvar, og ved Højesteret blev Firmaet frikendt for Erstatningskravet.

Aarsagen til Sagen var et Uheld paa Sveabolagets Damper »Stegeborg« under Losning i Norrkøbing i Sommeren 1939. Ved Losningen, der udførtes af Norrkøping Stuveriakielbolag hovedsagelig ved Hjælp af en Kran, som Stevedorfirmaet havde lejet af Norrkøping Havnevesen, faldt en Blok udenlandsk Træ ned i Lastrummet og beskadigede en Kasse Maskingods, der tilhørte Maskinfabrikken *Dano* i København. Omkostningerne ved Reparationen af det beskadigede Gods beløb sig til 1400 Kr., hvortil kom Udgifter til Besigtning m. m. med 216 Kr. For det førstnævnte Beløb havde Rederiet som Borfragter maattet erstatte det danske Firma. Rederiet stævnedes derefter Stevedorfirmaet ved Norrkøping Raadhuset og krævede Firmaet dømt til at betale en Erstatning paa 1616 Kr.

Stevedorfirmaet hævdede herover for, at Firmaet for alt Losningsarbejde, der skulde udføres med Kran, var henviset til at benytte Norrkøping Stads Kraner uden at Firmaet havde nogen Ret over Kranpersonalet eller nogen Indflydelse paa Kranernes Behandling og Manøvrering. Stevedorfirmaet havde desuden, hvilket fremgik af de Bestemmelser, som fandtes i Firmaets Prislister, frasagt sig Pligten til at erstatte visse Skader, blandt andet saadanne, der forvoldes ved Ulykker eller ved Mangler ved Havnens Kraner.

Ved Raadhusretten, der anerkendte Stevedorfirmaets Betragtninger, blev Firmaet frifundet og Rederiet dømt til Betaling af Sagens Omkostninger. Rederiet appellerede til Hovrätten, der ikke fandt Anledning til at foretage nogen Ændring i Raadhusrettens Dom, og Rederiet maatte ligeledes ved denne Domstol betale Sagsomkostningerne.

Sagen gik videre til Højesteret, der ogsaa frifandt Stevedorfirmaet og idømte Rederiet Sagens Omkostninger. I Højesterets Præmisses hedder det, at da Aftalen om Losningsarbejdets Udførelse blev truffet, maatte det være Rederiet bekendt, at Kranerne i Norrkøping Havn tilhører Staden og at de under Udlejningen fuldt ud selvstændigt passes af Stadens Personale. Rederiet har ikke hævdet, at Losningen i foreliggende Tilfælde burde være sket uden Anvendelse af Kran, og det har heller ikke paastaet, at Skaden er opstaaet paa anden Maade end som Følge af Skødesløshed eller Forsømmelse ved Kranens Behandling. Under disse Forhold kan Rederiet ikke hos Stevedorfirmaet gøre Krav paa Erstatning for den skete Skade.

To svenske Skibe forlist

Den svenske Skibsfart har atter lidt et smerteligt Tab, idet Göteborg-Damperen »Algeria« er gaaet tabt i Nord-søen. »Algeria« var paa 2650 Brt. og havde en Besætning paa 21 Mand. Ved Damperens Forlis mistede 2 Mand Livet, medens Resten af Mandskabet i god Behold førtes ind til en norsk Havn, hvorfra de sendes tilbage til Sverige.

*

Motorskibet »Asta« af Hveen, paa Rejse fra Limhamn til Helsingborg med Cement, er sunket ud for Helsingborg. Besætningen, der var paa to Mand, reddedes.

26 Isbrydere paa de engelske Kanaler

De indenlandske Kanaler i England skal i Aar for første Gang holdes nabne saa længe som muligt ved Hjælp af

Isbrydere. Denne Forholdsregel, der fornylig er blevet truffet af den engelske Transportminister, begrundes med, at det i Vinter er ubetinget nødvendigt at foretage en saa stor Aflastning af de engelske Jernbaner som muligt ved Hjælp af Vandvejene.

Til at paase, at de 26 Isbrydere bliver anvendt efter deres Bestemmelse, er der udnævnt 6 Kontrollører fordelt over hele Landet.

Motorsejler forlist udfor Aarhus

Motorsejleren »Luna« af Aalborg er forlist 5 Sømil ud for Aarhus Havn. Skibet var lastet med Cement fra Aalborg til aarhusianske Firmaer. I den ret kraftige Søarbejdede Skibet saa tungt, at det sprang lek. Et Skib i Nærheden blev opmærksom paa, at »Luna« var i Havsnød og prøvede at slæbe Havaristen ind til Aarhus, men Skibet trak saa meget Vand, at det sank efter en halv Times Forløb. Skibets Ejer og Fører, Skipper Sigurd M. Petersen, Aalborg, og hans Medhjælper, der var de eneste om Bord, blev reddet og indbragt til Aarhus. Skibet maanses for fuldstændigt Vrag, og Skipperen lider et betydeligt Tab. Det var kun forsikret for 12,000 Kr., og der var nylig budt ham 24,000 Kr. for det. Skibet lastede 60 Tons og var bygget 1896.

Spansk Skib til Argentina

I den spansk-argentinaiske Handelsoverenskomst findes en Bestemmelse om, at Spanien skal levere Argentina nogle Handelskibe. Det første af disse vil nu blive afsendt. Det drejer sig om en ældre Atlanterhavsdamper »Habana«, der kort efter Borgerkrigens Afslutning blev Offer for en Ildsvaade i Bilbaos Havn. Skibet er nu blevet repareret og afgaar i de nærmeste Dage.

PERSONALIA

Svendborg Navigationsskole

Svendborg Navigationsskole har nu afsluttet Styrmands-, Skibsfører- og Radioekspedient-Eksamen, der begyndte en Uge for Jul. Resultaterne blev følgende:

Styrmandseksamen (Max. 203. Min. 87): Henning Larsen, Ringe, 110 Points, Alfr. Nielsen, Udbyhøj, 130 P., Svend H. Petersen, Svendborg, 144 P., Joh. H. Rasmussen, Melsing, 134.

Skibsførereksamen (Max. 168. Min. 84): Poul R. Johansen, Vejle, 125 P., Otto S. Range, Ringe, 96 P., Axel J. Bay, Saxkøbing, 92 P., Kurt Carl, Aabenraa, 113 P., Knud E. Jensen, Præstø, 94 P., Niels P. Nielsen, Borbjerg, 94 P., Hans K. Smidt, Færøerne, 124 P., Chr. R. Ubbesen, Aalborg, 100 P., Sigmund Dam, Færøerne, 105 P., Jess A. Eghoff, Svendborg, 126 P., Erik B. Jeppesen, Løgstør, 128 P., Harald Kortermann, Horne, 107 P., Willy A. Lund, Vindeby, 150 P. (Udm.), Niels K. Nielsen, Bogø, 143 P. (Udm.), Otto S. Nielsen, Randers, 131 P.

Radioekspedientprøven, 2. Kl. Certifikat (Max. 8.0): H. C. Hansen, Slubberup, 6,9 Points, H. R. Larsen, Vindinge, 6,8 P., B. J. Andersson, København, 6,7 P., H. Olsen, Maribo, 6,2 P., V. A. Hansen, Bagenkop, 5,9 Points.

Endvidere bestod 5 Mand Kystskipperprøven.

Fra Maskinisteskolen

Ved de i December og Januar afholdte Maskinisteksamen har Resultatet været følgende:

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 3 Eksaminander, hvoraf 2 bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen mødte 110 Eksaminander, hvoraf 84 bestod.

Til den udvidede Maskinisteksamen:

Hjælpfag mødte 86 Eksaminander, hvoraf 78 bestod.

Muskinfag mødte 85 Eksaminander, hvoraf 83 bestod.

Til elektrotekniske Fag mødte 84 Eksaminander, hvoraf 82 bestod.

Til Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister mødte 70 Eksaminander, hvoraf 55 bestod.

Ordensdekoration

Direktør for Nakskov Skibsværft, Civilingeniør *Otto Christiansen*, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer



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 1868, Rønne.
 A/S Christiansholms Fabriker
 C. Clausen, Svendborg.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.
 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 »Nautica«.
 Navitas A/S
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 Alfred Olsen Transport Co.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »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«.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 28. Januar 1943.

Nr. 4.

„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 indom 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 Synvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Danmark.

342. (T). Kattegat. Horsens Fjord. Lystønde midlertidigt inddraget. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.
Horsens gravede Rende W.-lige, rødmaalede Lystønde paa c. 55° 51',₁ N. 9° 55',₂ E. er midlertidigt inddraget.
(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

I. Østersøen.

343. (T). Danmark. Bornholm S.-Kyst. Hvide Mæhrn. Sømærke forsvundet.
Hvide Mæhrn hvide Stumpønde med 2 nedadvendte Koste paa 55° 03' (15") N. 14° 43' (48") E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.
344. (S). Sverige. Kämpingebukten. Vragtønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/127. Stockholm 1943.)
Den c. 50 m ENE. for Vraget paa 55° 21',₁₂ N. 12° 59',₂₅ E. udlagte Vraglystønde er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 40/1379 1942.)
345. Sverige. Ystad. Mørklægningsøvelse.
(U. f. s. Nr. 3/176. Stockholm 1943.)
Fra den 28. Januar Kl. 1500 til den 3. Februar Kl. 2300 1943 afholdes Mørklægningsøvelse i *Ystad*.
Skibe og Baade, som i denne Periode befinder sig i Havnen, skal i Døgnets mørke Timer have slukket al anden udenbords Belysning end de almindeligt foreskrevne Skibsllys. Indenbords Belysning skal holdes slukket eller fuldstændigt blændet udadtil.
Fyr og andre Lysanordninger for Søfarten vil under Mørklægningsøvelsen blive holdt i Virksomhed i sædvanligt Omfang.
Ystad: c. 55° 25' N. 13° 49' E.

346. (S). Sverige. Karlskrona Indsejling. Vämnövikens Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/126. Stockholm 1943.)
Vämnövikens Fyr paa $56^{\circ} 10',_{17}$ N. $15^{\circ} 36',_{53}$ E. er slukket for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 38/1310 1942.)
347. (T). Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprännas Krongrundet Fyr. Taagesignal ude af Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 3/125. Stockholm 1943.)
Taagesignalet ved Krongrundet Fyr paa $56^{\circ} 41',_{16}$ N. $16^{\circ} 24',_{41}$ E. er midlertidigt ude af Virksomhed.
348. (S). Sverige. Utlängan—Landsort. Lystønder inddraget. Bifyr tændt.
(U. f. s. Nr. 3/124. Stockholm 1943.)
1. Den SSE. for Kråkelund paa c. $57^{\circ} 22',_{5}$ N. $16^{\circ} 46',_{7}$ E. udlagte Lys- og Fløjte-tønde og Lys- og Fløjte-tønderne 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 inddraget for Vinterperioden.
2. Ölands norra udde Bifyr paa c. $57^{\circ} 22'$ N. $17^{\circ} 06'$ E. er tændt.
349. (S). Sverige. Sejlløbet Arkö—Mem. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/123. Stockholm 1943.)
Fyrene Björkskär paa c. $58^{\circ} 25'$ N. $16^{\circ} 48'$ E. og Fårholmen er slukket for Vinterperioden.
350. (S). Sverige. Gränsö sten Lystønde. Fyrlanterne fjernet for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/122. Stockholm 1943.)
Fyrlanteren paa Gränsö sten Lystønde paa c. $58^{\circ} 31'$ N. $16^{\circ} 54'$ E. er midlertidigt fjernet paa Grund af Isforholdene.
351. (S). Sverige. Sejlløbet Sävsundet—Oxelösund. Fyr slukket for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/121. Stockholm 1943.)
Korsholmen Fyr paa c. $58^{\circ} 40'$ N. $17^{\circ} 08'$ E. er slukket for Vinterperioden.
352. (S). Sverige. Gäddan SE. Lys- og Fløjte-tønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/120. Stockholm 1943.)
Den paa $58^{\circ} 38',_{18}$ N. $17^{\circ} 37',_{25}$ E., $0,5$ Sm 142° fra Grunden Gäddans Stage med 2 Balloner, midlertidigt udlagte Lys- og Fløjte-tønde er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 42/1433 1942.)
353. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lys- og Fløjte-tønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/119. Stockholm 1943.)
Lys- og Fløjte-tønden Landsorts Bredgrund paa c. $58^{\circ} 44',_{0}$ N. $17^{\circ} 53',_{0}$ E. er inddraget for Vinterperioden.
354. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/118. Stockholm 1943.)
Lystønden Tilljandersknallt paa c. $58^{\circ} 45',_{5}$ N. $17^{\circ} 49',_{7}$ E. ved Sejlløbet Landsort—Södertälje er inddraget for Vinterperioden.
355. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Järflotta NE. Lystønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/117. Stockholm 1943.)
Den paa c. $58^{\circ} 51',_{7}$ N. $17^{\circ} 56',_{6}$ E., NE. for Järflotta, udlagte Lystønde er inddraget paa Grund af Isforholdene.
(E. f. S. Nr. 40/1382 1942.)
356. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Stora Höggarn. Fartbestemmelse for Sejlads i Isrende.
(U. f. s. Nr. 2/102. Stockholm 1943.)
I den Tid, da Sejlløbet mellem Värmdö og Lidingö er islagt, er det kun tilladt med en Fart af højst 5 Knob at passere en Strækning af 100 m ud for Øen Stora Höggarn paa c. $59^{\circ} 22',_{2}$ N. $18^{\circ} 17',_{5}$ E. paa det Sted, hvor Befolkningens Færdsel over Isen foregaar.

357. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejlløbet Stora Möja—Granhamnsfjärden. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/116. Stockholm 1943.)
Den paa c. $59^{\circ} 32',_0$ N. $19^{\circ} 07',_7$ E. midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 39/1343 1942.)
358. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmasøjlløbet. Undervandskabel udlagt. Ankringsforbud.
(U. f. s. Nr. 13/115. Stockholm 1943.)
Et Højspændingskabel er udlagt fra *Näskubben* Fyr paa c. $59^{\circ} 52',_8$ N. $19^{\circ} 05',_1$ E. til *Simpnäs* Fyr paa c. $59^{\circ} 53',_8$ N. $19^{\circ} 05',_0$ E. Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 200 m fra Kablet.
(E. f. S. Nr. 42/1436 1942.)
359. (S). Sverige. Ålandshavet. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.
(U. f. s. Nr. 3/114. Stockholm 1943.)
Den paa c. $59^{\circ} 54',_8$ N. $19^{\circ} 05',_0$ E., c. 1,1 Sm N. for *Simpnäs* Fyr, midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 28/1014 1942.)
360. Tyskland. Hochwachter Bugt. Putlos Skydeomraade. Signalmast genopstillet.
(N. f. S. Nr. 3/90. Berlin 1943.)
Ved Signalstationen *Pullos* (*Wienberg*) paa c. $54^{\circ} 20'$ N. $10^{\circ} 51'$ E. er blevet rejst en 28 m høj Signalmast, der ved Toppen er forsynet med en 6 m lang Raa.
(E. f. S. Nr. 5/341 1942.)

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

361. Danmark. Sundet. Saltholm NE. Oplysning om Vrags Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 2/289 1943 nævnte Vrag er $55^{\circ} 41' 02''$ N. $12^{\circ} 49' 50''$ E., c. 2 Sm E. t. N. $\frac{1}{2}$ N. for *Saltholm* N.-Spids.
(E. f. S. Nr. 2/289 1943. Kort Nr. 133, 132, 130, 125 og 180.)
362. Sverige. Sundet. Höllviken. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 3/133. Stockholm 1943.)
Lystønderne *Höllviken östra* og *västra* paa c. $55^{\circ} 29'$ N. $12^{\circ} 53'$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/338 1943.)
363. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 22. Januar 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,9 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. 1/102 1943.)
364. Danmark. Store-Bælt. Tranekær E. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.
Den i E. f. S. Nr. 2/263 1943 rapporterede Skibsfartshindring paa c. $54^{\circ} 59',_4$ N. $11^{\circ} 00',_3$ E., c. 3,9 Sm 88° fra *Tranekær* Fyr, har forgæves været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 2/263 1943.)
365. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skaarupøre Sund. Højspændingskabel udlagt.
Et Højspændingskabel er udlagt over *Skaarupøre Sund* fra Pynten af *Odden* paa $55^{\circ} 03'$ ($27''$) N. $10^{\circ} 42'$ ($28''$) E. til Punktet $55^{\circ} 03'$ ($18''$) N. $10^{\circ} 42'$ ($17''$) E. paa *Turo* NE.-lige Del. Kablet er afmærket med 2 ved Landingspladsen paa *Turo* opstillede Kabelbaaker.
(Kort Nr. 170 og 142. Danske Lods III, Side 172.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

366. Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
Der afholdes Skarpskydningsøvelser den 2., 3., 4., 5., 6., 8., 9., 10., 11., 12., 13., 15. og 18. Februar samt den 3. Marts 1943, hver Dag 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: 500 m.
Der vil ikke blive hejst særlige Afspærringssignaler.
Man advares imod under Skydningerne at færdes i *Holbæk Fjord* og i *Inderbredning.*
367. (S). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Lystønder og Klokketønde inddraget for Vinteren.
Lystønden *Sælgrund N.* paa c. 55° 51',₁₁ N. 10° 00',₈ E., Klokketønden *Sælgrund N.* og *Horsens gravede Rende E.*-lige Lystønde er inddraget for Vinteren.
368. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 3/178 og 3/182. Stockholm 1943.)
Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i Tiden: 25. Januar—31. Marts 1943, hver Dag Kl. 0900—1600, i Dagene 1.—6. Februar dog Kl. 0900—2200, fra *Vallda Sandö SW.*-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 begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie, der fra *Vallda Sandö* gaar i Retning 290° og mod Vest af en Cirkellinie med Centrum i *Vallda Sandö SW.*-Pynt og Radius 10,₈ Sm.
369. Sverige. Skagerrak. Härmanö E. Sejløbet Gullholmen—Brätö. Sund spærret.
(U. f. s. Nr. 2/70. Stockholm 1943.)
Sundet mellem *Rörholmen* og *Strömholmen* paa c. 58° 10',₁₁ N. 11° 24',₂ E. er spærret for Sejlads, saa længe Passagen E. om *Strömholmen* er uhindret.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

370. Spitsbergen S. Bjørnsøya W. Banke fundet.
(E. f. S. Nr. 1/32. Oslo 1942.)
En Banke med 62,₂ m Vand er fundet paa c. 74° 17' N. 16° 34' E.
371. Norge. Senja. Gibostadsundet. Vardneset. Nyt Fyr tændt.
(E. f. S. Nr. 23/594. Oslo 1942.)
Et nyt Fyr, *Vardneset Fyr*, er tændt paa 69° 21' 41" N. 18° 06' 05" E. paa *Vardnespynten.* Fyret viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s. Synsvidde: 6,₅ Sm.
372. Norge. Senja. Tjeldsund. Nye Ledefyr tændt.
(E. f. S. Nr. 24/593. Oslo 1942.)
I *Tjeldsund* er tændt to nye Ledefyr, *Hol Ledefyr*, som følger:
1. *Hol nedre Fyr* paa 68° 32' 27" N. 16° 25' 20" E., S. for *Gylleneset.* Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Synsvidde: 7,₅ Sm. for hvidt, 4,₈ Sm for rødt og 3,₇ Sm for grønt Lys. Fyret lyser som følger:
1. Grønt i Pejl. fra 159° til 169°. 4. Hvidt i Pejl. fra 227° til 242°.
2. Hvidt i — - 169° - 195°. 5. Grønt i — - 242° - 304°.
3. Rødt i — - 195° - 227°.
2. *Hol øvre Fyr* 124 m 237° fra Forfyret. Fyret viser hvidt, fast Lys. Synsvidde: 10 Sm.
Fyrene er forsynet med firkantede Dagmærker.
Holdt overet i Pejling 237° leder de mellem *Holsflua* og *Ramstadgrunnen.*

373. (T). Norge. Rogaland. Haugesund. Vibrandsøysund. Killingøygrunnen Jernstang midlertidigt erstattet med Jerntønde.
(E. f. S. Nr. 1/4. Oslo 1943.)
Killingøygrunnen Jernstang paa c. $59^{\circ} 25',_2$ N. $5^{\circ} 15',_3$ E. er forsvundet efter at være blevet paasejlet. Sømærket er midlertidigt erstattet med en grønmalet Jerntønde. Sejllobet er paa W.- og N.-Siden af Tønden.
374. (T). Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
Hanstholm Redningsstation paa c. $57^{\circ} 07'$ N. $8^{\circ} 36'$ E. er indtil videre midlertidigt nedlagt.
Den ved *Hanstholm* hidtil stationerede Roredningsbaad er samtidigt fjernet og vil ikke mere blive bragt tilbage.
(E. f. S. Nr. 1/248. Danske Lods I, Side 84 og 86. Danske Lods II, Side 30.)
(Se Tillæg).

XI. Bekendtgørelser m. m.

375. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Tillæg for Hjemrejse ved visse Lodsninger i Øresund.
Ved de af *danske* Sundlodserier udførte Lodsninger i *Øresund*, for hvilke Taksterne er fastsat ved Overenskomst med *Sverige*, erlægges Tillæg for Hjemrejse i indeværende Aar ligesom i 1942 med Grundbeløbet plus 50 pCt.
(E. f. S. Nr. 2/200 1942.)
376. Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
(E. f. S. Nr. 1/40. Oslo 1943.)
Uden Tilladelse af vedkommende *Seekommandant* er Besejling af nedennævnte Farvande m. v. forbudt for alle Slags Fartøjer:
- A. I Tiden fra Kl. 2200 til Kl. 0600.
1. *Randø Sund* ved *Kristiansand S.*, c. $58^{\circ} 06',_3$ N. $8^{\circ} 07',_8$ E.
 2. *Vestergapet* — — — c. $58^{\circ} 04',_8$ N. $7^{\circ} 58',_6$ E.
 3. Hovedfarvandet til *Farsund*.
 4. Alle Ind- og Udløb til og fra *Egersund*.
 5. Hovedfarvand til *Stavanger*. Grænser:
For indgaaende Skibe Forbindelseslinien *Tungenes Fyr—Fjøløy Fyr*.
For udgaaende Skibe Forbindelseslinien mellem *Hammeren*, c. $59^{\circ} 00',_5$ N. $5^{\circ} 39',_7$ E. og *Skaraberg*, c. $59^{\circ} 01',_8$ N. $5^{\circ} 42',_5$ E.
 6. *Brimsefjord*. Grænser:
For indgaaende Skibe Forbindelseslinien mellem *Hanasandholmen* paa c. $59^{\circ} 06',_4$ N. $5^{\circ} 47',_1$ E. til *Flatneset* paa c. $59^{\circ} 06',_5$ N. $5^{\circ} 48',_3$ E. og *Talgje Fyr* paa c. $59^{\circ} 06',_2$ N. $5^{\circ} 51',_8$ E.
til *Marshove Fyr* c. $59^{\circ} 05',_1$ N. $5^{\circ} 53',_7$ E.
For udgaaende Skibe Breddeparallel 59° 04',₅ N.
 7. *Karmsund* med *Haugesund* og *Kopervik*. Grænser:
mod Syd: Breddeparallel 59° 16',₁ N.
mod Nord: Forbindelseslinien mellem *Kvalen Fyr* paa c. $59^{\circ} 25',_9$ N. $5^{\circ} 14',_8$ E., *Sørhaugøy Fyr* c. $59^{\circ} 25',_4$ N. $5^{\circ} 14',_7$ E. og *Øsnesgavlen Fyr* paa c. $59^{\circ} 24',_5$ N. $5^{\circ} 15',_1$ E.
 8. *Lervik Havn, Stord*, c. $59^{\circ} 47'$ N. $5^{\circ} 31'$ E.
 9. *Askevold Havn* c. $61^{\circ} 20',_5$ N. $5^{\circ} 04',_5$ E.
 10. *Daviken i Nordfjord* c. $61^{\circ} 53',_5$ N. $5^{\circ} 33'$ E.
- B. I Tiden: 1 Time efter Solnedgang til 1 Time før Solopgang.
1. Alle Bugter og Fjorde mellem *Hisøy* og *Ulvøy* indenfor følgende Forbindelseslinier:
Fra *Stølsviken* c. $58^{\circ} 25',_3$ N. $8^{\circ} 46',_3$ E.
til *Haugeneberget* c. $58^{\circ} 22',_6$ N. $8^{\circ} 43'$ E.
- W.-*Leiholmsund* Baake c. $58^{\circ} 18',_9$ N. $8^{\circ} 36',_4$ E.
- *Kraageviken* c. $58^{\circ} 18',_8$ N. $8^{\circ} 34',_6$ E.
- *Pølseskjær* c. $58^{\circ} 17'$ N. $8^{\circ} 32',_3$ E.

- videre langs Kysten S.-over
 til *Havnespynten* Fyr c. $58^{\circ} 15',_5$ N. $8^{\circ} 31',_3$ E.
 - *Sundholmen* Fyr c. $58^{\circ} 15',_5$ N. $8^{\circ} 31'$ E.
 - *Skogodden* N.-Pynt c. $58^{\circ} 15',_{11}$ N. $8^{\circ} 28',_5$ E.
 - *Skogodden* S.-Pynt
 - *Skjødøys* N.-Pynt c. $58^{\circ} 14',_7$ N. $8^{\circ} 26',_6$ E.
 - *Skjødøys* S.-Pynt,
 - *Humlesund* Fyr c. $58^{\circ} 14',_4$ N. $8^{\circ} 25',_6$ E.
- videre langs SE.-Kysten
 til *Saltholmen* Fyr c. $58^{\circ} 13',_8$ N. $8^{\circ} 24',_6$ E.
 videre S.-over langs Kysten af *Justø*
 til $58^{\circ} 11',_8$ N. $8^{\circ} 21'$ E.
 - *Ullerøys* S.-Pynt c. $58^{\circ} 11',_4$ N. $8^{\circ} 20',_6$ E.
 - *Agerøys* E.-Pynt c. $58^{\circ} 11',_2$ N. $8^{\circ} 19',_8$ E.
- videre langs SE.-Kysten
 til *Sturpholmen* c. $58^{\circ} 10',_7$ N. $8^{\circ} 18',_8$ E.
 - *Kvaløys* E.-Pynt c. $58^{\circ} 10',_3$ N. $8^{\circ} 18',_3$ E.
 - *Styringsholmen* c. $58^{\circ} 09',_2$ N. $8^{\circ} 17',_8$ E.
 - *Natviktangen* c. $58^{\circ} 07',_9$ N. $8^{\circ} 15',_8$ E.
 - *i. Ulvøy* c. $58^{\circ} 06',_8$ N. $8^{\circ} 13',_2$ E.
2. *Kvådsefjorden* N. for Forbindelseslinien
 fra *Stangodden* c. $58^{\circ} 06',_2$ N. $8^{\circ} 19'$ E.
 til *i. Ulvøy* c. $58^{\circ} 06',_7$ N. $8^{\circ} 12',_4$ E.
3. *Kristiansand* S. E.-lige Havn N. for Forbindelseslinien
Odderøys S.-Pynt c. $58^{\circ} 07',_8$ N. $8^{\circ} 00',_9$ E.
 til *Gleodden* c. $58^{\circ} 08',_6$ N. $8^{\circ} 02',_3$ E.
4. Mellem *Kristiansand* S. og *Osnesfjord*, alle Bugter og Fjorde indenfor følgende Forbindelseslinier:
 Fra *Dybingens* E.-Pynt c. $58^{\circ} 07',_5$ N. $8^{\circ} 00',_4$ E.
 til *Bragdøys* E.-Pynt
 - *Sumatras* E.-Pynt
 - *Hellevikodden* c. $58^{\circ} 05',_2$ N. $7^{\circ} 58',_7$ E.
 - *Torsteneset* S.-Pynt c. $58^{\circ} 04',_4$ N. $7^{\circ} 57',_3$ E.
 - *Herøy* Fyr c. $58^{\circ} 03',_7$ N. $7^{\circ} 52',_3$ E.
 - *Mon søy* S.-Pynt c. $58^{\circ} 03',_{11}$ N. $7^{\circ} 50',_5$ E.
 - *Skarpø* c. $58^{\circ} 03'$ N. $7^{\circ} 49',_4$ E.
 - *Varholmen* Fyr c. $58^{\circ} 02',_4$ N. $7^{\circ} 47',_6$ E.
 - *Vassøy* Fyr c. $58^{\circ} 01',_7$ N. $7^{\circ} 42',_3$ E.
 - *Tånesskjær* Fyr c. $58^{\circ} 00',_7$ N. $7^{\circ} 40',_5$ E.
 - *Kåløy* c. $58^{\circ} 00',_4$ N. $7^{\circ} 37',_8$ E.
 - Pynten paa $58^{\circ} 00',_5$ N. $7^{\circ} 37',_4$ E.
5. *Mandalselven* ved *Mandal*.
6. Foran *Mandal*: Alle Bugter og Fjorde indenfor Forbindelseslinier:
 Fra *Halsøhøvd* c. $58^{\circ} 00',_9$ N. $7^{\circ} 26',_8$ E.
 til *Hatholmen* Fyr c. $58^{\circ} 00',_{11}$ N. $7^{\circ} 27',_3$ E.
 - *Storøyskjærene* c. $57^{\circ} 59',_8$ N. $7^{\circ} 26',_8$ E.
 - *Tungeskjærene* c. $57^{\circ} 59',_{11}$ N. $7^{\circ} 23',_7$ E.
 videre mod Nord langs *Hilleøy* E.-Kyst
 til $58^{\circ} 01',_1$ N. $7^{\circ} 20',_5$ E.
 - $58^{\circ} 01',_9$ N. $7^{\circ} 20',_5$ E.
7. Mellem *Hille* og *Spangereid*: Alle Bugter og Fjorde N. for Breddeparallelle 58° 01',₂ N.
8. *Grønsfjord* N. for Forbindelseslinien $58^{\circ} 00',_3$ N. $7^{\circ} 02',_4$ E.
 til *Ulvøsdøden* c. $58^{\circ} 00',_8$ N. $7^{\circ} 00',_4$ E.
 og E. for Forbindelseslinien *Korshavn* c. $58^{\circ} 01',_3$ N. $7^{\circ} 00',_3$ E.
 til *Hundalshavn* c. $58^{\circ} 01',_8$ N. $7^{\circ} 01',_3$ E.
9. E. for *Farsund*: Alle Bugter og Fjorde indenfor Forbindelseslinien fra *Hausvigodden* Fyr c. $58^{\circ} 02',_7$ N. $6^{\circ} 58',_9$ E.
 til *Aadreholmen* c. $58^{\circ} 02',_9$ N. $6^{\circ} 58'$ E.
 - *Terøy* S.-Pynt c. $58^{\circ} 02',_9$ N. $6^{\circ} 55',_8$ E.
 - *Langøy* S.-Pynt c. $58^{\circ} 03',_4$ N. $6^{\circ} 52',_9$ E.

10. Alle Sejlløb omkring *Farsund*.
 11. *Tjørvehavn* c. 58° 05',₁ N. 6° 35',₃ E.
 12. *Eidsfjord* og *Fedefjord*. Grænsen er Forbindelseslinien fra *Andabelø* S.-Pynt c. 58° 11',₀ N. 6° 39',₇ E.
 til *Vigholmen—Hesnes* c. 58° 10',₇ N. 6° 38',₂ E. (Derved er Indløb til *Stolsfjord*, *Flekkefjord* og *Fedefjord* gennem *Strandsfjord* og *Risholmsund* tilladt til Kl. 2200 fra Kl. 0600).
 13. *Berefjord* c. 58° 16' N. 6° 28' E. N. for Breddeparallelen 58° 15',₇ N.
 14. *Anasira (Sireelven)*. Grænsen er Forbindelseslinien fra *Vigeslet* c. 58° 16',₆ N. 6° 23' E.
 til *Egdeholmen Fyr* c. 58° 16',₅ N. 6° 23',₁ E.
 Alle Fartøjer, som i Spærretiden alligevel forsøger at befare de spærrede Omraader, udsætter sig for at blive beskudt uden Varsel.
 I enkelte nødvendige Tilfælde kan den stedlige *tyske Hafenkapitän* give Tilladelse til Besejling indenfor Spærretiden.

377. Tyskland. Afmærkning. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 1/25 Berlin 1943.)

Man maa være forberedt paa, at der ved de *tyske* Kyster kan være foretaget Ændringer ved Afmærkningen, og at Fyrene ikke er tændt, uden at det er blevet bekendtgjort, hvorfor der altid maa udvises Forsigtighed under Sejladsen i disse Farvande. Det fraraades Skibene at forsøge at anløbe *tyske* Flodmundinger eller Havne uden Lods om Bord.

Tillæg.

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

378. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Isen.
 De to Duc d'Alber N. for *Guldborgbroen* paa c. 54° 52' N. 11° 45' E. er knækket af og i Drift med Isen S.-efter i Sejlrenden.
 379. (T). Danmark. Store-Bælt. Vresen SSE. Bøje udlagt.
 En lille Bøje, der afmærker en sunken Wire, er udlagt paa c. 55° 12',₂ N. 10° 54',₈ E., c. 1,₃ Sm 150° fra Huset paa *Vresen*.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

380. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib W. t. S. Oplysning om Vrag Plads.
 Det i E. f. S. Nr. 2/292 1943 nævnte Vrag er sunket i 19,₀ m Vand paa Pladsen: 56° 08' 45" N. 12° 05' 17" E., c. 7,₂ Sm 258° fra *Gilleleje Flak N.* Fyrskib. Den afknækkede Ende af Vragets Stormast naar op til 0,₇ m under Vandoverfladen.
 (E. f. S. Nr. 2/292 1943.)
 381. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Østre-Mole Taagesignal midlertidigt i Uorden.
 Taagesignalet med elektrisk Triangel ved *Aarhus Havns Østre-Mole Fyr* paa c. 56° 09',₅ N. 10° 13',₈ E. er midlertidigt i Uorden.
 382. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. W. Vrag rapporteret.
 Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. 56° 42' N. 10° 45' E., c. 10½ Sm 345° fra *Gerrild Fyr*.
 383. Danmark. Kattegat. Anholt Havn S. t. W. Vrag rapporteret.
 Vragene af 2 mindre Fartøjer rapporteres at være sunket i c. 26 m Vand paa Pladsen: c. 56° 35',₃ N. 11° 27',₉ E., c. 8 Sm 190° fra *Anholt Havn Fyr*.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

384. Norge. Lofoten. Malnes Fyr forandret.

(E. f. S., Nr. 24/647. Oslo 1942.)

Malnes Fyr paa c. $68^{\circ} 12'_{,1}$ N. $14^{\circ} 08'_{,5}$ E. er forandret, idet den hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne 239° og 243° er fjernet, saaledes at Fyret viser rødt Lys mellem Pejlingerne 233° og 243° .

385. Norge. Nord-Hølgeland. Hustadsund Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 24/598. Oslo 1942.)

Hustadsund Fyr paa c. $67^{\circ} 06'_{,2}$ N. $14^{\circ} 00'_{,2}$ E. er forandret, idet der er tilføjet en grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne 353° og 355° . Den hvide Lysvinkel er nu mellem Pejlingerne 355° og 7° .

386. Norge. Møre-Romsdal. N. Lepsøyrev. Haramsøy. Haramsneset. Nyt Fyr.

(E. f. S. Nr. 24/592. Oslo 1942.)

Et nyt Fyr, *Haramsneset Fyr*, er opført, men ikke tændt, paa $62^{\circ} 39' 15''$ N. $6^{\circ} 10' 43''$ E. paa *Haramsneset*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Synsvidde: $8_{,5}$ Sm for hvidt, $5_{,8}$ Sm for rødt og $4_{,5}$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra 302° til 306° . | 5. Grønt i Pejl. fra 319° til 53° . |
| 2. Hvidt i — - 306° - 313° . | 6. Hvidt i — - 53° - 63° . |
| 3. Rødt i — - 313° - 316° . | 7. Rødt i — - 63° - 73° . |
| 4. Hvidt i — - 316° - 319° . | |

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

387. Island N.-Kyst. Skagafjörður E. Straumnes. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 3/154. Stookholm 1943.)

Et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 6^s , er i 1942 tændt paa $66^{\circ} 04' 30''$ N. $19^{\circ} 21' 45''$ W. paa *Straumnes*, E. for *Skagafjörður*. Flammens Højde: $18_{,9}$ m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvid Fyrbygning med sorte Streger, Højde: $7_{,9}$ m. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra 54° til 84° . | 6. Hvidt i Pejl. fra $209^{\circ}_{,5}$ til 226° . |
| 2. Hvidt i — - 84° - 95° . | 7. Grønt i — - $226^{\circ}_{,5}$ - $236^{\circ}_{,5}$. |
| 3. Grønt i — - 95° - $125^{\circ}_{,5}$. | 8. Hvidt i — - $236^{\circ}_{,6}$ - $250^{\circ}_{,5}$. |
| 4. Hvidt i — - $125^{\circ}_{,6}$ - 193° . | 9. Rødt i — - $250^{\circ}_{,5}$ - 266° . |
| 5. Rødt i — - $193^{\circ}_{,5}$ - $209^{\circ}_{,5}$. | |

(Kort Nr. 60, 61, 25, 26, 21 og 3. Islandske Lods, Side 128. Fyr-Fort. Nr. 975 A.)

388. Island E.-Kyst. Berufjörður. Ædarsteinn Fyr S. Nye Ledefyr tændt.

To nye Ledefyr, der begge viser hvidt, fast Lys, er tændt $0_{,2}$ Sm S. for *Ædarsteinn Fyr* i *Berufjörður*. Forfyrets Plads er $64^{\circ} 39' (49'')$ N. $14^{\circ} 17' (51'')$ W., Bagfyrets c. 100 m 245° fra Forfyret. Fyrene er opført paa Pladserne for de i Kortet viste Ledevarder. Fyrbygningerne bestaar af hvidmalede Baaker.

(Kort Nr. 72, 70 og 25. Islandske Lods, Side 166. Fyr. Fort. Nr. 1009 A, a og b.)

Ekstra-Tillæg.

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

389. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje N. Sømærke i Uorden.

Vesterlands Grunde S. hvide Stage med 1 Halmvisk paa $56^{\circ} 08' (03'')$ N. $12^{\circ} 18' (44'')$ E. er sunket saa dybt, at kun Topbetegnelsen er over Vandet. Sømærket skærer under, naar der er Strøm.

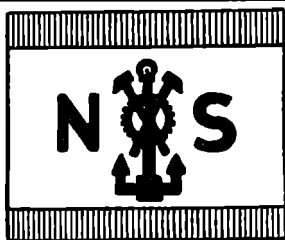
III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

390. Danmark. Kattegat. Sletterhage WNW. Vrag rapporteret.

Et Vrag rapporterer at være sunket paa c. $56^{\circ} 07' N.$ $10^{\circ} 23' E.$, c. 5 Sm 287° fra *Sletterhage 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.



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

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

FREDERICIA

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELGR. „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 TELGR. ADR.
 NO. 4. 601. SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
 Stat 2.
 Privat 1030

Telegr.-Adr.:
 »Hudee.
 Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING :-: KLARERING :-: SPEDITION :-: ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORRETNING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1910 061811

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
 THE BØE CODE

TELEFONER: 1151—955
 PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 6

FREDAG 5. FEBRUAR 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Forfremmelsen af Chefen for det tyske Ubaudsvaaben, Admiral *Dönitz*, til Storadmiral og Chef for hele den tyske Krigsmarine understreger, hvilken Vægt man i Tyskland tillægger Ubaadens Operationer, og dette Indtryk forstærkes yderligere ved Meddelelsen om, at Storadmiral *Dönitz* stadig personlig vil lede Ubaadskrigen.

Ogsaa i England og U. S. A. er Sindene optagne af de Farer, der truer de Allieredes Skibsfart af Ubaadene, og Diskussionen, om de Forholdsregler der skal træffes til deres Bekæmpelse, gaar til Tider ret højt. I Øjeblikket synes man haade i England og Amerika at hælde til den Anskuelse, at det vil være nødvendigt at give de planlagte Nybygninger en betydelig højere Fart, end hvad der ellers er almindelig for Trampskiibe, idet det bl. a. gøres gældende, at de mest moderne af de tyske Ubaade skal kunne gøre en Fart af op imod 20 Knob i uddykket Tilstand eller mellem 13 og 15 Knob under Vandet og saaledes fartmæssigt er Størstedelen af de nu eksisterende Trampskibstyper overlegne. Om dette Synspunkt kan slaa igennem overfor de Vanskeligheder, der vil være forbundne med at forøge Farten hos de nybyggede Skibe i en saadan Grad, som der her vil være Tale om, eller om der vil blive indført andre Forholdsregler, der kan tage Brodden af Ubaadens Effektivitet, er et Spørgsmaal, som Fremtiden vil vise. Men under alle Omstændigheder er man haade i London og Washington fuldstændig klare over den alvorlige Trusel, som Ubaadskrigens repræsenterer, og alle Kræfter vil utvivlsomt blive sat ind paa at eliminere denne Trusel.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder er Rapporterne stadig sparsomme. Efterspørgslen efter Tonnage er stadig meget stærk, men saavel de engelske som de amerikanske Skibsfartsmyndigheder er særdeles sparsomme med at stille Tonnage til Disposition for Transporter, der ikke kommer ind under Begrebet krigsvigtige Varer. *Maritime Commission* har givet yderligere Tildelinger af Tonnage for forskellige Kulaster fra Hampton Roads til Vestindien, Mellem- og Sydamerika, og der har i enkelte af disse Trades fundet visse Reguleringer Sted. Kul Hampton Roads/Havanna er saaledes sluttet til \$2.90 plus 211 pCt. Krigstillæg. Til Christobal er Raten fastsat til \$3.20 plus 197 pCt. og til Trinidad til \$3.50 plus 176 pCt. De øvrige Kulrater synes at være uforandrede, hvorimod Malm fra Rio til Northern range er sluttet til \$11 plus 55 pCt. Krigstillæg imod tidligere 35 pCt. Krigstillæg. Malm Rio/Sydney CB. er sluttet til \$11 plus 104 pCt. Krigstillæg.

Fra de engelsk-kontrollerede Markeder rapporteres kun faa Slutninger. Et Par Baade er sluttet for Salt fra Aden til Calcutta til den uforandrede Rate af 35 Rupees, ligesom Fosfat Kosseir/Durban er sluttet til den uforandrede Rate af 37/6d. Endvidere nævnes Kul Durban/Lower Plate til 57/-.

Paa de frie Markeder rapporteres Hvede fra River Plate til Lissabon at have betalt \$63, hvilket er noget højere end for sidste Afslutning. Hvede Buenos Ayres/Callao har gentaget \$24.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Der er givet Stem for nogle Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, ligesom

der kan placeres adskillige Skibe for Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne til omkring Kr. 24. For de øvrige Hjemmetrades vedkommende skal nævnes, at Ertsfarten fra Mellemsverige til Tyskland har været noget roligere, ligesom Transporten af Træ fra Sverige og Finland til tyske og hollandske Havne synes at være holdt op for denne Sæson.

IMPORT OG EKSPORT I DECEMBER MAANED

I December Maaned 1942 er der her til Landet indført Varer for 105,9 Mill. Kr. og udført for 99,7 Mill. Kr., saaledes at Maaneden har bragt en Merindførsel paa 6,2 Mill. Kr. Tallene var en Del større end i November, da Indførslen androg 94,8 Mill. Kr., Udførselen 94,1 Mill. Kr., og ligeledes noget større end det maanedlige Gennemsnit for hele Aaret 1942.

Som maanedligt Gennemsnit blev der nemlig i 1942 importeret Varer for 100,4 Mill. Kr. mod 109,2 Mill. i 1941 og 114,7 Mill. i 1940. For Eksportværdien var det gennemsnitlige Maanedstal i 1942: 86,5 Mill. Kr. mod 106,4 Mill. i 1941 og 126,4 Mill. Kr. i 1940. I 1942 har der saaledes været en Merindførsel paa 13,9 Mill. Kr. pr. Maaned mod 2,8 Mill. i 1941, medens der i 1940 var en Merudførsel paa 11,7 Mill. Kr. om Aaret.

ARBEJDTIDEN NEDSAT PAA AALBORG SKIBSVÆRFT

For at opretholde Beskæftigelsen har Aalborg Skibsværft maattet indføre forkortet Arbejdstid, saa der nu kun arbejdes i 7 Timer daglig. Værftet beskæftiger ca. 1500 Mand, men paa Grund af de usikre Forhold med Tilførsler af Materialer er det muligt, at man ikke fortsat kan opretholde Beskæftigelsen af hele Personalet.

FHV. BORGMESTER H. C. V. MØLLER DØD

I den høje Alder af 89 Aar er forhenværende Borgmester *H. C. V. Møller* død.

Saa langt tilbage som 1877 blev *H. C. V. Møller* polyteknisk Kandidat. Hans første Gerning som Ingeniør var knyttet til Arbejder ved Søforterne uden for København, som Estrup havde iværksat. Da disse Arbejder paa Grund af de politiske Forhold standse, rejste han til Grønland som Overbestyrer ved Ivig-tuts Kryolitbrud. Efter Grønlandsopholdet fik *H. C. V. Møller* Ansættelse i Københavns Havnevæsen. Han kom ud paa en Række Studierejser til De Forenede Stater, England, Belgien og Tyskland — Rejser, der fik en stor Betydning for den Gerning, han kom til at øve.

I 1885 blev *H. C. V. Møller* Havnebygmester som Afløser af *Øllgaard*, der blev Københavns tekniske Borgmester paa lignende Maade, som det senere gik *H. C. V. Møller*.

Det var i 1891 han gik i Gang med det store Arbejde, som har skabt særlig Berømmelse om hans Navn — Ledelsen af Frihavnsanlægget. *Møller* havde deltaget i den Skitsekonkurrence, der var gaaet forud for Arbejdet, og han havde sammen med Professor *Dahlerup* og forskellige Ingeniører modtaget to af de næsthøjeste Præmier, der var udsat af Finansministeriet.

Som Havnebygmester kom *H. C. V. Møller* til at øve et stort Virke: en ny Langebro, en ny Knippelsbro, Nyhavnsbroen, Dæmningen og Sluseanlægget ved Kalveboderne, Redens nye Bølgebryder og meget an-

del. Da *C. F. Drechsel* i 1913 trak sig tilbage som Havnekaptajn, overtog *H. C. V. Møller* denne Stilling, der fremtidig blev betegnet som Havnedirektør. I en lang Aarrække havde han siddet som konservativt Medlem af Borgerrepræsentationen, og da Borgmester *Marstrand* i 1917 gik af som teknisk Borgmester, valgtes *Møller* til hans Efterfølger.

TO NYE SKIBE TIL C. CLAUSENS REDERI

Skibsreder *C. Clausen* har nu afsluttet Købet af *Rønne-Damperen Merkur* tilhørende Skibsreder *J. Hansen* i Rønne. *Merkur* er derefter gaaet i Dok paa Svendborg Skibsværft for at blive underkastet en gen-gribende Ombygning, der vil tage et Par Maaneder. *Merkur* er paa 330 BRT.

Iøvrigt oplyses det, at Skibsreder *Clausens* Flaade i Løbet af Sommeren bliver forøget med endnu et Skib, der allerede er søsat og har faaet Navnet *Ann Helen Clausen*. Ogsaa dette er et mindre Skib, idet det kun bliver paa 500 Tons d.w. Det er et Motorskib, bygget af Staal, og det skal forsynes med en 400 HK. *Burmeister & Wain* Dieselmotor.

DE SIDSTE MAANEDERS DANSKE SKIBSSALG

I følge Oplysninger fra Firmaet *Suenson & Jespersen* er der siden den 1. December omsat 17 danske Skibe, hvoraf ni blev solgt i December Maaned, medens otte solgtes i Januar. Iøvrigt oplyses det, at Interessen for Smaaskibe i Aarets første Maaned har været mærkbar ringe.

I Januar Maaned solgtes følgende Skibe:

Motorskibet *Mathilde*, ca. 225 Tons d.w., bygget i 1877, ombygget i 1924, Pris 236.000 Kr.

Motorskibet *Kate*, ca. 110 Tons d.w., bygget 1901, Pris 78.000 Kroner.

Motorskibet *Elly*, ca. 165 Tons d.w., bygget 1917, Pris 150.000 Kr.

Motorskibet *Hammershus*, ca. 110 Tons d.w., bygget i 1905, Pris 64.000 Kr.

Motorskibet *Albatros*, ca. 135 Tons d.w., bygget 1935, Pris 149.000 Kr.

Damperen *Merkur*, omtalt andetsteds i *Dansk Søfarts Tidende*, ca. 300 Tons d.w., bygget 1889, Pris 225.000 Kr.

Slæbedamperen *Særimmer*, 110 HK., bygget 1911, Pris 56.000 Kr.

Slæbedamperen *Tuno*, 190 HK., bygget 1902, Pris 51.000 Kr.

Endvidere er Damperen *Dagmar Clausen*, hvis Dødvægtstonnage var 900 Tons, og som var bygget i 1909, forlist paa den finske Kyst. Skibet er som Vrag solgt til finsk Køber.

Det oplyses endelig, at en kombineret dansk Last- og Passagerbaad er solgt til Udlandet.

DE SIDSTE ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

I sidste Halvdel af Januar Maaned har Skibsregistreringskontoret bl. a. foretaget følgende Ændringer til Skibsregisteret.

S/S »*Kristine*« af København, OUIK, er udslettet som forlist.

Dampskibsselskabet *Gloria A/S*, København. Medlem af Selskabets Bestyrelse og Selskabets Direktør *P. A. Jensen* er afgaaet ved Døden. I hans Sted er Medlem af Bestyrelsen, Kaptajn *Siems Julius Siemsen*, Hellerup, valgt til Selskabets Direktør.

S/S »*Vitus Bering*« af København, OYUV, er udslettet som afhændet til Udlandet.

S/S »*Peter Lassen*« af København, OYUX, er udslettet som afhændet til Udlandet.

S/S »*Knud Rasmussen*« af København, OYUW, er udslettet som afhændet til Udlandet.

A/M *Mommark Færge*, *Mommark*. Til Selskabets Direktør er i Stedet for *F. T. Bülow* valgt A/S Det østasiatiske Kompagni.

S/S »*Kirsten*« af København, OUIY, er udslettet som forlist.

S/S »*Ninna*« af Esbjerg, OUJO. Skibets Navn er nu »*Ninna Lau*«. Skibets Brutto- og Nettotonnage er nu henholdsvis 1184 og 662 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »*Maria Toft*« af København, OXQB, er nu henholdsvis 1922 og 1143 Tons.

DAMPSKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM AF 1866

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har i 1942 indsejlet et Overskud paa 5556 Kr. Efter foretagne Afskrivninger fremkommer der et Underskud paa 196,033 Kr. Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales 4 pCt. i Udbytte med 50,000 Kr. Dette Beløb samt Driftsunderskudet dækkes ved Overførsler fra forrige Aar, Overførslen fra Dispositionsfond og Overførslen fra den ekstraordinære Reservefond med ialt 250,220 Kr. Til næste Aar overføres 4186 Kr.

— — —

Selskabet havde for 1941 et Underskud paa 132,843 Kr. Hertil kom Afskrivninger 110,000 Kr., saaledes at det samlede Driftsunderskud blev 242,843 Kr. Der blev da ligeledes givet 4 pCt. Udbytte, der sammen med Underskudet blev dækket ved Overførsel fra Dispositionsfond og Reservefond.

SEJLADSEN MELLEM KNIPPESBRO OG LANGE BRO

Københavns Havnevesen meddeler, at der til Hjælp for Sejladsen mellem Knippelsbro og Langebro er udlagt nogle hvide og røde Sømærker, som skal holdes henholdsvis om Bagbord og Styrbord for Indgaaende og modsat for Udgaende. Skibene skal altid holde saa nær som muligt til de røde Sømærker og Kajen i Christiansgade. Sejladsen foregaar paa eget Ansvar. Trafikken gennem Knippelsbro og Langebro vil fra Torsdag den 4. Februar og indtil videre foregaa som nedenfor:

Paa Hverdage: Al indgaaende Trafik skal passere Knippelsbro indenfor nedennævnte Klokkeløst: Kl. 8—8,30, 10—10,50, 12—12,50, 14—14,50, 16—16,50. Al udgaaende Trafik skal passere Langebro indenfor nedennævnte Klokkeløst: Kl. 7,15—7,30, 9—9,50, 11—11,50, 13—13,50, 15—15,50, 17—17,20.

Paa Søn- og Helligdage: Al indgaaende Trafik skal passere Knippelsbro indenfor nedennævnte Klokkeløst: Kl. 8—8,30, 9,30—9,50, 17—17,20; al udgaaende Trafik skal passere Langebro indenfor nedennævnte Klokkeløst: Kl. 7,15—7,30, 9—9,20, 17,30—17,50.

Ekstra Oplukninger kan om Søndagen bestilles mellem Kl. 10 og 17, men kun saaledes, at der ikke kan bestilles til ind- og udgaaende Skibe samtidig. Ovennævnte Tider maa nøje overholdes. Sejlads ind i Christianshavns Kanal fra Sejløbet mellem Knippelsbro og Langebro er indtil den 26. Februar Kl. 17 forbudt.

DEN SVENSK LEJDEBAADSTRAFIK

Det svenske Fagforeningsblad »Fackföreningsförelsen«, behandler i sit sidste Nummer Forhandlingerne om den svenske Lejdebaadstrafik, som efter hvad man kan faa oplyst i den svenske Hovedstad endnu foregaar. Bladet skriver bl. a., at den særlige svenske Delegation, der blev sendt til Amerika, vendte tilbage, uden at Forhandlingerne var fuldført.

Dette er ikke tilfredsstillende, skriver Bladet og minder endvidere om, at Rygter i de yderligeregaende Partiers Blade sikkert har gjort en Del til at vanskeliggøre Forhandlingerne om Lejdebaadstrafiken. Alle de grundløse Rygter, som har været fremme, maa have været bevidste Forsøg paa at ødelægge Lejdebaadstrafiken, eftersom dennes Forudsætning er, at Lejdevarerne ikke kommer nogen andre til Gode end det neutrale Sverige. Skulde der opstaa Vanskelig-

hed for dette vigtige Led i vor Folkeforsyning og Beredskab, saa maa disse Rygtesmede paatage sig en god Del af Ansvaret.

SVENSK FAGSKOLE-UNDERVISNING FOR SØFOLK

De svenske Skibsfarts-Organisationer Sveriges Redareförening, Sveriges Fartygsbefälsförening, Svenska Maskinbefälsförbundet, Svenska Sjöfolksförbundet og Svenska Stewartsföreningen — har til den svenske Regering rettet en Anmodning om, at der maa blive oprettet en Fagundervisning for Søfolk. Undervisningen foreslaas at skulle ske ved de allerede eksisterende Fagskoler — specielt naturligvis i de større Havnebyer — og den skulde omfatte Kursus for Søfolk saavel paa Dæk og i Maskine som i Skibenes Køkkenafdelinger.

I deres Skrivelser henviser Organisationerne til, at Spørgsmaalet om Søfolkernes Uddannelse ikke tidligere har trængt sig saa stærkt paa som nu. Den kortere Arbejdstid og Arbejdets Rationalisering gør det vanskeligere at anvende den gammeldags Undervisningsmetode, hvorefter Begyndere fik Lejlighed til efterhaanden at sætte sig ind i Arbejdet for først at tage fat for Alvor, hvor de havde faaet en vis praktisk Færdighed.

Blandt de Ting, Dækspersonalet skulde lære i Fagskolen, anføres som Eksempel de elementære Sømandsarbejder som Splejsning, Knobning, lettere Sejlsyning, Færdighed i Aflæsning af Kompas og Kendskab til de almindeligste Lod og Logger samt Øvelse i Svensk og Matematik.

Der anmodes om, at Sagen maa blive taget op til Undersøgelse, saaledes at Redernes og de Søfarendes Organisationer faar Lov til at dellage i Undervisningens Tilrettelæggelse.

BROSTRÖM-KONCERNENS KRIGSTAB OG NYE ORDRER

I Løbet af 1942 mistede Broström-Koncernen ialt 7 Skibe, hvoraf 6 krigsforliste. De krigsforliste Skibe er Tirfings *Amerikaland*, Mexico-Liniens *Korsholm*, *Uddeholm* og *Blankaholm*, samt Oslasiatiska Kompaniets *Agra* og *Peiping*. Siden Krigsudbrudet er ialt 21 af Koncernens Skibe gaaet tabt paa Grund af Omstændigheder, der staar direkte i Forbindelse med Krigen.

Ved Aarsskiftet havde Koncernen 18 Nybygninger i Ordre og under delvis Arbejde. Af Nybygninger har Tirfing, inkl. Svenska Orient-Linien 4, Ferm 2, Ostasiatiska Kompaniet 4, Mexicolinien 6 og Bunkeroljer 2. Skibene er bestilt ved Eriksberg, Götaværken, Kockums, Lindholmen, Lidingö og Aalborg Værft.

Under Krigen har Koncernen haft en Afgang paa 24 Skibe, men af disse er tre solgt. I det samme Tidsrum er der leveret 17 nye Skibe, saaledes at Nettoformindskelsen bestaar af 7 Skibe.

I Løbet af Krigen er Værfternes Leveringstider gradvis blevet længere og længere. De sidst leverede Skibe har saaledes haft en gennemsnitlig Leveringstid paa tre Aar. Visse Skibe har endog krævet fire Aar. Selv om Broström-Koncernen i de sidste tre-fire Aar har haft gennemsnitlig 17 Skibe under Bygning, har

Antallet af leverede Skibe holdt sig paa mellem tre og seks om Aaret.

Ved Aarets Udgang bestod Koncernens Flaade af 50 Skibe paa 289.242 Tons d. w. De kontraherede Skibes Antal var 18 paa 107.370 Tons d. w., saaledes at Totalantallet, inklusive Nybygninger udgør 68 Skibe paa sammenlagt 396.612 Tons d. w. Heri er medregnet Skibe, tilhørende Svenska Orient-Linien, Ferm, Ostasiatiska Kompaniet, Amerikalinen, Mexicolinien, Hallandsbolaget, Motortank, Motorfart og Bunkeroljer.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Ved Sölvesborg Værft har der været Søsætning paa det første Skib i en Serie paa fire, som er bestilt af udenlandske Rederier til Flod- og Kanalfart. Skibet, som laaster 1.912 Tons, har faaet Navnet *Andromeda*. Det skal forsynes med to Polar-Dieselmotorer af Atlas Diesels Fabrikat. Motorkraften bliver paa 600 effektive Hestekræfter. For at mindske Skruetørrelsen kommer de to Motorer til at drive hver sin Skru.

Umiddelbart efter Søsætningen blev det næste Skib i Serien kølstrakt.

FRAGTFART MED SVENSKKE SKIBE

I Henhold til en svensk Kundgørelse af 11. December maa registreringspligtige svenske Skibe paa 350 Bruttotons eller derover bortset fra enkelte Undtagelsestilfælde ikke foretage nogen Rejse uden Tilladelse fra Statens Trafikkommission. Kundgørelsen er udstedt i Henhold til § 2 i Lov af 21. Marts 1940.

DEN SVENSKKE IMPORT ØGEDES MED 5,7 pCt.

Sveriges totale Udenrigsomsætning — Import og Eksport sammenlagt — har i 1942 udgjort 3082,7 Millioner mod 3022,4 Millioner i 1941. Jævnført med 1939 er forrige Aars totale Udenrigshandel værdimæssigt sunket med en Trediedel. Importoverskudet for forrige Aars Handelsbalance udgør 457,24 Millioner mod 328,9 Millioner Aaret forud. For Decemberhandelen blev der et Importoverskud paa 49,63 Millioner mod 33,11 Aaret forud.

DEN ARGENTINSKE STATS HANDELSFLAADE

I Efteraaret indkøbte den argentinske Stat fra Italien 16 Handelsskibe paa ialt 137.000 BRT., og dermed skabtes Grundlaget for den argentinske Stat-Handelsflaade. Senere har Argentina købt 27 Skibe. Det er ikke Hensigten, at denne Handelsflaade skal være en forbigaaende Krigsforanstaltning, men den skal forøges, saavidt muligt ogsaa i Fredstid, saaledes at Landet i størst mulige Udstrækning bliver uafhængig af udenlandsk Tonnage.

Der foreligger fuldt udarbejdede Planer, der tager Sigt paa en samlet Statsflaade paa 150 Skibe paa tilsammen 1 Million BRT. Desuden er det Statens Hensigt at oprette et Værft, og dette Værft maa kun bygge Skibe for Staten.

Endvidere bestemmer den spansk-argentinske Handelsoverenskomst, der er afsluttet for nylig, at Spanien skal levere Argentina et Antal Handelsskibe.

Den argentinske Presse har endelig omtalt Opretelsen af et Rederi, som skal overtage tre franske Dampere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Søpolitiets Virksomhed

Københavns Politi har udsendt en Redegørelse for Søpolitiets Virksomhed i 1942. Det nævnes, at der er udført 38.500 Undersøgelser af Fartøjer paa under 20 Tons og 26.600 Undersøgelser paa større Skibe. Søpolitiet har udstedt 13.000 Legitimationskort for Sejlads og 5200 Pas til Fartøjer. 43 mindre Fartøjer er optaget som Hiltogods. Døgnnet rundt patruljerer Søpolitiets Flaade i hele det københavnske Havneomraade og al civil Sejlads er under Kontrol.

Reduceret Havneprojekt

Der var udarbejdet et Projekt paa 250.000 Kr. til Forbe-

dring af Bagenkop Havn paa Langeland, og det økonomiske Grundlag med Tilskud fra Stat, Amt og Kommune var gaaet i Orden.

Ministeriet har imidlertid nu i en Skrivelse til Sogneraadet henstillet, at Projektet reduceres, og man henviser i denne Forbindelse til Materiale mangelen. Man vil nu søge at faa gennemført Arbejde for ca. 150.000 Kr.

En Grundstødning ved Falsterbo

I Søretten er der afgivet Forklaring i Anledning af, at Motorgaleasen »Activ« af Rønne den 16. Januar er grundstødt paa Skåra Rev paa den anden Side af Falsterbo.

Skibets Reder og Fører, Kaptajn J. A. Jensen, Rønne, forklarede: »Activ« var paa Rejse fra København til Rønne i Ballast. Kl. 16,30 passeredes Trekosten ved Falsterbunden, og man fik læt Taage. Kl. 17,45 varskoede Udkiksmændene Is forude, men det viste sig at være Brænding, og Skibet tog Grunden, som det senere viste sig paa Skåra Rev. Kaptajnen foretog flere Forsøg paa at bakke Skibet af Grunden — men forgæves, og da Vinden tiltog, og der var Fare ved at blive om Bord for Natten, tog Besætningen i Skibsbaaden ind til Skåra.

Kaptajn Jensen var mest tilbøjelig til at tro, at Aarsagen til Uheldet er, at »Activ«s Kompas er blevet paavirket af en Ministryrger, der havde passeret forbi i Nærheden af Falsterbo, men det kan dog ikke udelukkes, at Vind og Strøm kan have været Aarsag.

Der er Vej frem —

Sømandspræsten, Pastor Fr. Vilh. Eilschou-Holm har paa Indenlandsk Sømandsmissions Forlag udsendt en ny Samling Beretninger om Søfolks Færden. Denne Samling indeholder Bidrag af Kaptajn Fr. Johansen, Motorskibet »C. E. Krarup«, der skriver om Opholdet i 48 Døgn paa et Vrag i Nordsøen, og Kaptajn Paul Nielsen, tidligere »Bethel«, fortæller om »Mine første Aar til Søs«. Den svenske Erkebiskop, tidligere Sømandspræst, Dr. theol. Nathan Sönderblom, giver i »En Sømands sidste Rejse«, oversat af Seminarieførster Helge Haar, en Skildring af en Oplevelse i Calais, og endelig fortæller Pastor Eilschou-Holm om Sømanden og Hjemmet.

Dødsfald

En kendt vestjydsk Redningsmand, *Alfred Olesen*, Lønstrup, er forleden død, 66 Aar gammel. Den afdøde, der var en af Vestkystens mest kendte Redningsmænd, har været ansat i Redningsvæsenet i over 30 Aar og har været med til at redde over 40 Menneskeliv under farefulde Strandinger paa Vestkysten. Han var dekoreret med flere udenlandske Medailler samt Dannebrogskorset.

Sømandshøjskolen i Svendborg

Sømandshøjskolen i Svendborg har udsendt sin Aarsberetning for 1942. Om de Reparationsarbejder, der er udført i Aarets Løb, hedder det:

»Vi fik tilkendt fra Staten 10,000 Kr., rente- og afdragsfri, som Lønn til vort Øvelsesskib »Arken«, og 2,000 Kr. til Reparation samt 1500 Kr. til aarlig Drift. Fra det Halliørskes Legat fik vi 1000 Kr. til Øvelsesskibet, som nu har gennemgaaet en stor Reparation paa omkring 7000 Kr. Ved en stor og rundelig Gave fra Højskolens nære Venner blev vi i Stand til at modernisere Læsestuen, som blev meget smuk og en Del større, da Kontoret blev lagt til. Det er en Glæde at se baade vore Styrmandselever og Højskolens Elever sidde derinde og hygge sig. Desuden fik vi indrettet et Par Lagerrum, som vi manglede.

Vi havde paa Vinterskolen 41 Elever og paa Foraarsholdene 25 Elever, paa det ekstraordinære Hold 18 Elever, ialt 84. Det har været gennemgaaende gode Hold, som med Lyst og Energi er gaaet op i deres Arbejde. Der var nogle Vanskeligheder med det Hold, som kom til November, men da fem blev bortvist, fordi de ikke vilde bøje sig for Højskolens Reglement, fik vi et udmærket Hold ud af det. Den haarde Vinter umuliggjorde til sidst Båndøvelse, men saa var der saa god baade Tid og Ro overalt til andet Arbejde, da der ingen Chancer var for at faa Hyre.

Regnskabet for Sømandshøjskolens Husholdning balancerer med 64,433 Kr., hvoraf til Kosten er gaaet 50,435 Kr., til Lønninger 4000 Kr., til Brændsel 4400 Kr. og overført til Hovedkassen 4795 Kr. Hovedkassens Udgifter er 35,589 Kr., og de største Udgiftsposter er her Lønninger, 6900 Kr., Brændsel 4774 Kr., Inventar og Nyanskaffelse 3825, Ejendommens Vedligeholdelse og Modernisering af Læsestue m. m. 6499 Kr. Regnskabet for Øvelsesskibet Arken balancerer med godt 25,000 Kr.

»Kirsten«s Vrag fundet

Ved en Dykkerundersøgelse af det paa Salguardsgrunden udfør Raageleje paa Sjællands Nordkyst sunke Skib er det konstateret, at det som formodet er Vraget af Motorskibet »Kirsten«, der tilhører Partsrederiet »Østersøen« i Nysted,

og som forsvandt paa en Rejse mellem Horsens og København i første Halvdel af forrige Maaned. Tilsyneladende har Skibet ikke lidt nævneværdig Skade, og Forsikringselskabet har nu bestemt, at Vraget skal haves. Der er stadig intet hørt til Skibets to Mands Besætning.

Firmaet Johs. Utzon, Aalborg

Skibsmægler Johs. Utzon, Aalborg, har udsendt Meddelelse om, at *Einar Olsen*, der har forestaaet Befragtingen i Firmaet siden 1923, og som i 1941 erholdt Bestalling som statsautoriseret Skibsmægler, er indtraadt som Kompagnon, hvorefter Firmaet ændres til *Utzon & Olsen* med Kontor som hidtil: Nyhavnsgade 9, Aalborg, Telefoner, Telegramadresse etc. er uændret.

Emile Robins Legat

»Emile Robins Legat til Fordel for Mandskabet i det danske Redningsvæsen« er for Aaret 1942 tildelt Mandskabet ved Redningsstationen »Hvide Sande« som Belønning for dets Forhold ved Redningsforetagendet den 28. November 1942 i Anledning af en nøddestedt Fiskerkutter. Denne Legatportion uddeles hvert Aar til den Redningsbaads Besætning, der i det pangældende Aar har udført det farefuldeste Redningsforetagende.

Ved ovennævnte Lejlighed blæste det en Storm af NNV. med høj Sø og haard sydgaaende Strøm. Der var svær Braad paa Revlerne, og Motorredningsbaaden, der var gaaet ud for at assistere en Fiskekutter, »Ellen« af Grenaa, ind over Revlerne og ind til Havnen ved Hvide Sande, var flere Gange helt begravet i Brandet. Men Redningsbaaden kom godt ud og fik Forbindelse med Fiskekutteren og fik at vide, at man ikke turde holde ind gennem Indsejlingen og var glade for at blive assisteret. Der blev taget god Højde af Indsejlingen, og saavel Fiskekutteren som Redningsbaaden kom heldigt ind over Revlerne og ankom kort efter i Hvide Sande Havn.

Vanskeligt Skibssalg

For nogle Uger siden forsvandt Skibsfører *K. P. Beyer*, der er Ejer af Motorskibet *Viking* af Rønne, i Aarhus Havn. Man fandt hans Kasket drivende paa Vandet, men Liget er — trods Eftersøgninger — endnu ikke fundet. I Dagene umiddelbart inden sin Forsvinden havde Beyer haft Forhandlinger med Skibsfører *Mikkelsen*, Skærbæk, Sønderjylland, om Salg af *Viking*. Salget var, efter hvad Skibsfører Mikkelsen oplyser, i Orden, men Underskriften manglede. Mikkelsen kan derefter ikke faa udleveret *Viking*, der ligger i Aarhus Havn uden at kunne komme i Farl.

Christiansholms Fabriker

Ifølge Meddelelse i Statstidende er Direktør *Oluf Ludvig Olsen*, Gentofte, udtraadt af Bestyrelsen for Aktieselskabet Christiansholms Fabriker.

Ny Redningsbaad til Skagen

Det danske Redningsvæsen er for Tiden beskæftiget med at udarbejde Planer og Tegninger til en stor ny Motor-Redningsbaad, der skal have Station i Skagen Havn. Den nye Redningsbaad bliver klinkbygget, ligesom alle de øvrige Baade, der anvendes af Redningsvæsenet. Som Drivkraft vil man anvende den 56 HK Ferry-Motor, som er installeret i den gamle Motorredningsbaad *Skagen*, der blev bygget i 1914.

Skandinaviak Sømandshjem i Cardiff

I Cardiff er der aabnet en Sømandsklub som Mødested for Sømand fra Sverige, Danmark og Østersøstaterne. Lokalerne er indrettet i en gammel Kirke i Cardiffs Dokkvarter, hvor den finske Sømandsmission tidligere har haft til Huse.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140
KØBENHAVN S.

C. 8901

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER 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.

Svenske Dampere krigsforlist

Dampskibet »Virgo«, tilhørende Rederi-Aktieselskabet »Iris« Stockholm, er fornylig krigsforlist i Nordsøen, hvilket meddeles i et Telegram til det svenske Udenrigsministerium fra det svenske Generalkonsulat i Hamburg. En Mand omkom og to saaredes. Kaptajn og de øvrige Medlemmer af Besætningen, ialt 24 Mand, blev ført hjem til Sverige. »Virgo«, som var paa 5.080 Tons, var bygget i 1902 i England.

Damperen »Neva«, tilhørende A/B »Transmarin« i Helsingborg, er fornylig krigsforlist, meddeler et Telegram til det svenske Udenrigsministerium fra Gesandtskabet i Reykjavik. Af Besætningen, som af Kaptajnen opgives til 21 Mand, er 2 Mand reddet og indbragt til en Havn i Island. De øvrige 19 Mand, af hvilke 5 var Svenskere, savnes. »Neva« byggedes i Helsingborg 1928 og var paa 2350 Tons Dødsvægt.

Køleskibe til Flodskibsfart

Medens man længe har benyttet Køleskibe til Oceanfart, har man først fornylig indført saadanne paa Floderne og Kanalerne i Tyskland til Befordring af friske Levnedsmidler. Der er konstrueret særlige Køleanlæg, der kan indbygges i de allerede benyttede Fragtskibe. Omkostningerne til et Køleskib, der kan transportere 300—400 Tons Gods, anslaaes til 300.000 Mark. Da de tyske Rigsbaners Vognpark er overordentlig haardt spændt for, vil Indsættelsen af disse moderne Skibe være en velkommen Lettelse i den varme Aarstid.

Nyt japansk Rederi

Den japanske Storkoncern Mitsui har oprettet et Rederi, der har faaet en Aktiekapital paa 50 Millioner Yen.

Svensk Redningsdaad

Besætningen paa Redningsbaaden »Dan Broström« har i sidste Maaned udført en smuk Redningsdaad i haardt Vejr ved Örskär, hvor man reddede fire Beredskabsmænd fra et lille Skær. De fire Mand havde i to Baade været i Land for at hente Post, men blev af Stormen drevet op paa Skæret. Det var mørk Aften, da »Dan Broström« gik ud og fandt de nødsteede Mænd paa et lille Skær, der kun var 8 Meter langt. Redningsbaaden kunde ikke lægge til, da Søen brød over Revet, og maatte derfor holde sig paa lang Afstand. Fra »Dan Broström« blev udsendt Redningsraketter, og det lykkedes at opnaa Forbindelse med Mændene paa Revet. En Trosse blev trukket ind fra Redningsbaaden og fastgjort ved den ene Baad, der kunde flyde, og efter et besværligt Arbejde Aftenen igennem lykkedes det at redde alle fire Mand i Havn.

25 Aar gammelt Vrag hæves

Den nuværende Mangel paa Metal har bevirket, at Bjergningsfirmaet Hansen & Lund, Aalborg, er gaaet i Gang med at hæve Vraget af en finsk Bark paa 400 Tons, der under forrige Krig sank i Limfjorden, hvor det har ligget i 25 Aar. Det er imidlertid blevet oplyst, at Skibets Planker er naglet sammen med Messingsøm, og da dette Metal i Øjeblikket er i høj Kurs, har Bjergningsfirmaet faaet overdraget at hæve Vraget. Et Par Maaned har man søgt efter den finske Barks Rester, og de er nu fundet hvorefter der tages fat paa Bjergningsarbejdet.

PERSONALIA**75 Aar**

Flv. Sørestaurator og Hovmester *Lauritz Borch* fyldte i Gaar — Torsdag — 75 Aar. Borch er født i Midtsjælland og kom til Søs i en Alder af 14 Aar med det daværende Skoleskib »Georg Stage«. Senere sejlede han med mangfoldige tyske og engelske Sejlskibe paa de store Verdenshave, ligesom han en Aarrække var i Land som Plantagebestyrer paa de vestindiske Øer. Derefter gik han over i Dampskibene og var bl. a. i en Aarrække Hovmester i Ø. K.'s Dampere »Transwall«, og da dette Selskab overdrog sine Dampere til det nystartede Selskab »Orient«, gik han med derover for til sidst at sejle for Dampskibsselskabet »Pacific«. Fra sidstnævnte Selskabs Dampere »Kjøbenhavn« gik han i Land i Begyndelsen af Trediverne for at overtage en Stilling i Land, som han varetog indtil Helbredet tvang ham til at lægge op. Trods Alderen er han dog aandsfrisk og rørig og han fejrede Dagen sammen med sin Hustru i Hjemmet i Guldbergsgade 12 paa Nørrebro.

70 Aar

Tidligere mangeaarig Fører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn *N. P. Nielsen*, fylder paa Søndag — den 7. Februar — 70 Aar.

Kaptajn Nielsen, der i flere Aar var Fører af S/S »Marthe« i Eksportrutten paa England, gik i Land 1938.

*

Paa Onsdag — den 10. Februar — fylder tidligere Skibsfører i Det danske Kulkompagni, Kaptajn *Jacob Schmidt*, 70 Aar.

Kaptajn Schmidt, der sidst var Fører af S/S »Dana«, forlod Søen 1917.

D. S. B.'s Søfartschef jubilerer

Den 1. August havde Søfartschef *C. H. Neergaard* været ansat i 40 Aar i Statsbanernes Tjeneste.

Da han fik Ansættelse som Styrmand i 1903, havde han forud gennemgaaet en praktisk Skole i Sømandsskab. — Han havde faret paa Langtur med de gamle Sejlskibe, og han havde været om Bord i Thingvallaselskabets Amerikadampere. I Statsbanernes Tjeneste var han først Styrmand paa Ruten Korsør—Kiel og senere ved de forskellige Færgeoverfarter. I 1919 blev han Skibsfører, og da han i 1929 blev udnævnt til Søfartschef, var han stærkt fortrolig med alle Grene inden for den Afdeling, hvor han fik Ledelsen.

Det er en stor Udvikling, der er foregaaet med Statsbane-Overfarterne i den Tid, Neergaard har været Søfartschef. En Række af dem — Færgeforbindelserne over Lillebælt, Storstømmen og Oddesund — er gjort overflødige af Broerne, som er bygget paa disse Steder. Men til Gengæld er Materiellet paa de Overfarter, som man har beholdt, blevet forøget og moderniseret, saa det kan forslaa noget. Baade paa Storebælts- og Kalundborg-Ruten har det i en Række Aar været de store, moderne Motorfærger og -Skibe, der har domineret. Det er i det hele taget et ret anseligt Antal nye Skibe, Neergaard har haft Glæden af at sætte i Fart i den Tid, han har været Søfartschef — senest den store, nye Isbryder »Holger Danske«.

Afsked

Ved kongelig Resolution er Skibsmaskinmester af 1. Grad ved Statsbanerne *Heinrich Louis Barlach*, Kalundborg-Aarhus-Overfarten, efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget i Naade og med Pension med Udgangen af April Maaned 1943.

Ordensdekoration

Ved kgl. Resolution er afskediget Skibsbygger ved Orlogsværftet *A. C. A. F. Barentzen*, afskediget Arsenalarbejder ved Søartilleriet *V. G. F. Steen* og afskediget Skibsminder ved Søminevæsenet *H. V. Egede* benaaded med Hæderstegnet for god Tjeneste ved Søetaten.

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

AKTIESELSKABET
HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibaværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikater 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

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

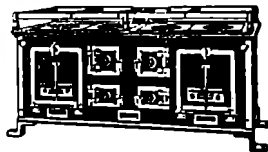
AMALIEGADE 33

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

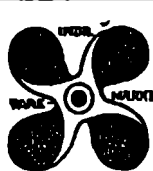
L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

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

Forlang Katalog Tit. 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 Manje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

INDR.
VARE- MÆRKER
HOLZAPFEL




FARVER & LAKKER

Specialitet: Skibsfarver

INTERNATIONAL FARVEFABRIK (HOLZAPFEL) A/S
GRUNDLAGT 1899
KØBENHAVN S



Brug
RANDERS TOV



HEMPEL'S
DANSKE FARVER
INDREGISTRERET VAREMÆRKE

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTU. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBROGGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper
som
Smøreliepumper
Brændseloliepumper

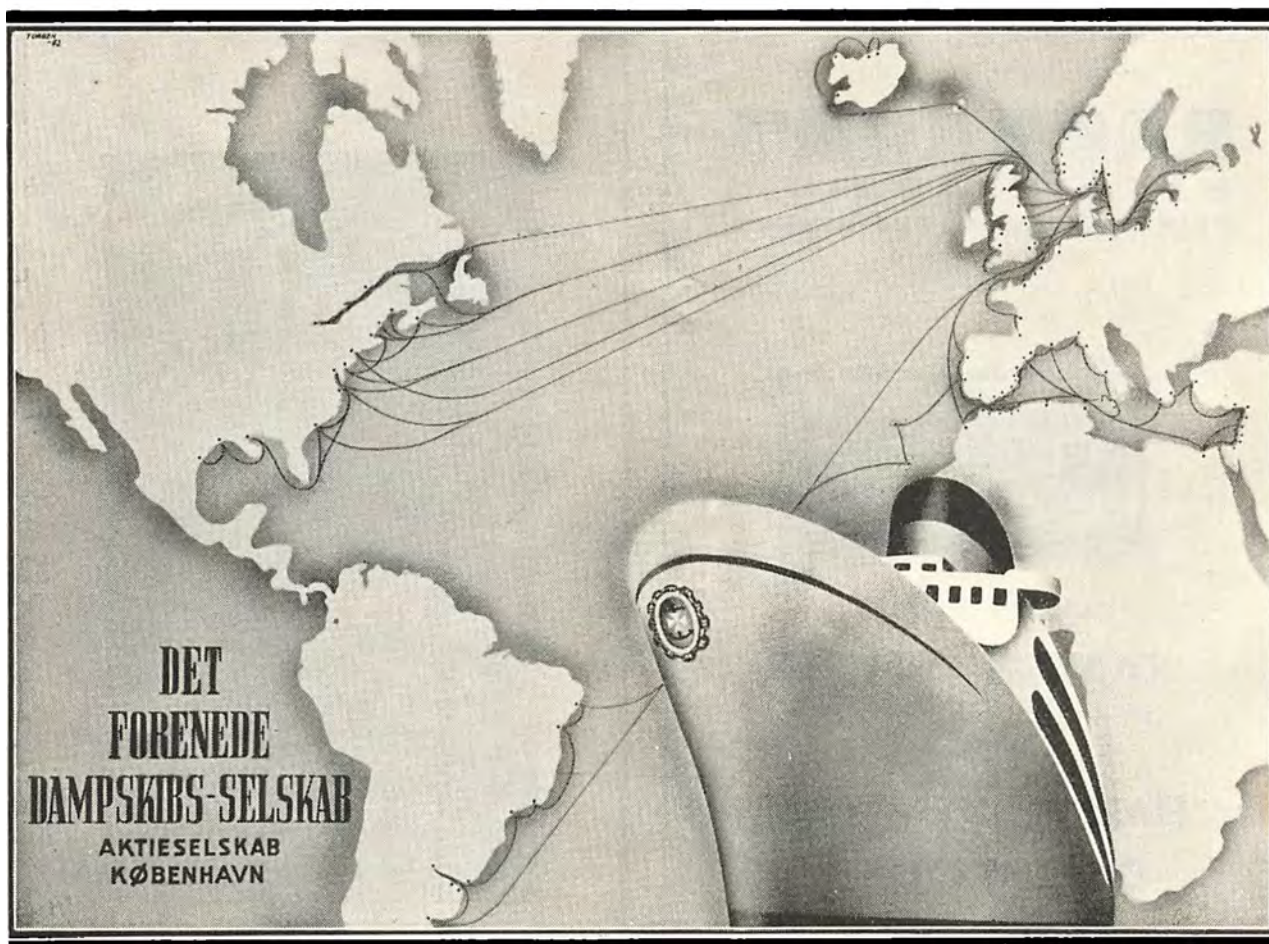


KØBENHAVNS HAVN



ALFRED OLSEN & CO. A/S

KØBENHAVN



**A/s EM. Z. SVITZERS
BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE I, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

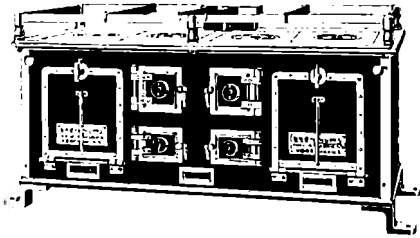
» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**BRØNNUM'S
MASKINFABRIK A/S**
HOLMBLADSGADE 47 · KØBENHAVN S.

TELEFON C. 1630



KABYS-KOMFURER

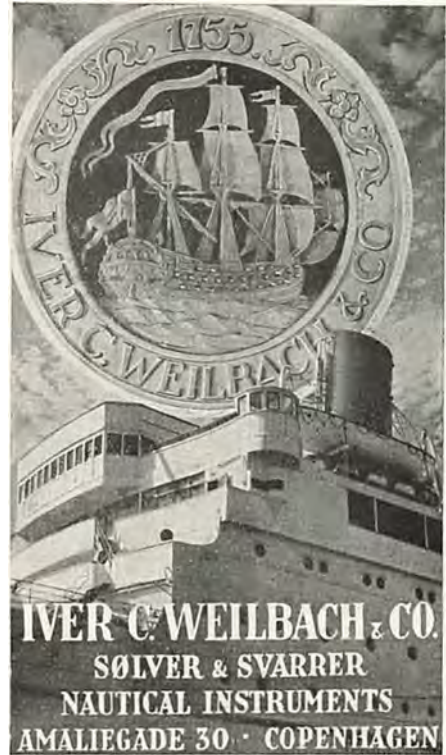
til Kul, Olie og Elektricitet

DAMPKOGEGRYDER

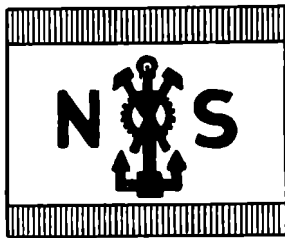
DAMPKOGERE

BAGEOVNE

m. m.



IVER C. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN



**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

NAKSKOV · DANMARK

NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

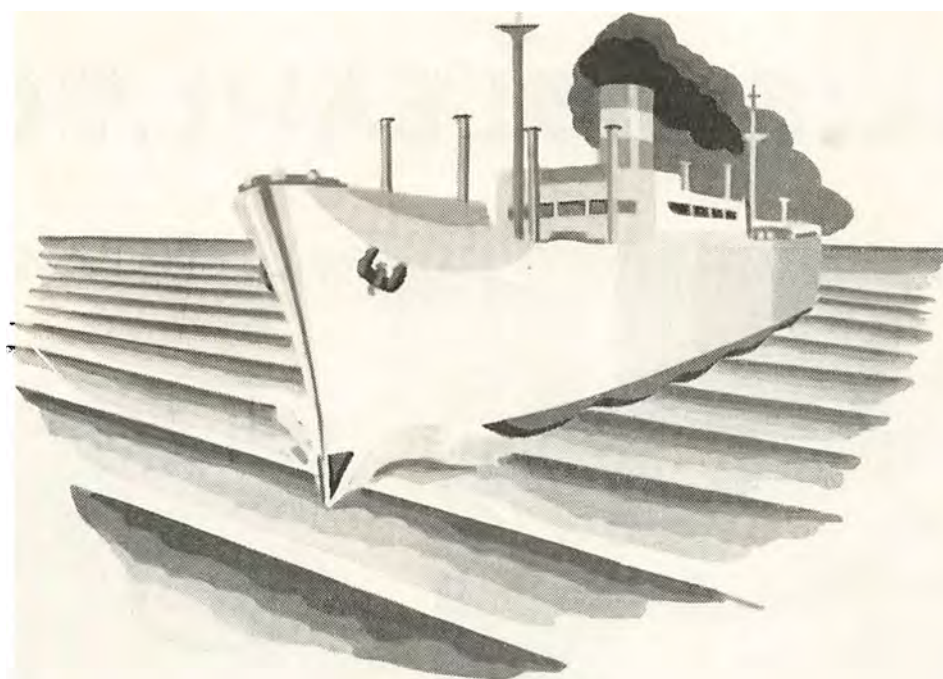
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde
Flydedok » » » 14500 Tons D.W.
Ophalerbedding » » 800 » »
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.



*Tegn Deres
Forsikringer
i*
SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

NAVIGARE NECESSE EST...



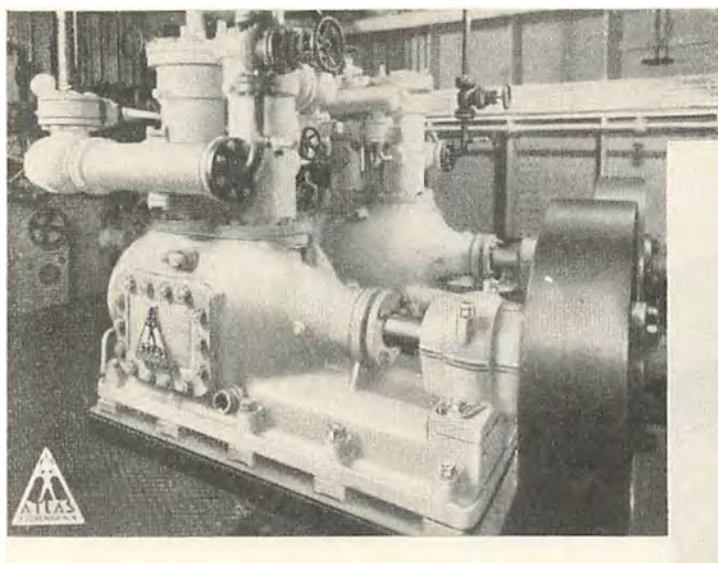
**Vi hilser den danske Skibsfart
og takker for god Gerning
i vanskelige Aar.**



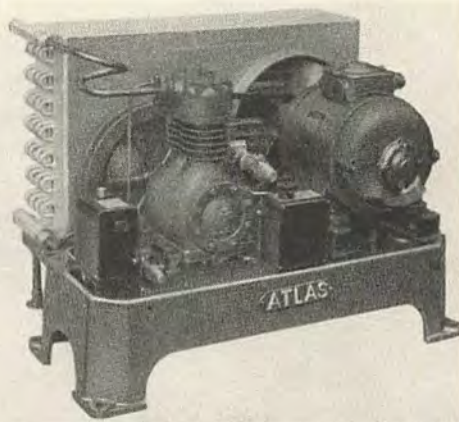
DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB



SKIBSKØLEANLÆG



for Last- og Proviantrum



I Samarbejde med Skibsbygningsingeniørerne har vore Køleteknikere gennem et halvt Aarhundrede konstrueret en lang Række ATLAS Skibskøleanlæg til Baade byggede paa danske Værfter. Disse Anlæg — saavel for Last- og Proviantrum som for Luftkonditionering — opfylder alle de strenge Krav, Rederierne maa stille til Ydeevne og Driftssikkerhed.

Som Specialister i direkte Ekspansion stiller vi gerne vore Erfaringer til Kundernes Raadighed og udarbejder med Fornøjelse — eventuelt med Hensik paa Fremtiden — Tilbud paa Last- og Proviantkøleanlæg i en hvilken som helst Størrelse og Art. Indhent Tilbud!



AS ATLAS

BALDESGADE 3 KØBENHAVN N. TLF. CENTRAL 4864

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 7

FREDAG 12. FEBRUAR 1943

50. AARGANG

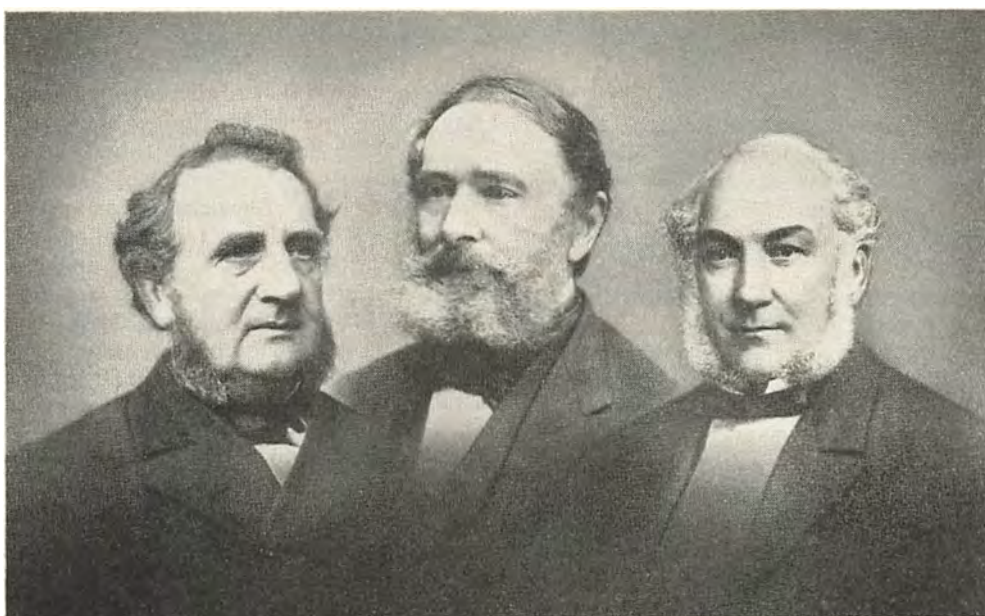
BURMEISTER & WAIN

18. FEBRUAR 1843 — 18. FEBRUAR 1943

Midt i en Mørketid, der har sat sine dybe Spor i Verdensskibsfarten, runder *Burmeister & Wain* sin Hundredeaarsdag. Det var den 18. Februar 1843, at Grundpillen blev muret til det Værft, der i en særlig

frit Laan paa 500 Rigsdaler til Forfærdigelse af en Høvlmaskine, som han selv havde konstrueret.

Da den store Fysiker *Hans Christian Ørsted* stod paa sin Berømmelses Tinde, fik han Interesse for den unge og fremadstræbende Mekaniker, og Professoren



I Midten ses H. H. Baumgarten, der den 18. Februar 1843 fik kongelig Bevilling til at drive mekanisk Værksted. Til venstre C. C. Burmeister og til højre Engländeren William Wain.

Grad har præget Skibsbygningen Verden over — i første Række, fordi Værftet fik banebrydende Betydning, da det byggede det første dieseldrevne, ocean-gaaende Motorskib.

Den danske Storindustriis Udvikling gennem det sidste Aarhundrede er som i en Nøddeskal gemt i Navnet Burmeister & Wain. Hvad der er ydet i dette efter danske Forhold saa store Foretagende er et Bevis paa, hvad Danmark industrielt kan præstere. Stor Dygtighed har her været parret med den Vilje, der kan besejre Vanskelighederne, fordi den ved, den skal gøre det. Fra første Færd var det store Maal, man satte sig, og de blev naaet, fordi man allerede i Firmaets allerførste Dage forstod, at hvad man nu byggede op, skulde bære ogsaa Fremtiden.

Grundpillen til Burmeister & Wain, der bragte Dieselmotorerne frem ude paa Verdenshavene, blev muret, da den fattige Bondedreng *Hans Heinrich Baumgarten* den 18. Februar 1843 fik kongelig Bevilling til at anlægge og drive et Maskinværksted i København, og den 11. Marts samme Aar udstedte Magistraten Borgerskabet. Smaat var det i den første Tid, men ved Energi og Agtpaagivenhed arbejdede Baumgarten den lille Virksomhed frem. Startkapitalen var et rente-

forte ham da sammen med den unge *C. C. Burmeister*, der paa Polyteknisk Læreanstalt havde tiltrukket sig Ørsteds Opmærksomhed, og det var denne, der ledte ham ind i Baumgartens Maskinværksted. I Datidens lille Danmark sporedes det snart, at der paa Christianshavn var kommet en Virksomhed i Gang, der var indstillet paa storindustriell Drift, og da man vidste, at Ørsted havde haft med den at gøre, strømmede Ordrene hurtigt ind. Baumgarten og Burmeister blev snart klar over, at den Tid maatte være forbi, da Virksomheden alene skulde være en Maskinfabrik. I 1847 blev de enige om at anlægge et Jernstøberi i et større Formål. Paa dette Tidspunkt var 60 Mand beskæftiget i Virksomheden.

Den første Skibsdampmaskine, der gik ud fra Værkstederne med Baumgarten og Burmeisters Mærke, var til en lille Dampbaad — *Dragen* — bestemt for Sejladsskibet paa Næstved Kanal. Denne Maskine, der byggedes i 1847, var paa 16 Hestekraft. Hvad der hurtigt bidrog til at sprede Firmaets Dampmaskiners Ry, var den Kendsgerning, at de var kraftigt bygget og nøjagtige i Udførelsen. Det bidrog til at skaffe nye Ordre paa en lang Række Maskiner. I 1853 byggede Baumgarten og Burmeister en større Model til en Jerndampbaad og lod den udstille i Københavns Industriforening, hvor den vakte den allerstørste Opsigt. Beskedent gjorde de to Konstruktører opmærk-



Burmeister & Wains administrerende Direktør siden 1933.
Civilingeniør C. A. Møller.

som paa, at der i England allerede tidligere var bygget lignende Baade, men det, man vilde, var at bygge danske Jernskibe, der var lige saa godt indrettede som dem, der sejlede paa Havene. Man vilde vise, at det ikke var nødvendigt at vende sig mod Udlandet. Danmark kunde selv.

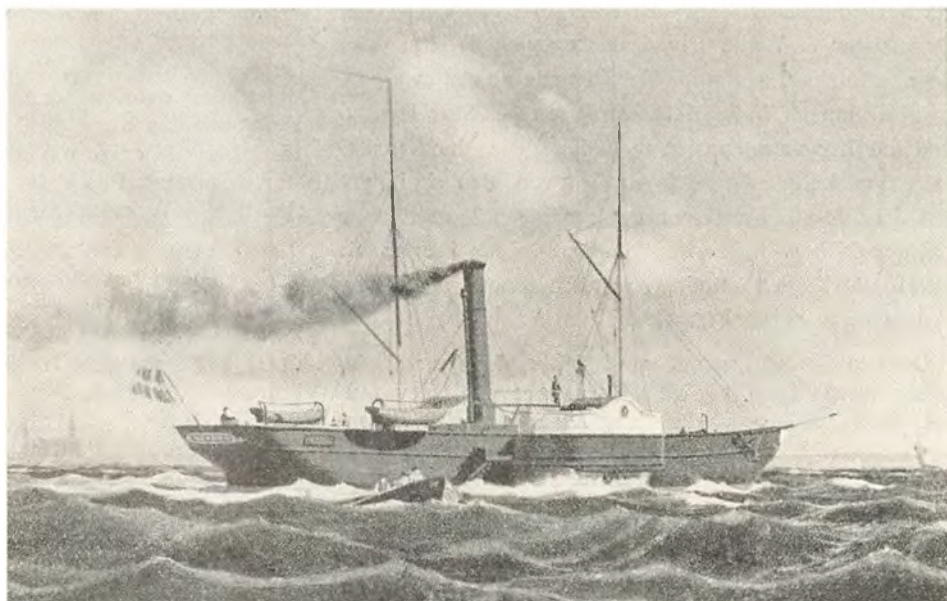
I 1863 trak Baumgarten sig ud af den nu saa store Virksomhed, og Burmeister traadte da i Samarbejde med William Wain, der var engelsk af Fødsel, men som i en Aarrække havde arbejdet som Overmaskinmester paa Orlogsværftet og senere som Underdirektør, hvor han gennem Samarbejde med Baumgarten og Burmeister havde skabt en nøje Kontakt mellem Marinen og Værftet. I 1865 gav Marineministeriet sin Tilladelse til, at Wain traadte ind i Baumgarten & Burmeister, hvis Navn den 11. Maj 1865 blev ændret til *Burmeister & Wain*. Det hedder i den Meddelelse, der da udsendtes, at Burmeister & Wain paalager sig saavel Bygning af fuldt færdige Dampskibe af hvilkenomhelst Størrelse og Slags, og af Jernsejlskibe som af enkelte Sø- og Landdampmaskiner og Lokomobiler af enhver Størrelse, saavel som af samlede Maskinerier og disses enkelte Dele, Dampkedler, store Støbearbejder, samt alle Reparationer og Ombygninger i nævnte Retninger. I de syv Aar, da Burmeister & Wain var personlige Indehavere af Firmaet — det var fra 1865 til 1872 — byggedes ikke mindre end 30

Skibe med Maskiner paa ialt 1696 HK, 55 Landmaskiner paa tilsammen 825 HK, og der foretoges en Række betydelige Skibsreparationer.

De store Bestillinger krævede paa bydende Vis en stadig Udvidelse af Værkstedsløkalerne. Samtidig maatte der skaffes Udveje for Ophalerbeddinger for store Skibe, men det krævede betydelige Kapitaler. Paa dette Tidspunkt traadte *C. F. Tietgen* til. Han meddelte, at han vilde paalage sig at skaffe Pengene. Hvis Burmeister & Wain fra at være et Interessentskab vilde gaa over til et Aktieselskab. Da han gik ind som det unge Aktieselskabs Formand, begyndte et nyt Tidsafsnit. Aktiekapitalen sættes til tre Millioner Rigsdaler.

Efter en Række lyse Aar døde Etatsraad William Wain i 1882, og det var ogsaa en Englønder, der blev Firmaets næste Meddirektør, nemlig *David Halley*, der var *managing engineer* i det store skotske Firma *Napier & Sons* i Glasgow. Halley begyndte, hvor Wain slap, og der blev foretaget store Udvidelser saavel i Maskinfabriken som paa Værftet. Ved Udgangen af 1890 fratraadte Burmeister som Direktør efter 44 Aars Arbejde. Bogholder *Bentzen* blev paa Burmeisters Forslag betroet den daglige økonomiske Ledelse, men nogen Meddirektør lik Halley ikke, og efterhaanden lykkedes det ikke denne at følge med i Udviklingen, men dog arbejdede Firmaet sig stadig frem, takket være Tietgen og Burmeisters første Rejsende, Kammerherre *Meldahl*, der i Kraft af sine Forbindelser i det danske Kongehus skabte Kontakt med det russiske Czarhof og med en Række førende russiske Rederier. Ved Tietgens direkte Mellemkomst sluttedes den hidtil største Kontrakt: en stor Transportdamper til den russiske Regering — en Ordre paa ikke mindre end 4 Millioner Kr. Senere blev denne Ordre ændret til at gælde en Kejseryacht af en Størrelse og et Udstyr, som man ikke havde set tidligere. Dette blev den senere saa berømte *Standard*.

I 1895 døde Halley, træt og udslidt, og efter mange Vanskeligheder lykkedes det Bestyrelsen at formaa Orlogsværftets Direktør *K. C. Nielsen* til at overtage Stillingen som administrerende Direktør for Burmeister & Wain. Til teknisk Bistand lik han Løjtnant *William Hovgaard*, der endnu lever i Amerika som Professor i Skibsbygningsteknik. To Aar efter blev *Martin Dessau* endvidere merkantil Direktør i Firmaet — en Stilling, han bestred saa fortrinligt til sin tidlige Død i 1919. Det var i 1897, at *Ivar Knudsen* kom til Burmeister & Wain som Maskindirektør. Samme Aar fratraadte Hovgaard for at rejse til Amerika, hvorefter Konstruktor *N. C. Hansen* fra Flensborg



Hjuldamperen »Hermod«, et større Trædampskib, der i 1854 blev Byggenummer 1 fra Baumgarten & Burmeisters Værft paa Engelskmandens Plads.



Baumgarten & Burmeisters Værft paa Engelskmandens Plads i 1865. Efter Træsnit af Carl Baugoe.

Skibsværft blev Skibsbygningsdirektør. Aaret efter blev G. A. Hagemann Tietgens Aføser som Formand for Bestyrelsen.

I Aarene fra 1899 til 1901 fik B. & W. den saa længe ønskede Montagehal med Løbekraner. I 1902 byggedes det første Specialskib til Transport af Frugt. I 1905 leveredes den nu forliste Damper *Hans Egede*, der blev bygget til Grønlands Styrelse, og i de følgende Aar byggedes en Række store Skibe til Ø.K.

Det var i Aaret 1897 lykkedes den tyske Ingeniør *Rudolf Diesel* at konstruere den første brugbare Dieselmotor, og mellem ham og Ivar Knudsen opstod et intimt og frugbringende Arbejde, og den 28. Januar blev den Kontrakt underskrevet, som skulde faa saa afgørende Betydning for saavel Dieselmotorens Udvikling som for Burmeister & Wain. I denne Kontrakt fik Burmeister & Wain Licens for Danmark paa Dieselmotorer. I 1909 fratraadte Hagemann som Bestyrelsens Formand for at blive afløst af Admiral *Richelieu*, hvorved der skabtes et nært Samarbejde mellem Ø.K. og Burmeister & Wain. Ved Kompagniets Leder og Stifter, *Etatsraad H. N. Andersens* vidtskuende Forudseenhed og Støtte fik Burmeister & Wain Impulsen til at optage Bygningen af Skibsdieselmotorer og Dieselmotorskibe, som senere resulterede i den blomstrende Virksomhed, der i Løbet af ganske kort Tid gjorde Burmeister & Wain's Navn kendt over hele Verden. Paa den første Generalforsamling, som Admiral *Richelieu* ledede som Formand i 1909, udtalte han, at »Dieselmotorerne forhaabentlig i nær Fremtid vil blive brugbare som Drivkraft for Skibe indtil en vis Størrelse, hvorved der aabnes Udsigt til uberegnelige Muligheder«. Endvidere udtalte han, at »Burmeister & Wain nu er saaledes konsolideret og hviler paa en saa sund Basis, at man med Ro tør imødesee Fremtiden«.

En ny Tid begyndte for Burmeister & Wain, da *Etatsraaden* til Ø.K. bestilte tre store, oceangaaende

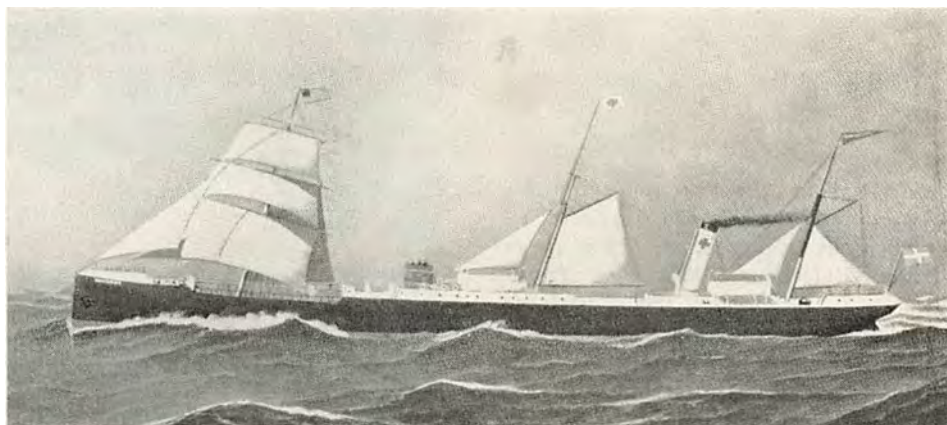
Motorskibe paa 7400 Tons d.w. og med Dobbeltkrue-Dieselmaskineri paa 2500 HK. To af disse Skibe blev givet i Ordre til Burmeister & Wain, medens det tredje blev sat i Arbejde hos det engelske Firma *Barclay, Curle & Co.*, som skulde bygge Dieselmotorer paa Burmeister & Wain's Licens. Nu gjaldt det altsaa ikke længere om at bygge smaa Motorer til stationære Anlæg, men om at konstruere Hovedmaskiner til oceangaaende Skibe. Det lykkedes her Ivar Knudsen at nyskabe dansk Skibsbygningsindustri, og paa samme Tid blev han selv og Burmeister & Wain kendt over hele den skibsinteresserede Verden.

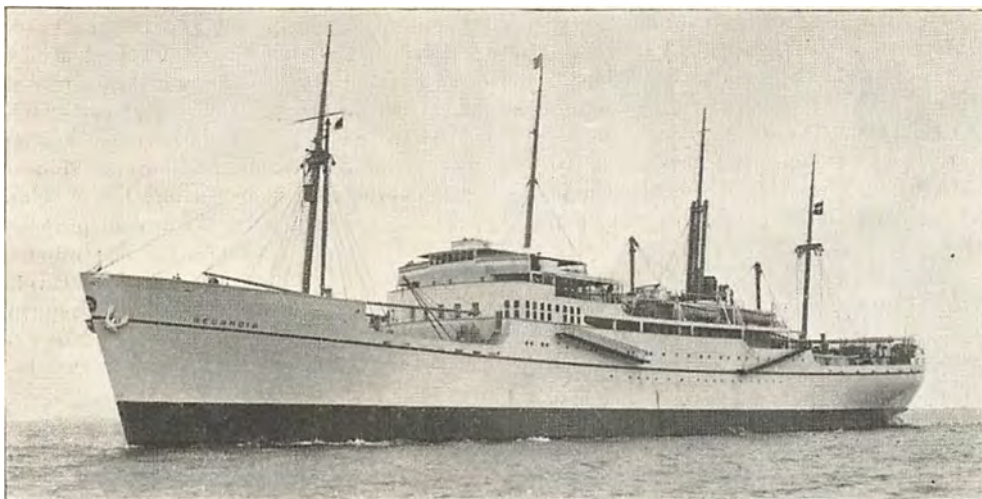
»*Selandia*«s straalende Jomfrufart til Bangkok er et meget velkendt Kapitel i den danske Skibsbygnings Historie. Man behøver blot at dvæle en Stund ved Modtagelsen i London, hvor en Række af den engelske Skibsbygnings berømteste Navne besaa Skibet. Ved en Banket om Bord udtalte den daværende Marineminister *Winston Churchill* til *Etatsraad H. N. Andersen*, at han vilde lykønske Danmark, den gamle søfarende Nation, der har vist Vejen og er gaaet i Spidsen med et Fremskridt, som vil blive epokegørende i Skibsfartens Udvikling. *Churchill* sluttede med følgende aabenhjertige Ord:

— *Danmark, der længst har vist Vejen paa Agerdyrkningens Omraade, har nu ogsaa afsløret sig som førende paa Havet.*

Endnu for Dieselmotoren paa »*Selandia*«s Prøvetur havde dokumenteret sine fremragende Egenskaber, arbejdedes der fra Burmeister & Wain's Side med stor Energi paa at udnytte de erhvervede Dieselpatenter og de forbedrede Nykonstruktioner. Man indstillede sig paa den bredest mulige Basis, og allerede i 1910 lykkedes det Burmeister & Wain at faa det store engelske Skibs- og Maskinbyggeri *Barclay, Curle & Co.* til at afslutte den første Licenskontrakt. Det var dette store Firma, der som ovenfor nævnt skulde bygge det

Det første Tankskib, der blev leveret fra Burmeister & Wain, »Christine«, bygget 1890 til D. D. P. A., der senere har faaet bygget en lang Række Tankskibe fra Værftet.





Verdens første dieseldrevne, oceangående Motorskib »Selandia«, der efter at være bygget hos Burmeister & Wain i 1912 var paa Jomfrurejse til Bangkok.

ene af de tre Motorskibe, som det østasiatiske Kompagni gav i Ordre i 1910. Dette Skib, hvis Navn var »Jyllandia«, stod ud paa Prøvetur i Maj 1912, en Maaned før Burmeister & Wain's andet Motorskib »Fionia« gik paa sin Prøvetur. Blandt de Gæster, der var inviteret til at deltage i denne, var Lord Pirrie, som øvede den største Indflydelse indenfor den engelske Skibsbygning. Da han imidlertid blev forhindret i at komme til København, bestemte Etatsraad H. N. Andersen bl. a. af den Grund, at »Fionia« skulde sejle til Kiel, hvor Lord Pirrie da opholdt sig. Lord Pirrie udtalte senere til Etatsraad H. N. Andersen, at det efter hans Mening var en ny Epøke, der med »Selandia« var indledet i Skibsfartens Historie, og paa hans Foranledning uddybedes nu det Samarbejde mellem paa den ene Side Burmeister & Wain og Det Østasiatiske Kompagni og paa den anden Side *Barclay, Curle & Co.* samt *Swan, Hunter & Wigham Richardson*, der i 1911 havde undertegnet Licenskontrakt med Burmeister & Wain med det Formaal at indføre Dieselmotoren paa Markeder udenfor Skandinavien. Efter indgaaende Forhandlinger dannedes der et Syndikat *The Atlas Mercantile Company*, der overtog alle Patentrettigheder for Motorer, bygget efter Burmeister & Wain-Princippet.

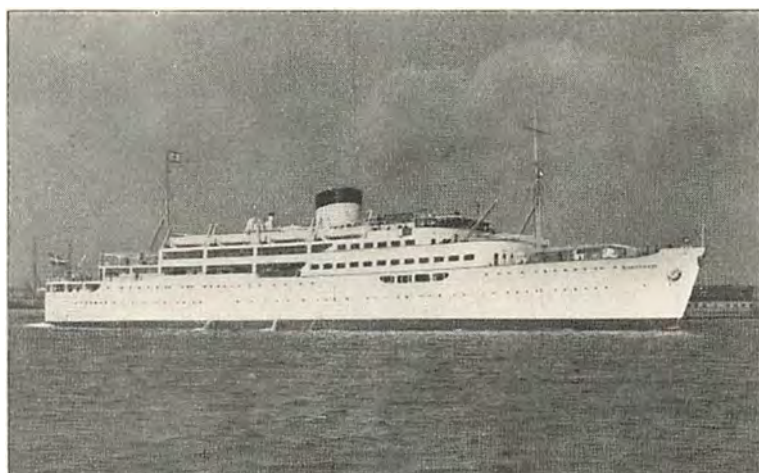
Midt i Marts 1912 grundlagdes Burmeister & Wain (Dieselsystem) Oil Engine Company, der overtog alle Patentrettigheder for Storbritannien og fik Sæde i Glasgow. Selskabets Aktiekapital var paa 550.000 Pund Sterling, og til Direktør for det udnævntes Overingeniør O. E. Jørgensen, der sammen med Overingeniør Christian Jensen havde gjort saa stor en Indsats ved Konstruktionen af de første Dieselmotorer. Det første Par Aar, indtil Verdenskrigens Udbrud, arbejdede begge de nyoprettede Firmaer fuldt ud tilfredsstillende, og Oil Engine Company naaede at ombygge fire Dampskibe til Motorskibe. Efter denne lovende Optakt gik

det desværre ikke efter Forventning. Da England kom med i Krigen, brast Forudsællingerne for *Atlas Mercantile Company*. Syndikatet blev likvideret, og Burmeister & Wain overtog fra nu af selv Arbejdet med at udnytte Patentrettighederne ved Afslutning af Licensaftaler med førende Maskin- og Skibsbyggerier over hele Verden. Oil Engine Company blev efterhaanden helt overtaget af det store Belfast Værft *Harland and Wolff*, for hvilket Lord Pirrie var Chef, og som blev Enlicenshaver for Storbritannien med Ret til at afslutte Underlicensaftaler.

De skandinaviske Lande, der var undtaget fra den oprindelige engelske Kontrakt, sluttede hurtigt op om B. & W., og allerede den 9. Juni 1912 undertegnedes en Kontrakt med Akers mek. Verksted, der nu i mere end en Menneskealder har bygget Dieselmotorer efter Burmeister & Wain's System. I 1916 sluttede Göta-verken sig til Kredsen omkring Burmeister & Wain, og i de følgende Aar blev der truffet Licensaftaler med de ledende Maskinfabriker i Holland, Belgien, Tyskland, Frankrig, Italien, Spanien og Amerika. Til Trods for, at Krigen greb dybt ind ogsaa i denne Udvikling, arbejdede Burmeister & Wain sig i Aarene omkring den store Krig frem til at blive det førende Firma indenfor Skibsdieselmotorbygningen.

En Række Aar sad *H. H. Blache* og *Christen Overgaard* paa Direktørposterne i B. & W., men de lyse Tider varede ikke ved, og da Verdenskrisen satte ind i 1929, rantes Skibsfarten og dermed Burmeister & Wain haardt. Efter Loven om den fremtidige Ordning af Burmeister & Wain's Forhold i 1933 begyndte der en ny Epøke. Selskabet var ved Loven blevet delt i to Afdelinger, nemlig en Driftsafdeling, der skulde videreføre Selskabets levende Virksomhed, og en Afviklingsafdeling, der uafhængig af Driften skulde likvidere de Aktiver og Passiver, som ikke havde Forbindelse med den levende Virksomhed. Den gamle Bestyrelse traad-

Et Højdepunkt ikke alene for Burmeister & Wain, men for hele den danske Skibsbygningsindustri, var Leveringen af de to Passager-Motorskibe til Rumænien, »Transilvania« og »Basarabia«. Paa Prøveturen til Bornholm naaede »Basarabia« en Fart af 25,3 Knob og blev dermed det hurtigste oceangående Dieselskib i Verden. Herudfor ses »Basarabia«.



te tilbage, og en ny valgtes med Direktør H. P. Lading som Formand. Som administrerende Direktør valgtes Civilingeniør C. A. Møller, der paa det Tidspunkt beklædte en betydelig Post i den F. L. Smidth'ske Koncern. De tidligere Direktører Einar Bondegaard og H. H. Blache blev henholdsvis Skibsbygningsdirektør og Maskindirektør. De to Underdirektører E. L. Barloed og Paul Hansen forblev Souschefer for Tegnestuen paa henholdsvis Refshaleøen og Christianshavn.

Det faldt i Civilingeniør C. A. Møllers Lod som administrerende Direktør at rekonstruere hele den levende Virksomhed fra Bunden, at konsolidere de finansielle Forhold og føre Virksomheden frem igen gennem de ofte meget oprørte Vande med mange farlige Skær og at genoprette den Tillid, som Burmeister & Wain havde nydt rundt om i hele Verden.

De stærkeste Kræfter er ganske naturligt sat ind i Arbejdet med de store Dieselmotorer til Skibe, og da man var gaaet i Gang med at bygge Specialskibe, blandt andet Køleskibe til Frugttransport, Tankskibe, Passagerskibe, Færger, Trawlere, Havundersøgelsesskibe og Lystyachter, maatte Dieselmotorerne tillempes og indrettes med disse særlige Formaal for Øje. Straks efter Verdenskrigen kom Burmeister & Wain i den livligste Forbindelse med The Ocean Steam Ship Co., ogsaa kaldet Blue Funnel Line efter Skorstensmærket, der over en længere Aarrække overtog 28 store Skibsdieselanlæg. Til det japanske Marked leveredes der i det samme Tidsrum 16 Skibsdieselanlæg af en ny Type, nemlig dobbeltvirkende Firtaksmotorer. Den største Sejr udadtil vandt Firmaet imidlertid, da Skibsreder Dan Brostrøm til den svenske Amerikalinie bestilte to store dobbeltkruede Dieselmotoranlæg, hver paa ca. 12.000 HK. til de to nye, store Passagerdieselmotorskibe »Gripsholm« og »Kungsholm«, mens selve Skibene blev bygget hos Armstrong Whitworth i Newcastle og Blohm & Voss i Hamburg. Næsten uoverskuelig er den Dieselmotorflaade, som i Tiden fra 1920 til 1930 er udgaaet fra Burmeister & Wain, og som til Danmarks Hæder har vist dansk Skibsbygningskunst og Maskinsnille paa alle Verdenshave og i alle betydende Havne. De mange Ordre krævede en yderligere Udvidelse af Virksomheden, og i 1927 erhvervedes derfor Kjøbenhavns Flydedok og Skibsværft. Hele Funktionærstaben derfra blev overtaget, og det store Etablissement gled ind som et ganske naturligt Led i Burmeister & Wain.

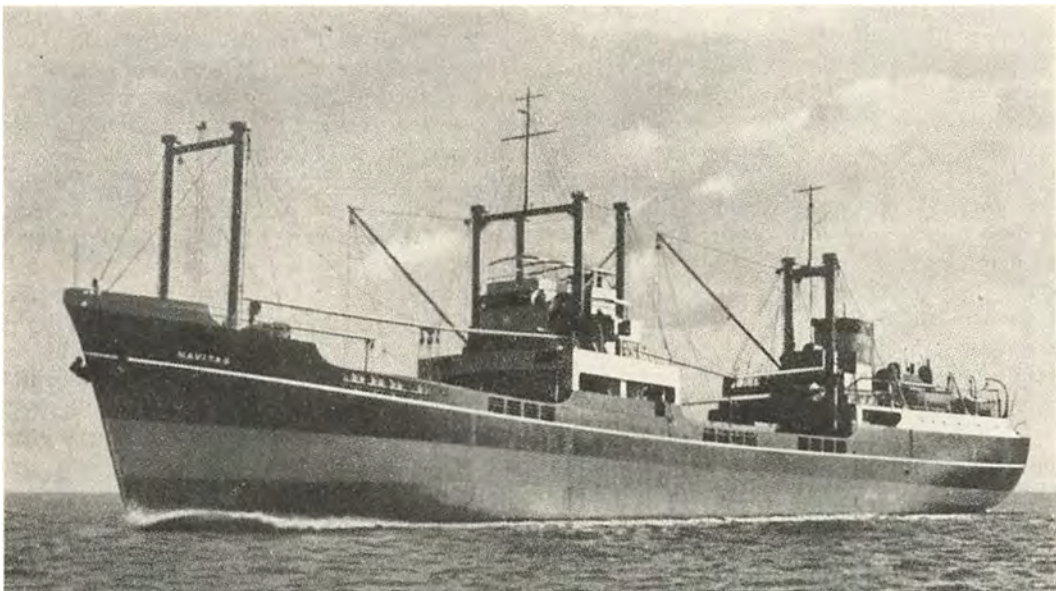
Tendensen i Skibsbygningen har mere og mere været at bygge større Skibe og udvikle teknisk fuldkomne Specialtyper. Lige siden B. & W. i 1890

leverede Tankbaaden »Christine« til Det Danske Petroleum's Aktieselskab, har Firmaet arbejdet med at skabe en særlig god og praktisk Tankbaadstype. Fra de senere Aar kan særlig nævnes de tre »Esso«-Tankskibe paa ca. 15.000 Tons Dødvægt til D.D.P.A. samt en lang Række Standardtankbaade til norske Redere. En anden Specialskibstype, som Burmeister & Wain har interesseret sig særlig for, er Frugttransport- og Køleskibe, der har vundet Anerkendelse og Indpas i en lang Række førende Skibsfartslande. Et Højdepunkt, ikke alene for Burmeister & Wain, men for den danske Skibsbygningsindustri, var Leveringen af de to Passagerskibe M/S »Transilvania« og M/S »Basarabia« til et rumænsk Rederi. Disse to Skibe, der er paa 6700 Bruttoregisterløns, betegner stadig noget ganske enestaaende i Retning af Konstruktion, teknisk Udstyr og elegant Indretning, og de er med en Fart af ca. 25,3 Knob de hurtigste oceangaaende Dieselmotorskibe i Verden.

Under Krigen har Burmeister & Wain taget store Opgaver op med Hensyn til Generatordriften. Ved Krigsudbruddet blev Skibsfarten jo saa følelig ramt af den stadig større Oliemangel, og derfor dukkede ganske naturligt den Tanke op, at man ogsaa kunde fremdrive store Dieselskibe ved Hjælp af Gas udviklet i en Kulgasgenerator af Burmeister & Wain's Konstruktion. I 1941 blev der lagt Køl til det første oceangaaende Gasdieselskib i Verden, »Navitas«, og i Efteraaret 1942 gennemførte det sin vellykkede Prøvetur, der vakte stor Opmærksomhed.

I 1935 indtraadte Civilingeniør Adolf Houmøller, der tidligere havde været Direktør i De Forenede Jernstøberier, i Direktionen. I 1935 udtraadte Direktør Bondegaard og i 1936 Direktør Blache af Direktionen, mens Diplomingeniør Georg Dithmer, der var Underdirektør paa Refshaleøen, i 1936 indtraadte i den, saaledes at den samlede Direktion herefter har bestaaet af Civilingeniør C. A. Møller som administrerende Direktør, Civilingeniør A. Houmøller som Driftsdirektør og Diplomingeniør Georg Dithmer som Skibsbygningsdirektør.

Denne Direktion fortsatte Arbejdet med Rekonstruktionen af Virksomheden, og især blev der gjort et stort Arbejde for en Rationalisering af Driften.



Motorskibet »Navitas« paa 3.000 Tons d.v., Verdens første oceangaaende Gasgeneratorskib. Det er nu i Aar leveret til Aktieselskabet Navitas, København.

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Imens Krigen paa Østfronten udvikler sig paa en Maade, som næppe mange havde tænkt sig sidste Efteraar, er Diskussionen om, hvor og hvornaar den anden Front vil komme, atter ved at blusse op i de Allieredes Hovedstæder, London og Washington, idet man synes at gaa ud fra, at Planerne herfor definitivt er bleven fastlagt under Churchills og Roosevelts Møde i Casablanca. De mere nøgterne blandt saavel de engelske som amerikanske Journalister advarer dog imod al for stor Optimisme, idet de paapeger, at Tonnageslaget, som i Øjeblikket er de Allieredes alvorligste Problem, først maa vindes, da det, som det paapeges, kun nytter lidt at have baade Mænd og Materiel, naar Transportvanskeligheder stiller sig i Vejen for deres Indsats paa de strategisk rigtige Steder.

Hvorledes de Allieredes Tonnagesituation i Virkeligheden er, er det iøvrigt vanskeligt at blive klog paa. Vi kender de tyske Sænkningsstal; i Januar var det iøvrigt relativt lille, men baade fra engelsk og amerikansk Side savnes der praktisk talt konkrete Oplysninger herom. I de sidste Taler, den engelske Levedsmiddelminister, Lord Woolton, har holdt, har han imidlertid stærkt lagt det engelske Folk paa Sinde at spare alt, hvad spares kunde paa Fødemidler, da Krigens Udvikling vilde medføre, at endnu mindre Tonnage vilde stillet til Disposition for Importen af Næringsmidler fra de oversoiske Lande. Om dette nu skal forstaas saaledes, at man er ved at flytte Tonnage, der tidligere har været brugt til Import af Korn o. s. v., over i andre Trades med mere direkte Tilknytning til en forestaaende Aktivisering af den engelsk-amerikanske Krigsindsats, eller om der ligger andre Faktorer bagved, vil antagelig vise sig i det kommende Foraar.

Fra de oversoiske Fragtmarkeder er der iøvrigt ikke stort at rapportere. De sidste til Sverige kommende Meddelelser fra New York omtaler, at Erts fra Nordcuba til Northern range er sluttet til \$4.60 plus 145 pCt. Krigstillæg imod \$5 plus 140 pCt. i forrige Uge. Iøvrigt har *Maritime Commission* frigivet Tonnage til saavel Erts som Salpeter fra Chile til Golfen og Northern range, ligesom Kulfarten fra Hampton Roads til Sydamerika har faaet tildelt adskillige Dampere, der efter Udlosningen i Sydamerika skal hente Erts i Brasilien til Northern range. *Maritime Commission* har ligeledes dækket Tonnagebehovet for Erts fra Indien til U. S. Atlantic og har approberet Afslutningen af en enkelt Damper for Kromerts fra Cypern til U. S. Atlantic eller Gulf til \$28. Copra in bulk fra Indien til Northern range skal være sluttet til \$25 plus 40 pCt. Krigstillæg, og en Ladning Kokosolie fra Indien eller Ceylon til Golfen er sluttet med Tankbaad til \$18 plus 40 pCt. Krigstillæg. Tildelingen af Tonnage til Vestindiafarten har været ret begrænset til stor Harme for Sukkerekseportorerne paa Cuba, som ligger med store Lagre, som de ikke kan finde Købere til andre Steder.

For engelsk Begning er der igen sluttet Fosfat fra Kosseir til Durban til 37/6d., og Kul Durban/Buenos Ayres kan gentages til 57/-.

Hvede fra Buenos Ayres til Portugal noterer nominelt \$63.

Paa vore hjemlige Markeder er Kultransporterne fra Tyskland til Danmark naturligvis det, der interesserer mest. Det er desværre kun begrænset, hvad der gøres i denne Trade, men der synes nu at være et vist Haab om, at Tilforslerne i den kommende Tid vil blive noget større. I tysk Kystfart er der stadig god Anvendelse for Tonnage til Transport af Kul og Korn paa Basis af de fastlagte Rater. I Salpeterfarten

fra Norge til Danmark kan der stadig placeres enkelte Skibe for Februar Lastning, hvorimod Efterspørgslen for Marts Lastning er bedre. Rateniveauet ligger uforandret omkring Kr. 24.

KRAV OM BEGRÆNSNING AF FORMUESKATTEN

Erhvervenes Skatteudvalg har til det Folketingsudvalg, der behandler Skatteloven, rettet en Henvendelse, hvori det henstilles, at den i Skatteloven fastsatte Grænse paa en Gennemsnitsbeskatning paa 75 pCt. af Indtægter, der rammes af Merindkomstbeskatningen, ogsaa kommer til at gælde Indtægter, der ikke er steget.

Desuden henstiller Udvalget, at Reglen om en Grænse paa 75 pCt. for Beskatningen af en Indkomst — der nu siger, at Gennemsnitsbeskatningen for hele Indtægten ikke maa overstige 75 pCt. — ændres, saaledes, at ingen Del af Indtægten beskattes med mere end 75 pCt. I en Række Eksempler vises, hvorledes Dele af Indtægten kan blive beskattede med helt op til 102 pCt.

Videre ønsker Udvalget en Ændring i Aktieselskabsbeskatningen, saaledes at Aktiekapitalen plus hele det Beløb, der frivilligt er henlagt til Reserver, henregnes til Selskabets Egenkapital ved Beregningen af det Beløb, hvoraf Udbytteraten skal beregnes. Ligeledes ønsker man Bestemmelsen om, at Merindkomstskat til Staten ikke kan fradrages ved Beregningen af Selskabernes skattepligtige Indkomst næste Aar slettet, saaledes at Forholdet her bliver paa samme Maade som i Personbeskatningen.

Derefter peges i Henvendelsen paa, at Beskatningen af de cooperative Selskaber stadig er overordentlig mild i Forhold til Aktieselskabsbeskatningen. Særlig grelt virker en Bestemmelse om, at Brugsforeningerne for den skattepligtige Indkomstprocent beregnes, maa fradrage 4 pCt. af Omsætningen, medens Aktieselskaberne først maa fradrage 5 pCt. af Aktiekapitalen, efter at Indkomstprocenten er beregnet. Man henstiller, at denne iøjnefaldende Ulighed i Beregningen af de to Erhvervsgrupper udlignes, eventuelt ved at Aktieselskaberne paa dette Punkt bringes ind under samme Regler som Brugsforeningerne.

Udvalget retter sluttelig en kraftig Opfordring til Folketingsudvalget om at reducere Formueskatten. Det hedder herom:

Som Forholdene har udviklet sig i Løbet af de sidste Aar med stigende Pengerigelighed, høje Obligations- og Aktiekurser og Vanskelighed ved at lindre rentebærende Placering af de ledige Driftskapitaler, synes det nu stærkt paakrævet, at en Nedsættelse af Formueskattens Promiller finder Sted.

Uanset Tabel af en meget stor Del af Handelsflaaden og de foretagne Realisationer af Lagre og Besætninger, er det sandsynligt, at Landets skattepligtige Formue pr. 1. Januar 1943 vil udvise en betydelig Stigning. I reelle Værdier er Landet imidlertid blevet langt fattigere, og saa længe Krigen varer, maa man være forberedt paa, at de reelle Værdier vil svinde yderligere ind.

Under disse Forhold maa Erhvervenes Fællesudvalg meget advare imod at opretholde den hidtidige høje Formueskat. Det bør tages i Betragtning, at Skatten beregnes paa en pengemæssig Højkonjunkturs opskruede Værdier, men at Skatten muligvis til sin Tid skal betales under nedadgaaende Konjunkturer og paa et Tidspunkt, da der antagelig vil være haardt Brug for en konstruktiv Indsats.

Formueskatten er saa vidt Udvalget bekendt større end i noget andet Land, og der er i mange Tilfælde utvivlsomt et udpræget Misforhold mellem Formueskattens Satser og det Udbytte, Formuen kan afkaste. Det er yderligere en Urimelighed, at der ikke ved Op-

gørelsen af den skattepligtige Formue kan fradrages paalignede Skattebeløb og endnu ikke paalignede Skatter, som det paahviler Formueejeren at udrede af den Indtægt og Formue, som selvangives.

91 DANSKE FISKERE OMKOMMET VED KRIGSFORLIS

Ulykkesforsikrings-Forbundet for dansk Fiskeri har i 1942 modtaget Anmeldelse om 110 Ulykestilfælde, hvoraf de 38 havde Døden til Følge, medens 6 medførte alvorlig Invaliditet.

Af de 38 anmeldte Dødstilfælde, der fordeler sig med 30 inden for »Dansk Fiskeriforening's Omraade, skyldes de 24 Krigsforlis, og Antallet af de siden Krigens Udbrud krigsforliste danske Fiskere udgør her efter 91.

KRAVET OM THYBORØNS LUKNING FASTHOLDES

Folketinget har nu afsluttet 1. Behandling af Forslaget om Thyborøns Lukning, og Forslaget er derefter sendt i Udvalg. I Folketinget holdt Ministeren for offentlige Arbejder, Hr. *Gunnar Larsen*, en længere Tale. Efter Ministerens Mening var Virkningerne af Limfjordens Lukning overdrevet af adskillige Talere. Mange af Fiskerne er sikkert Lejlighedsfiskere; desuden er det muligt, at Fiskeriet vil blive bedre i det lukkede Farvand, og hvad Havfiskeriet angaar, kan det sikkert trives ligesaa godt fra andre Havne som fra Thyborøn. Bevarelse af det frie Indløb udelukkende ved Anlæg af to Møler betragtede Ministeren som et Eksperiment, og Chancerne for, at det kan lykkes, er allfor smaa til at Staten vil ofre de store Beløb derpaa. Eksemplet Hvide Sande skræmmer, og Ministeren advarede derfor bestemt mod at gaa ind for Distriktsingeniør Bondesens Plan. Overfor

Frederik Dahlgaards usædvanlig stærke Angreb udtalte Ministeren, at han ikke kunde fremsætte og lægge Navn til andet Forslag end det, han anser for det korrekteste. Drøftelsen af Forslaget havde ikke været Ministeren til megen Lære, og hvis Ministeren skulde fremsætte et nyt Forslag, vilde han komme med det samme igen.

Han var som sagt villig til Forhandling, men han ønskede en hurtig Behandling, thi ingen kan vide, hvornaar Vesterhavet blander sig i Sagen.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet er Styrmand i Det Forenede Dampskibs-Selskab *Anders Zachau Christensen* omkommet ved Krigsforlis. Styrmand Zachau Christensen, der blev 46 Aar gammel, traadte i 1924 ind i Rederiets Tjeneste efter at have sejlet nogle Aar som Styrmand i Ø. K.

Til Marstal er der indløbet to Dødsbudskaber. Det oplyses, at Maskinmester *Alfred Hansen*, der var forlyret med en af Rederiet Alfred Christensens Dampere, er død i Udlandet. Ogsaa Hovmester *Knud Helge Hammelev Sørensen* er død i Udlandet. Han omkom under Udøvelsen af sin Gerning. Han sejlede før Krigsudbruddet ud med Damperen *H. H. Petersen*, der ejes af H. C. Christensens Rederi.

MASKINMESTRENE FORENING

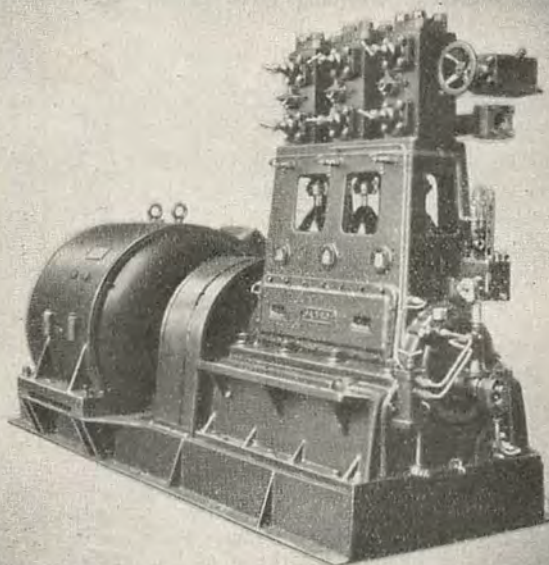
Maskinmestrenes Forening, der holder Generalforsamling paa Lørdag, har i Medlemsbladet udsendt Beretningen for 1942. Der indledes med en økonomisk Oversigt, og derefter redegøres for de i Aarets Løb førte Forhandlinger om Overenskomstforholdene samt Domme og Voldgiftskendelser. Endvidere refereres de førte Forhandlinger med enkelte Virksomheder, Statens Maskinmestres Forhold, Pensionsfor-

SABROE KØLEANLÆG

LAST-OG PROVIANT-
KØLEANLÆG
SKÆL-IS ANLÆG
DAMPMASKINER
KØLEHUS-ANLÆG
ELEKTRISK AUTOMATISKE
KØLEANLÆG OG
KØLESKABE



SABROE KULDE
— til alt og alle



SABROE

AARHUS KØBENHAVN
TLF. 370 · CENTRAL 9842

sikringen og Maskinmestrenes fremtidige Uddannelse.

Foreningens Medlemsantal udgjorde den 1. Januar 1942 ialt 3720. I Aarets Løb afgik 381 Medlemmer, hvoraf 70 skyldtes Dødsfald, og der optoges 330 Medlemmer, saaledes at Medlemsantallet ved Aarets Udgang var 3669. Der er i Aarets Løb udbetalt til Julehjælp, Huslejhjælp og fra Legater ialt 15,025 Kr. Arbejdsløsheden har været aftagende, idet der den 1. Januar 1942 var 172 arbejdsløse Medlemmer, hvoraf 94 modtog Understøttelse, medens der den 31. December kun var 75 Arbejdsløse, hvoraf 45 fik Understøttelse. Der er ialt udbetalt 172.600 Kr. i Understøttelser.

LEJDEBAADSTRAFIKEN INDSTILLET

I følge den svenske Søfartspresse er der forskellige Problemer vedrørende Lejdetrafiken, der skal tages Stilling til, og der er derfor givet Ordre til, at samtlige Lejdebaade skal ligge stille.

Uløst staar Spørgsmaalet om Erstatningstonnagen for de fem Skibe, der er gaaet ned, idet det ikke staar klart, om man skal tage den fra de i Sverige oplagte, større Skibe, eller fra de Skibe, der gaar i Fart udenfor Spærreazonen.

UDBYTTEBEGRÆNSNING

I Sverige har man vedtaget en Lov om Begrænsning af Udbytte for Aktieselskaber, og den er nu traadt i Kraft. Det er fra forrige Lørdag forbudt Aktieselskaberne at udbetale større Udbytte end 6 pCt., for saavidt Udbyttet ikke i de foregaaende Aar har været højere. I dette Tilfælde er det efter nærmere fastsatte Regler tilladt Selskaberne at give højere Dividende.

Loven om Begrænsninger af Udbyttet for Aktieselskaber maa ses i Forbindelse med de almindelige Bestræbelser for at standse Inflationstendenser i Sverige. Da Fagforeningerne for ca. halvanden Maaned siden i Principet akcepterede en almindelig Standsning af Lønstigningerne, var det under Forudsætning af, at der indførtes Udbyttebegrænsning for Aktieselskaberne, saaledes som det nu er sket. Det svenske Pristandsningsprogram virkeliggøres saaledes etapevis, og der synes at være gode Muligheder for, at en almindelig Standsning af Inflationen paa denne Maade kan tilvejebringes.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Til Ångfartygsaktiebolaget Tirling har Eriksberg nu leveret Motorskibet *Sameland*, som er bygget for Svenska Orient Liniens Regning.

Sameland er paa 5.075 Tons d.w., og Farten er beregnet til 16 Knob paa fuld Last. Skibet er af samme

Type og Udførelse som de sidste til Orient Linien leverede Motorskibe fra Eriksberg.

*

Rederiaktiebolaget Nordstjernans Motorskib *Argentina*, som blev søsat fra Götlaverken den 28. Marts i Fjor, er nu leveret til Rederiet efter en Prøvetur fra Værftet.

Argentina er paa 7.400 Tons og faar en Fart paa 17 Knob paa fuld Last.

Fra Sverige oplyses det endvidere, at Rederiaktiebolaget Reut i Göteborg af Rederiaktiebolaget Soya i Stockholm har købt Tankmotorskibet *Soya VI*. Skibet, der er bygget i 1940 ved Eriksberg, er omdøbt til *Svea Reuter*. Det laster 1.700 Tons og er bygget specielt for Transport af vegetabiliske Olier.

20 AARS JUBILÆUM I FINLANDS HAVNEFORBUND

Finlands Havneforbund har fejret 20-Aarsdagen for sin Oprettelse. Allerede i 1916 rejstes Spørgsmaalet om et Samarbejde mellem de større finske Havne, og Resultatet blev Vedtagelse af fælles Havne- og Trafikafgifter. I Slutningen af 1922 tog Havnekaptajn *Emil Strom*, Kotka, Initiativet til Forarbejder til et finsk Havneforbund. Han indkaldte til et forberedende Møde, og ved et nyt Møde, hvori deltog Repræsentanter fra Havnebestyrelserne i Januar 1923, blev »Finlands Hamnförbund» stiftet.

I de forløbne Aar har Forbundet først og fremmest koncentreret sit Arbejde om Fastlæggelse af ensartede Afgifter. I 1924 offentliggjordes Forbundets første Forslag til saadanne Takster. Disse Takster toges efterhaanden i Brug overalt og er stadig gældende. Trafiktaksterne blev reguleret i 1938 paa Grund af de nye Toldsatser, og under Krigen er saavel Havne- som Trafiktaksterne forhøjet med 50 pCt. Forbundet har ligeledes behandlet Spørgsmaalet om en grundig Reform af Havneafgifterne. En Komité har beskæftiget sig med dette Spørgsmaal, og man har undersøgt Mulighederne for i Stedet for Nettotonnage som Grundlag for Takstberegningen at anvende Bruttotonnagen i Forbindelse med Tonsantallet for løstet eller lastet Gods. Komitéens Arbejde er dog indtil videre afbrudt.

Forbundet har ogsaa beskæftiget sig med de tekniske Anlæg i Havnene og har blandt andet ved Aarsmøderne arrangeret Foredrag om saadanne Emner. I Aarenes Løb har Forbundet afholdt sine Aarsmøder i forskellige Byer, saa Repræsentanterne har kunnet faa Indblik i Havneforholdene. Formand for Havneforbundet er for Tiden Kommerseraad Ivar Lundfors.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Havneudvidelsen i Odense

Efter de oprindelige Beregninger skulde det store Bolværksarbejde ved den nye Havn i Odense være i fuld Gang. Man havde ventet at kunne begynde Arbejdet kort efter Aarsskiftet. Havnevæsenet havde allerede paa dette Tidspunkt fremskaffet Materialerne til Bolværksarbejdet, og der var indhentet et Tilbud paa Arbejdet. Dette Tilbud ventedes antaget, og derefter skulde de første Pæle rammes ned. Men forskellige Forhold hevirkede, at Bolværksarbejdet maatte udbydes i Licitation, og derved blev Arbejdets Paabegyndelse forsinket.

Licitationen er nu afholdt, og det viste sig, at mange Entreprenørfirmaer — deriblandt en lang Række udenbys — vilde være med i Konkurrencen om Arbejdet. Der forelaa ikke færre end 35 Tilbud paa Bolværksarbejdet, som omfatter 455 løbende Meter Bolværk. Det laveste Tilbud var fra Firmaet Bondesens Eff., Kolding, og det lod paa 144.190 Kr. Derefter fulgte Holger Aarslev A/S, Aarhus, 149.950 Kr., Skærbæk Jensen & Co., Aalborg, 152.442 Kr., Civilingeniør F. Schultz, Randers, 171.715 Kr., Entreprenør John Sørensen, Odense, 185.751 Kr. 90 Øre, Tomrernes

Andelselskab, Odense, 193.735 Kr., Entreprenør Carl Nielsen, Odense, 200.000 Kr.

De fleste Tilbud laa lidt over 200.000 Kr., og det højeste Tilbud lod paa 323.800 Kr. Havneudvalget og Byraadet vil nu afgøre, hvem der skal have Arbejdet overdraget.

Esbjerg-Kutter frygtes forlist

Redningsdamperen fra Esbjerg er kommet i Havn efter at have foretaget Eftersøgning af Kutteren »Margov» E. 218, som man frygtede skulde være forlist under Stormen. Det lykkedes Redningsdamperen at finde Kutterens Mast og Sejl, og der menes herefter ikke at være Tvivl om, at Skibet er forlist og de tre ombordværende omkomne. Det var Fiskeskipper Marinus Henrik Zebitz, hans Son, Søren Otto Zebitz og Frode Ankerhjelms Carlsen, alle fra Esbjerg.

Nye Underdirektører i »Skandinavia»

Fra 1. Februar er de hidtidige Prokurister i Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia»: *Max Bischoff*, *Sigvard Burvil*, *Georg Sjøman* og *Chr. Tønder* blevet udnævnt til Underdirektører.

Nyt Rederi i Odense

Under Navnet Rederi-Aktieselskabet Odin er et nyt Rederi startet i Odense, Aktiekapitalen, 56.000 Kr., er fuldt indbetalt. Korresponderende Reder er Speditør Poul Trolle.

Dødsfald

Tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet Dania, Kaptajn *Peter Lorentzen*, Esbjerg, er død 86 Aar gammel.

Kaptajn Lorentzens Ungdom til Søs faldt i de store Sejlskibes Dage. Han sejlede i en Del Aar som Styrmand i Fart med Fanø-Skibene paa Hollandsk Indien. I 1892 blev han Fører af Barken *Valparaiso* af Ribe, der ligeledes gik paa Langfarterne. Med dette Skib sejlede han, indtil han i 1901 traadte ind i Dampskibsselskabet »Dania» som Kaptajn.

I 1922 gik Kaptajn Lorentzen i Land og tog Bopæl i Esbjerg.

Rederiet Nordhavet

Paa et Bestyrelsesmøde i Rederiet »Nordhavet» A/S vedtoges det, efter forskellige foretagne Afskrivninger og Henlæggelser til Reservefond, at foreslaa den kommende Generalforsamling at udbetale et Udbytte paa 6 pCt. til Selskabets Aktionærer.

Rederiet ejer Motorskibene »Göte» og »Almee» paa henholdsvis 180 og 150 Tons Dødvægt.

Hav og Kontinent

Paa »Børsen»s Forlag har cand. jur. Knud Strandgaard atter udsendt en instruktiv lille Pjece »Hav og Kontinent». I to Afsnit giver Forfatteren en Orientering af Skibsfartens Vilkaar i Fredstid. Han paaviser gennem Eksempler og Tal Søtransporternes Overlegenhed overfor de kontinentale Transportmidler, ogsaa i økonomisk Henseende.

Pjecens andet Afsnit handler om rene Shipping-Problemer som Rate-Reguleringer, Konferencedannelser o. s. v. Interessant er Forfatterens Synspunkt paa den amerikanske Skibsfartspolitik, saaledes som den udviklede sig i Aarene op imod denne Krig.

»Den sorte Sejler»

I Middelfart Ret verserer der for Tiden en lille Sag, hvori den uskyldige Sømandsvise om »Den sorte Sejler», spiller Hovedrollen.

Sagens rette Sammenhæng er den, at en Sømand en Aften ved Midnatstid gik og nymmede et Par Strofer af denne Vise. Et ungt Par, der gik i Nærheden, og i Særdeleshed den unge Dame, følte sig generet ved at høre disse Strofer, og anmeldte Sømanden til Politiet. Senere viste det sig, at den unge Dames Øgenavn var »Den sorte Sejler». Politiet forelagde Sømanden en Bøde paa 20 Kr., som han imidlertid nægtede at ville betale, og Sagen gaar nu til Landsretten.

Selvlæsende Skibspumpe

En ung Nordmand, *Rolf A. Elness*, har opfundet en selvlæsende Skibspumpe, som ikke behøver anden Drivkraft end Bølgeslagene mod Skibssiden. En halv Meters Bølgehøjde er nok til, at Pumpen sprøjter 1 Ton Vand ud pr. Minut. Pumpen kan foreløbig bruges af Skibe af alle Størrelser indtil 3000 Tons. Opfindelsen antages navnlig at faa Betydning for Fiskerflaaden. Hvordan Pumpen virker i uregelmæssig Sø, ved man imidlertid endnu ikke noget om, da Forsøg hermed ikke er tilendebragt.

Nyt spansk Skibsværft bygger 40 2500-Ton'ere

I Valencia er der dannet et nyt Skibsværftsaktieselskab, som i den kommende Tid skal begynde paa Bygningen af 40 Skibe, hver med en Tonnage paa 2500 Tons. Det er Hensigten, at disse Skibe skal gaa i Kystfarten.

Det nye Værft disponerer over tre Beddinger. Det er Hensigten, at der saa snart som muligt skal anlægges yderligere tre Beddinger, saaledes at det bliver muligt at færdigbygge et Skib hver Maaned.

Udvidet Skibsfart mellem Tyrkiet og Ægypten

Det meddeles, at der vil blive oprettet en regelmæssig Ruteskibsfart mellem Tyrkiet og Ægypten for at faa de Varer frem, som Tyrket har købt fra Ægypten og andre Lande. Den største Del af disse Vareposter ligger for Tiden oplagret i Port Said. Tyrkiske Fragtdampere med en gennemsnitlig Størrelse af 5000 Tons skal gaa i regelmæssig Fart mellem Port Said og de tyrkiske Havne

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2

SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Iskanderun, Mersina og Istanbul. Ogsaa Skibe, der fører ægyptisk Flag, vil blive sat ind i denne Fart.

Trelleborg Ångfartygs Nya A-B.

Trelleborg Ångfartygs Nya A-B viser for Aaret 1942 en Bruttoindtægt paa 6.536.409 Kr. mod 5.063.992 Kr. Aaret forud. Efter ordinær Afskrivning paa Tonnagen samt ekstraordinære Afskrivninger paa leveret eller bestilt Tonnage med 3.400.000 Kr. og Henlæggelse til Skatter er der 1.117.426 Kr. til Disposition, som Bestyrelsen foreslaar anvendt til Udbyttebetaling paa 12 pCt. med 540.000 Kr. Til ny Regning overføres 577.426 Kr.

»British Oil Shipping» giver intet Udbytte

The British Oil Shipping, hvis Skibe hovedsagelig er beskæftiget med Transport af Mineralolie, har sluttet sit Regnskabsaar med et Nettooverskud paa 9136 Pund Sterling mod 25.770 Pund Sterling i Fjor. Der gives ikke Udbytte i Aar, medens der i Fjor udbetaltes 15 pCt.

I Aarsberetningen henvises til, at det formindskede Udbytte er foranlediget af Forøgelsen af Driftsomkostningerne og Fordyrelsen af Skibenes Reparationer.

PERSONALIA**80 Aar**

Tidligere Skibsfører i Det danske Kulkompagni, Kaptajn *Jacob Schmidt*, fyldte i Onsdags 80 Aar.

Kaptajn Schmidt, der kom til Søs i 1877, traadte efter endte Navigationseksaminer ind i Torms Rederi, hvor han sejlede en Del Aar, indtil han i 1905 gik over til Det danske Kulkompagni, hvor han i 1911 blev Fører. I 1917 gik han i Land efter en Torpedering.

60 Aar

Skibsfører i Det dansk-franske Dampskibsselskab, Kaptajn *H. P. Haure-Petersen*, fyldte i Onsdags 60 Aar.

Efter i sin Ungdom at have sejlet paa Langfart med de store Fanø-Skibe og udenlandske Storsejlere, tog han Navigationseksaminerne paa Fanø. Efter nogle Aars Sejlsads i Det Forenede, som Styrmand paa *Georg Stage* og Rederierne Vulcan og Frem traadte han i Dansk-Fransk Tjeneste. Kaptajnen, der nu fører et af Rederiets store Dieselmotorskibe, tilbragte Fødselsdagen langt fra Danmark.

50 Aar

Sømand Hans Andersen, Aarhus, der er Repræsentant i Sømandenes Forbund og Medlem af Sø- og Handelsretten i Aarhus, fylder i Dag — Fredag — 50 Aar.

Vandbygningsvæsenet

Maskinmester *H. P. Pahl* er udnævnt til Fuldmægtig under Vandbygningsvæsenets 5. Lønningsklasse fra 1. Febr.

Ordensdekorationer

Otte af det danske Redningsvæsenes Redningsmænd er blevet dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn. De otte er:

Opsynsmand ved Hanstholm Redningsstation *Jens Bjerregård Pedersen*, Opsynsmand ved Østerby Redningsstation paa Læsø *Holger Andersen Melchiorsen*, Baadformand ved Nymindegab Redningsstation *Jens Jensen Hoy*, Baadmand ved Vester Agger Redningsstation *Joh. Chr. Mikkelsen*, Baadmand ved Thyborøn Redningsstation *Jens Vinter Christensen*, Baadmand ved Hvide Sande Redningsstation *Ingvald Olsen*, fhv. Opsynsmand ved Rønne Redningsstation paa Bornholm *Anton Ditlev Flade*, fhv. Baadmand ved Anholt Havn Redningsstation *Axel Gwert Vestergaard-Larsen*.

Endvidere er forhenværende Opsynsmand ved Redningsstationen i Vedersø *Poul P. Bank* blevet dekoreret med Fortjenstmedaillen i Sølv.

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

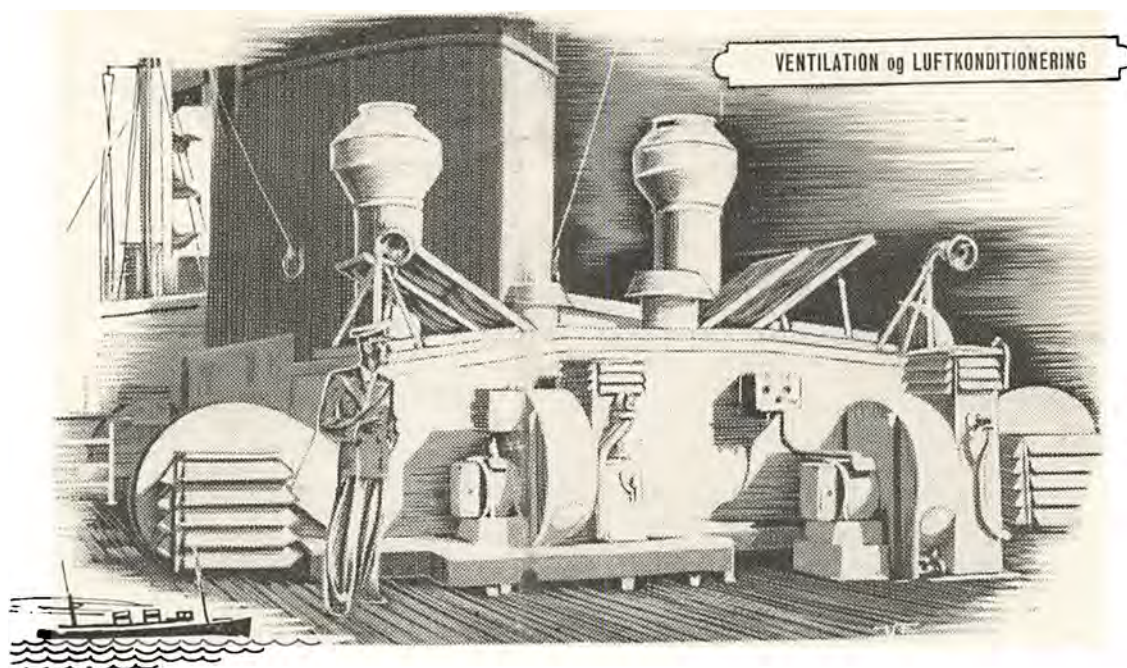
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer



Ogsaa til Søs

paa moderne Skibe er rigtig Ventilation nødvendig

Gennem Aarene har D. F. J. installeret Ventilationsanlæg og Luftkonditionering i Skibe saavel som i Forretningslokaler, Administrationsbygninger, Hospitaler, Restauranter, Skoler, Biografer o. m. a. Steder — og fra alle Sider foreligger Vidnesbyrd om, at et D. F. J.-Anlæg fungerer tilfredsstillende. Vi paatager os enhver Opgave; hvad enten Anlægget er stort eller lille, vil det blive udført med den Grundighed, der er vort Princip.

D ♦ F ♦ J
DE FORENEDE JERNSTØBERIER ½

Moderne Ventilation og Luftkonditionering

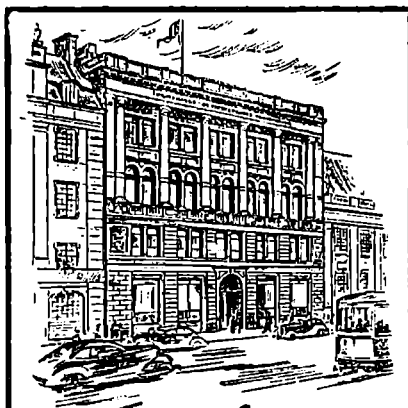
LUFT EFTER ØNSKE

SALGSADFELINGER: Kbhvn. Tlf. C. 8808 — Aarhus Tlf. 100 — Odense Tlf. 4709

- 1** Vi har 30 Aars Erfaring. Vor mangeårige Erfaring, suppleret med stadige Forsøg er den bedste Garanti for, at vore Principer ved Beregning og Konstruktion af Ventilationsanlæg er de mest moderne og hensigtsmæssige.
- 2** Landets største Type-Udvalg. Hvert enkelt Anlæg konstrueres under Hensyntagen til det individuelle Behov, saaledes at der opnåes absolut største Økonomi og Driftssikkerhed.
- 3** Udstrakt Service. Vor Stab af Specialister staar til Deres Rødsighed under et Anlægs Projektering, Udførelse og Drift. Vi giver gerne alle Oplysninger og udarbejder Forslag og Tilbud uden Forbindende.

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	Basball:
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København	Søren Olesen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klia
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Hirtshals	Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	

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

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

CHR. CLEMMENSEN

(JAC. OG UPPE 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

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code

RUDKØBING

Erik Andersens Eff.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 8

FREDAG 19. FEBRUAR 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Churchills sidste Underhustale berørte naturligvis Cogsaa Undervandsbaadskrigen, og hans Udtalelser om dette Spørgsmaal var mere tillidsfulde for de Allierede, end de har været længe, selv om han, sin Vane tro, ikke undlod at pege paa, at Krigen om Handelstonnagen stadig var de Allieredes alvorligste Problem. Konkrete Tal om Ødelæggelsen af Handelskibe opgav han ikke, da det, som han nævnte, kun vilde hjælpe Aksemagterne, men han bekræftede, hvad vi, paa Basis af svenske Beretninger om Sænkningerne om de Allieredes Tonnageproduktion, tidligere har nævnt, at de Allieredes Tonnageresourcer i de sidste 6 Maaneder var vokset med godt 1,25 Mill. BRT. Nogen større Lettelse i Tonnagesituationen betyder dette naturligvis ikke, men for de Allierede er det dog et Skridt i den rigtige Retning, selv om naturligvis kun Fremtiden kan vise, om denne Bedring kun er af forbigaaende Karakter, eller om Krigen paa de syv Have er kommen ind i en Fase, hvor Vægt-skaalen maaske langsomt men sikkert bevæger sig i de Allieredes Favør.

Beretningerne om Forholdene paa de oversøiske Markeder taler iøvrigt stadig om Tonnageknaphed. Den amerikanske *War Shipping Administration* har givet enkelte Licenser for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika, men baade fra Brasilien og Argentina kommer der Klager over Kulmangel. De faa Skibe, der har faaet Approbation af Kul til Rio/Santos og Lower Plate, skal for Størstedelens vedkommende laste brasiliansk Erts tilbage til Northern Range. Om de øvrige amerikansk kontrollerede Trades opgives, at adskillige Skibe er sluttede for Erts og Salpeter fra Vestkysten af Sydamerika til Golfen og U. S. Atlantic, ligesom en stor Del Tonnage, der har løstet Krigsmateriel i den persiske Bugt og Suezomraadet, har faaet Ordre til at laste Erts fra Indien til Staternes Østkyst. Raterne i de her nævnte Trades rapporteredes alle at være uforandrede.

Fra de engelske Markeder foreligger der kun faa Meddelelser. Englænderne har købt en Flydedok i Uruguay, som skal betales med Leverancen af 100.000 Kul fra Wales. Raten herfor ligger paa 57/6d. Basis Buenos Ayres. Iøvrigt har der fundet visse Reguleringer Sted i den engelske Kuleksporttrade til Spanien og Portugal. Raten Wales/Lissabon er nu 94/- og Wales/Huelva 97/6d.

I de frie Trades noteres Korn Buenos Ayres/Lissabon stadig til \$63 og Korn Buenos Ayres/Callao til \$24. Hvede Buenos Ayres Rio eller Santos indike er nu \$20.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stort set uforandrede. Der har været noget livligere i Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark. I Salpeterarten fra Skiensfjorden til danske Havne er der stadig en Række Ordre for Martsafskibning. Raten ligger omkring 23/24 Kroner pr. Ton. Iøvrigt er der stadig god Efterspørgsel efter Tonnage til tysk Kystfart, ligesom der cyclerer en Række Ordre fra Tyskland til Norge og vice versa.

SVITZER-BAAD FORLIST

Ved Løkken og Blokhus er der inddrevet en Redningsflaade, en Dykkerdragt og en Mængde Redningskranse, alle mærket »Bjørn«. Man kan ikke

være i Tvivl om, at Vraggodset hidrører fra Svitzers Bjærgnings-Motorbaad »Bjørn«, der har haft noget Bjærgningsarbejde at udføre ved Hanstholm. Det er oplyst, at »Bjørn« sidste Fredag Nat laa for Anker ud for Thorsted Strand, men af Stormen blev tvunget til at sætte Kursen mod Hirtshals Lørdag Morgen. Den naaede ikke til Hirtshals, men Lørdag Aften begyndte det omtalte Vraggoods at drive ind. Da der stadig driver Vraggoods i Land, hidrørende fra »Bjørn«, kan der ikke herske Tvivl om, at den er gaaet ned med hele Besætningen.

»Bjørn« er hjemmehørende i Esbjerg. Den er forsynet med en Dieselmotor paa 193 HK og maaler 80 Bruttotons. Den førtes af Kaptajn Chr. Jespersen, Esbjerg, og havde en Besætning paa seks Mand, nemlig Maskinmester Rasmus Hansen, Maskinassistent Peter Møller Petersen, Matros Rudolf Jensen, Matros Børge Holm, Matros Chr. Knopper og Dykker Harald Knudsen Krogh, alle Esbjerg.

DAMPEREN »GRETE«S FORLIS

Rederiet J. Lauritzen har modtaget Meddelelse om, at Damperen »Grete« er krigsforlist i Middelhavet, og at hele Besætningen er reddet og befinder sig i spansk Havn. Skibet, der var paa Rejse fra Valencia til sydfransk Havn med Last til Danmark og Norge, er bygget i Helsingør i 1931, og det var paa 1563 BRT.

Blandt »Grete«s Mandskab var, da Ulykken skete, en Del spanske Søfolk, men Størstedelen af Besætningen, deriblandt alle Officererne, var danske.

»Grete«s Fører var Kaptajn A. S. Roesen, en Mand paa 44 Aar, der har været ansat i Rederiet J. Lauritzen i omtrent en Snes Aar, siden 1932 som Skibsfører. Det er anden Gang, han er ude for et Krigsforlis i disse Farvande, idet han var Fører af Damperen »Edith«, da den i 1937 under den spanske Borgerkrig blev sænket i Middelhavet.

»Grete«s Forlis angives i Telegrammerne at være sket mellem Opopesa og Benicarlo indenfor den spanske Territorialgrænse. Det vil sige, at Forliset er sket 50—60 Sømil Nord for Valencia.

Ved Damperen »Grete«s Forlis gik 8000 Kasser spanske Appelsiner, som var paa Vej til Danmark, tabt.

Det var den første Appelsinladning, som blev sendt paa Vej hertil efter den nye dansk-spanske Handelsaftale. De 8000 Kasser indeholdt efter en skønsmæssig Beregning næsten 3 Millioner Appelsiner.

DEN DANSKE STAT STIFTER SELSKAB TIL BYGNING AF DANSKE SKIBE PAA DANSKE VÆRFTER

Under 13. Februar er i Aktieselskabs-Registeret optaget »Aktieselskabet af 6. Februar 1943«, hvis Formaal er at afslutte eller indtræde i Byggekontrakter med Hensyn til Skibe, som i Henhold til dansk-tysk Overenskomst af 23. Oktober 1942 agtes bygget paa danske Værfter for dansk Regning for derved at sikre disse Skibe for det danske Samfund, saavidt muligt ved Salg eller Bortchartring af Skibene til danske Rederier. Selskabet har Hovedkontor i København; Selskabets Vedtægter er af 6. Februar 1943. Den tegnede Aktiekapital udgør 50.000 Kr., fordelt i Aktier paa 1000 Kr. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt. Hver Aktie giver 1 Stemme. Aktierne lyder paa Navn. Overdragelse af Aktier kan

kun ske med Finansministerens og Handelsministerens Samtykke. Bekendtgørelse sker ved anbefalet Brev. Stiftere paa den danske Stats Vegne: Departementschef Hakon Jespersen, Krathusvej 3, Charlottenlund, Afdelingschef i Finansministeriet Christian Meldgaard Christiansen, Pr. Maries Allé 1, Kontorchef i Handelsministeriet Peter Villadsen, Herluf Trollesgade 23, begge af København. Bestyrelse: Nævnte C. M. Christiansen, P. Villadsen samt Højesteretssagfører Arne Kemp, Holmens Kanal 42, København. Selskabet tegnes — derunder ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom — af to Medlemmer af Bestyrelsen i Forening eller af et Medlem af Bestyrelsen i Forening med Direktøren eller en Prokurist.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

I den første Halvdel af Februar Maaned er der bl. a. foretaget følgende Ændringer i Skibslisten: M/S Nordbo af København (OYOA) er udslettet som forlist.

S/S Gustav Diederichsen af Aabenraa (OZND), er udslettet som forlist.

S/S Marie Clausen af Kolding (OUIU) er udslettet som forlist.

INTET UDBYTTET I Ø. K.

Det Østasiatiske Kompagni meddeler, at Regnskabet for 1942, der er opgjort med nødvendigt Forbehold, idet der ikke foreligger Regnskabsoplysninger fra Udlandet, viser et Overskud, som med Tillæg af Overførslen fra forrige Aar 2,085,417 Kr. samt det paa Dispositionsfondet staaende Beløb 2,500,000 og med Fradrag af Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, Renter og Afskrivning andrager 1,483,904 Kr., som foreslaas overført i ny Regning.

Generalforsamlingen afholdes Onsdag den 17. Marts Kl. 15 i Kompagniets Kontorbygning, Holbergsgade.

Ø. K. gav sidste Gang Udbytte i 1939 og da 8 pCt. ligesom de nærmest foregaaende Aar. Den foreliggende Regnskabsmeddelelse for 1942 viser, at Selskabet ikke har haft tilstrækkelige Indtægter til at dække sin Administration, Afskrivninger og andre Omkostninger med, men har maattet dække disse fra Overførselen fra i Fjor og fra Dispositionsfondet.

BURMEISTER & WAINS AARSREGNSKAB

Paa et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri fremlagdes Regnskabet for 1942. Efter at der er foretaget Afskrivninger paa Bygninger, Maskiner m. v., andrager Aarets Nettooverskud 5,832,966 Kr. Da Overførslen fra forrige Aar andrager 667,711 Kr., er der saaledes ialt 6,500,677 Kr. til Disposition. Af dette Beløb henlægges til lovmæssigt Reservefond 291,648 Kr. og til Betaling af Skatter afsættes 1,500,000 Kr. Der er for Tiden fra 1. Januar 1942 til 16. Marts 1942 udbetalt 6 pCt. af den gamle Præferencekapital, 12,950,000 Kr., med 161,875 Kr. Der udbetales 5½ pCt. af den nye Præferencekapital, 16,800,000 Kr., for Tiden fra 16. Marts 1942 til 31. December 1942 med 731,500 Kr. Til lovmæssigt Reservefond henlægges yderligere 670,851 Kr., hvorefter dette andrager 25 pCt. af den nuværende Aktiekapital. Bestyrelsens Tantième andrager 40,000 Kr. Til Opskrivning af Stamaktiekapitalen anvendes 1,400,000 Kr., hvorefter denne andrager ialt 11,200,000 Kr. Til lovmæssigt Reservefond henlægges yderligere 350,000 Kr., svarende til den foretagne Opskrivning af Stamaktiekapitalen, hvorefter Aarets samlede Henlæggelser til lovmæssigt Reservefond andrager ialt 1,312,500 Kr. Restbeløbet, 1,354,802 Kr., foreslaas benyttet til Udbetaling af 6

pCt. Dividende paa Stamaktiekapitalen, 9,800,000 Kr., med 588,000 Kr., og til Overførsel til næste Aar 766,802 Kr.

Burmeister & Wains Netto-Overskud for 1942, godt 5,8 Mill. Kr., adskiller sig ikke i væsentlig Grad fra det foregaaende Aars, da det androg godt 5,7 Mill. Kr. B. & W.s Netto-Overskud gik i Aarene for Krigs-Udbrudet, 1936—38, stærkt i Vejret, nemlig fra 1,4 Mill. Kr. i 1936 til 2,8 Mill. i 1937 og 4,9 Mill. i 1938, for i 1939 at dale til 3,9 Mill. Kr. og i 1940 til 2,4 Mill.; i 1941 steg det til 5,7 Mill. Kr. og i 1942 til 5,8 Mill. Kr.

DAMPSKIBSSELSKABET DRACO: 6 PCT.

Dampskibsselskabet *Draco* har holdt Generalforsamling, hvor det blev vedtaget at udbetale 6 pCt. i Udbytte. Overskudet er 40,817 Kr.

Den første Del af Aaret 1942 var præget af den usædvanlig haarde Vinter, men det lykkedes at holde de to smaa Motorskibe »Gniben« og »Enigheden« i Fart paa Timecharter paa den norske Kyst hele Vinteren til tilfredsstillende Fragter.

Da Motorskibet »Gniben« i Maj Maaned kom hjem, forliste det kort efter paa en Rejse fra Aalborg til Horsens, hvorved man havde den Sorg, at 3 Mand af Besætningen omkom.

Motorskibet »Enigheden«, som Rederiet havde paa Timecharter indtil omkring 1. September, sejlede med udmærket Held, og Fortjenesten var efter Skibets Størrelse og Forholdene paa Fragtmarkedet ganske god.

Rederiets Damp »Skagen«, som siden den 9. April 1940 har været beslaglagt af den engelske Regering, blev med Skæringsdato den 1. Juni 1942 solgt til et herværende Rederi for 500,000 Kr., hvoraf 300,000 Kr. blev betalt kontant, og Resten henstaar som en Prioritet i Skibet, der forfalder ved Krigens Afslutning efter nærmere fastsatte Bestemmelser. Rederiet har dog stadig Part i Skibets eventuelle Fortjenester i Udlandet. Denne Forretning stabiliserede Selskabets Økonomi i ganske betydelig Grad, og Saldoen paa Skibets Kapitalkonto 224,431 Kr. 82 Øre er henlagt til Konto for Nyanskaffelser.

I September købte Rederiet et Motorskib paa 470 Tons, som fik Navnet »Grenen«. Skibet var temmelig kostbart, men saafremt det faar Lov at sejle uden Uheld, haaber man, at det vil kunne nedskrives, inden Skibspriserne igen bliver normale. Desværre fik dette Skib kort efter Overtagelsen et større Havari, saa det var ude af Fart i 40 Dage og derfor ikke naaede at indtjene ret meget i 1942.

Motorskibet »Grenen« er saaledes ved Aarsskiftet Rederiets eneste Skib, men saafremt Rederiet faar Lov at beholde Skibet, venter man sig, at det vil sejle med godt Resultat.

Det er Bestyrelsens Hensigt at holde likvide Midler til Raadighed saaledes, at Rederiet, naar Skibspriserne bliver normale, staar rustet til Indkøb af større Tonnage.

KRIGEN HAR KOSTET 922 DANSKE SØFOLK LIVET

De to store nautiske Foreninger »Maskinmestrenes Forening« og »Den almindelige danske Skibsførerforening« har holdt deres Generalforsamlinger i den forløbne Uge. Uhyggelig store var de Tal, der blev nævnt over Søfolk, der er omkommet under Krigens som Følge af Krigshandlinger.

Maskinmestrenes Forening havde som Gæster Generalsekretæren for Sammenslutningen af skandinaviske Maskinmestre, Overmaskinmester Grafström fra Malmø, Direktøren for Svenska Maskinbefælsforbundet Anders Söre og Formanden for Finlands Maskinmästareförbundet V. H. Peräinen.

I sin Beretning udtalte Formanden, Maskinmester K. A. Rasmussen, at 35 danske Maskinmestre havde

sat Livet til som Følge af Krigsforanstaltninger i det forløbne Aar. Siden Krigens Udbrud i 1939 havde ialt 141 danske Maskinmestre mistet Livet som Følge af Krigen.

I sin Beretning kom K. A. Rasmussen endvidere ind paa en udførlig Omtale af de Forhandlinger, der havde været ført i Aarets Lob angaaende Krigstillæg, Krigsforsikring, Dyrtidstillæg m.m. Angaaende Krigstillægget udtalte han, at dette Spørgsmaal ogsaa i Aar havde fundet sin Afgørelse i Arbejds- og Forligsnævnet. Desværre var det ikke lykkedes at faa en passende Forhøjelse af de gældende Krigstillæg, der alle maatte siges at være utilstrækkelige, og dette var navnlig Tilfældet med det Krigstillæg, der ydes for Sejlads i Indenrigsfarten. Naar dette Tillæg er saa ringe, skyldes det navnlig den besynderlige Beregningsmaade, som er fastsat af Arbejds- og Forligsnævnet og som det heller ikke i Aar var lykkedes at faa ændret. Hvis dette skal betragtes som Samfundets Repræsentant maa det siges, udtalte Formanden, at det danske Samfund vurderer de Søfarendes Indsats umaadeligt lavt.

Angaaende Krigsforsikringen oplyste Formanden, at de Forhandlinger, der havde været ført med Dansk Dampskibsrederiforening, var resulteret i, at Rederiforeningen og de Søfarendes Organisationer i Fællesskab havde foretaget en Henvendelse til Handelsministeren med Anmodning om, at den gældende Lov om Krigsforsikring for Søfolk maatte blive taget op til Revision, da de Satser, der ydes ved henholdsvis Invaliditet og Død næppe kan siges at være tilfredsstillende og dette gælder ikke mindst den Erstatning, der ydes i Dagpenge i Tilfælde af Invaliditet. Der ydes i saa Tilfælde Dagpenge à 5 Kr. 50 Øre, hvilket vil sige, at en Sømand, der under Udøvelsen af sin Tjeneste er blevet Invalid som Følge af Krigsskade, er henvist til at forsørge sig selv og sin Familie for 5 Kr. 50 Øre om Dagen i det som Regel lange Tidsrum, der hengaar, inden Invaliditetserstatningen bliver fastsat. De Søfarende kræver, at der i saa Tilfælde bør ydes Dagpenge, der svarer til den paagældendes Løn.

Ved Generalforsamlingen i »Den almindelige danske Skibsførerforening« udtalte Formanden, Kaptajn H. P. Hagelberg, nogle Mindeord over de Ofre, Krigen har kostet den danske Sømandsstand. Det fremgik af Kaptajnens Udtalelser, at siden Krigens Udbrud til Udgangen af 1942 er der omkommet ialt 922 Sømænd, deraf 347 i Aaret 1942. Af danske Skibsførere er siden Krigens Begyndelse omkommet 45, heraf 11 i det sidste Aar.

Ogsaa Kaptajn Hagelberg kom i sin Beretning udførligt ind paa Krigsforsikringen og udtalte sig her samstemmende med Maskinmester K. A. Rasmussen.

Skibsførerforeningens samlede Medlemstal pr. 1. Februar er i Aar 855 mod 864 i Fjor. Regnskabet viser en samlet Formue for Foreningen og dens forskellige Afdelinger og Fonds paa 912,917 Kr., hvoraf ca. 550,000 Kr. er Legatkapital.

Paa Skibsførernes Generalforsamling blev det efter nogen Diskussion vedtaget at forhøje Kontingentet med 25 pCt. Kaptajn *Tramp*, der paa Grund af Alder har ønsket at trække sig tilbage som Revisor, blev paa Bestyrelsens Forslag valgt til Æresmedlem af Foreningen.

JUBILÆET HOS BURMEISTER & WAIN

Det var i Gaar — Torsdag — at Burmeister & Wain kunde højtideligholde sin 100 Aarsdag, men grundet paa Forholdene havde Ledelsen besluttet, at der ikke skulde afholdes Festligheder under nogen Form. Der blev i Dagens Anledning udsendt et smukt Festskrift, forfattet af Dr. phil. Johannes Lehmann.

Selv om der ikke afholdtes nogen ydre Festlighed, havde Ledelsen dog ikke glemt Arbejderne og Funktionærerne. Om Morgenen fik Ledelsen af Funktio-

nærerne overrakt en Gave — en Mindetavle, tegnet af Arkitekt Kaare Klint, paa hvilke alle vigtigere Data i Firmaets Historie er optegnet. Denne Mindetavle skal indsættes i Porten ved Hovedindgangen. Ved samme Lejlighed meddelte Ledelsen, at der udbetaltes et Gratiale til alle Funktionærer og Funktionær-Pensionister, ligesom Virksomheden har besluttet sig til at indkøbe en stor Strandgrund paa Sjælland, hvor der skal anlægges en Feriekoloni for Funktionærerne.

Alle Arbejderne fik udbetalt Gratiale, svarende til det Antal Aar, de har gjort Tjeneste i Selskabet. Mange af Burmeister & Wains Arbejdere er gamle i Gaarde. 25 Aars-, ja selv 40 Aars Jubilæer hører ikke til Sjældenheder. Samtidig er der ydet et Bidrag til Arbejdernes Hjælpefond.

Nogen officiel Formiddagsreception fandt ikke Sted, men der indfandt sig dog i Formiddagens Løb en lang Række Gratulanter.

I Forbindelse med Jubilæet oplyser Bestyrelsens Formand, Ingeniør Per Kampmann, at B. & W. i de senere Aar har beskæftiget 6—8000 Arbejdere og Funktionærer.

Den direkte udbetalte Arbejder- og Funktionærløn ligger paa Beløb omkring de 30 Millioner Kroner om Aaret, og Virksomhedens samlede aarlige Omsætning er i de senere Aar kommet op paa Beløb omkring 75 Millioner Kroner. Naar man yderligere tager den Virksomhed i Betragtning, som Burmeister & Wain indirekte har givet Anledning til her i Landet hos en lang Række Leverandører af forskellig Art, vil man forstaa, hvor stor en Rolle, den lille Kim, der udviklede sig i 1843, er kommet til at spille for hele det danske Samfund.

I Tiderne før Krigen var ca. $\frac{3}{4}$ af Burmeister & Wain's Omsætning Arbejde, der blev udført for andre Lande, altsaa ren Industrieksport. Denne Industrieksport var saa stor, at den i de senere Aar før Krigen repræsenterede 10—15 pCt. af hele Danmarks Industrieksport.

»KUNGSHOLM« MELDES FORLIST

Efter hvad Socialdemokraten i Stockholm ifølge E. D. N. B. meddeler, gaar der i New York Rygter om, at det tidligere svenske Motorskib »Kungsholm«, som før Krigen sejlede paa den transatlantiske Rute Göteborg—New York, skal være blevet sænket i Forbindelse med den amerikanske Invasion i Fransk Nordafrika. Skibet skal i November være faldet som Offer for Sokrigsførelsen. Hidtil er Sænkningen af Skibet ikke blevet officielt bekræftet.

»Kungsholm« blev for et Aars Tid siden af den amerikanske Regering købt af den svenske Amerikaline og blev da omdøbt til »John Ericsson«. Skibet skal have tjent til Troppetransporter saavel i Stillehavet som i Atlanterhavet.

EN SVENSK FØDSELSDAG

I Tirsdags var det en tredobbelt Festsdag for den svenske Admiral Hans Ericson. For det første fyldte han 75 Aar og kunde samme Dag se tilbage paa et 60-aarigt Virke i den svenske Flaades Tjeneste. Endelig tiltraadte han den 16. Februar 1918 — altsaa for 25 Aar siden — Stillingen som administrerende Direktør i Stockholms Rederiaktiebolag Svea.

Admiral Ericsons Erfaringer fra den lange Tjenestetid i Flaaden gjorde ham særlig velegnet til at bestreife sit nye Arbejdsfelt indenfor den svenske Handelsmarine. Han har udrettet et stort og fortjenstfuldt Arbejde, ikke alene for Svea-Bolaget, men ogsaa for svensk Søfart i Almindelighed.

FRA SVENSK VÆRFTER

Finnboda varv har nu leveret Motorskibet *Fredrika*, der er hygget til Rederiaktiebolaget Fredrika i Stockholm.

Skibet, der laster 3.660 Tons d.w., er i det væsentligste i samme Udførelse som de Skibe, Værftet har bygget til Sveabolaget, nemlig *Fennis* og *Froste*, som tidligere har været udførligt omtalt i *Dansk Søfarts Tidende*. Det er blot noget længere. Hoveddimensionerne er: Længde 318 Fod, Bredde 44 Fod 6 Tommer og Dybde, maalt til Shelterdæk, 27 Fod 3 Tommer. *Fredrika* er bygget af svensk Staal til Lloyds højeste Klasse og med Isforstærkninger i Henhold til de Krav, der stilles af Lloyd. Bunden, Tanktaget, alle Skotterne, samt Hoveddæk og Shelterdæk er elektrisk svejsede. Det er bygget med ludende Forstævn af soft-nose-Typen. Ankerspil og Styremaskineri er leveret af Thrige i Odense. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af to Polardieselmotorer af Atlas Diesels Tilvirkning paa 1280 effektive Hestekræfter.

*

Der har ved Øresundsvarvet været Søsætning paa en Lastdamper paa 3.600 Tons d.w. — det tredje Skib i den Serie, som Aktiebolaget Arafart i Stockholm faar bygget ved Værftet. Det nye Skib, der i Daaben fik Navnet *Aralizz*, er noget større end de to Baade *Arafart* og *Ara-britt*, som Rederiet tidligere har faaet bygget ved Værftet. Hoveddimensionerne er Længde 97,84 Meter, Bredde 14,17 Meter, maalt Dybde til Hoveddæk 6,55 Meter og Dybgang 5,79 Meter. Skibet faar en Dampmaskine paa 1,650 indicerede Hestekræfter af Værftets egen Tilvirkning. Det er specielt konstrueret for Kul-, Koks- og Trælast.

Paa den ledige Bedding straktes Kølen derefter til et Søsterskib til samme Rederi.

*

Ved Eriksberg Værft har der været Søsætning paa et Malmtankskib paa ca. 12.600 Tons, som er bygget til Ångfartygsaktiebolaget Ferm, Kristinehamn. Skibet er et Søsterskib til Motorskibet *Malmland*, der for nogen Tid siden leveredes til Tirling-Bolaget. Det er en ny Type Lastmotorskibe, specielt bygget til Malmfarten. Det er dog

ogsaa beregnet til at kunne føre Returlaster i Form af Olie.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 465 Fod, Bredde 60 Fod, 9 Tommer, Dybde 34 Fod og Dybgang 26 Fod 9 Tommer. Maskineriet bestaar af en dobbeltvirkende, to-Takts Dieselmotor, som er bygget af Eriksberg efter Burmeister & Wain Licens. Farten er beregnet til 13 Knob paa fuld Last. I Daaben fik Skibet Navnet *Ferroland*.

*

Rederiet »Nordstjärnan«s nye Motorskib »*Argentina*«, som søsattes den 8. August i Fjor fra Göta-Værftet, er nu klar til Prøvetur. Skibet er paa 7400 Tons Dødvægt og skal præstere en Fart paa 17 Knob lastet.

SVERIGES ÆLDSTE SKIB

Sveriges ældste Skib — og utvivlsomt det ældste Skib i Verden, der endnu er i Fart, Motorskonner-ten *Lise* fra Torsø, har i disse Dage skiftet Ejer, idet den er solgt til et Partsrederi fra Bromösund. *Lise* er bygget 1799 i Troense.

BREVE TIL SØFOLK

Dansk Røde Kors meddeler: Breve adresseret til danske Søfolk i udenlandsk Tjeneste kan ikke sendes paa normal Vis gennem Postvæsenet. Saadanne Breve bliver, hvis de alligevel afsendes, tilbageholdt af Censuren, saaledes at de ikke kommer Modtagerne i Hænde. Det henstilles derfor til Afsenderne i deres egen Interesse at benytte Røde Kors's Breveformularsystem, ogsaa i Tilfælde, hvor den paagældende Sømands Adresse er opgivet som værende i et neutralt Land (f. Eks. Portugal eller Argentina). Ligeledes henledes Opmærksomheden paa, at Anvendelse af Postboksadresser og andre Formidlingsmuligheder i det neutrale Udland (f. Eks. Portugal) ikke vil føre til noget Resultat, idet saadanne Breve ogsaa tilbageholdes af Censuren.

Oplysninger om Røde Kors' Formularbreve faas paa ethvert Posthus eller i Røde Kors Afdelingerne samt ved Henvendelse til Dansk Røde Kors' Kontor for udenlandske Anliggender og Krigshjælp, Amaliegade 18, København. K.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Bankernes Regnskabs-Resultater

Paa et Møde i Københavns Handelsbanks Repræsentantskab vedtoges paa Bestyrelsens Indstilling at foreslaa Generalforsamlingen for Aaret 1942 at udbetale i Udbytte til Aktionærerne $7\frac{1}{2}$ pCt.

Driftsregnskabet udviser et Overskud paa Kr. 13,326,312 inklusive Overførsel fra forrige Aar Kr. 4,359,131 og Overførsel fra Konto for Skatter Kr. 1,200,000.

Til Imødegaelse af Tab paa udestaaende Fordringer hensættes Kr. 227,918, og til Afskrivning paa faste Ejendomme og Inventar foreslaas anvendt Kr. 500,000.

Til Dividende medgaar Kr. 3,750,000, til Lovmæssig Reservefond og Ekstra-Reservefond foreslaas henlagt ialt Kr. 2,000,000, til Tantième m. v. til Bestyrelse, Direktion og Personale anvendes Kr. 842,340, til Konto for fremtidige Skatter overføres Kr. 1,200,000, og til næste Aar overføres Kr. 4,806,055.

Af Driftsregnskabet 13,3 Mill. Kr. mod i Fjor 12,9 Mill. Kr. er 4,359,000 Kr. Overførsel fra 1941, i 1941 var Overførselen 3,766,000 Kr., medens Skatteoverførselen i begge Aarene var paa 1,2 Mill. Kr. Det reelle Driftsoverskud er saaledes paa 7,767,312 Kr. i 1942 mod 7,913,000 Kr. i 1941, saa det er en meget ringe Nedgang, der har fundet Sted i Bankens Indtjening.

Ligesom i Fjor maa det være Indtægterne af Bankens meget store Fondsbeholdning, der har sikret Stabiliteten i Regnskabet.

Bankens Afskrivninger paa udestaaende Fordringer beløber sig til 228,000 Kr., 7000 Kr. mindre end i 1941, og paa de faste Ejendomme afskrives ligesom sidste Aar en halv Million Kr.

Til Udbytte anvendes 3,750,000 Kr., og til Reservefonden henlægges 2 Mill. Kr., medens der til Skattekonto overføres 1,2 Mill. Kr. Til næste Aar overføres 4,8 Mill. Kr., en halv Million Kr. mere, end der var overført til 1942.

Bankens Reserver beløber sig nu til ialt 38,761,000 Kr., svarende til $77\frac{1}{2}$ pCt. af Aktiekapitalen.

*

I Landmandsbankens Regnskabsmeddelelse hedder det, at Regnskabet for 1942 efter foretagne Afskrivninger udviser en Nettofortjeneste paa 5,676,570 Kr. Naar dertil lægges Overførsel fra Konto for Skatter 1,400,000 Kr. samt

Overførsel fra forrige Aar 1,833,205 Kr., er der til Disposition — efter at der paany er henlagt til Skatter 1,400,000 Kr. — et Beløb af 7,509,776 Kr., der fordeles saaledes:

500,000 Kr. anvendes som Tantième til Personalet, til Reservefonden henlægges ifølge Vedtægterne 1,588,285 Kr., hvilken Henlæggelse Bankraadet vil indstille til Generalforsamlingen at forøge med 411,715 Kr. til 2 Mill. Kr., hvorhos Bankraadet vil indstille at udbetale 6 pCt. i Udbytte af Aktiekapitalen med 3 Mill. Kr. og fremføre i ny Regning 2,009,776 Kr.

Dødsfald

Orlogskaptajn (R.) *A. M. Dam*, København, er død, 51 Aar gammel. Han var uddannet som Marineflyver i 1916—18 og sendtes i 1933 til Grønland for som Marineministeriets flyvesagkyndig at varetage den danske Regerings Interesser ved Oberst Lindbergs store Grønlandsflyvning. I de senere Aar virkede han som Marineministeriets Filmseksperter og frembragte i denne Egenskab det Filmmateriale, som Ministeriet i Samarbejde med Nordisk Films Kompagni optog i Island i 1938—39. Den afdøde var Ridder af Dannebrog og Ridder af Islands Falk.

*

En af Marstals gamle Skibsførere, *Hans Peter Malling Raahauge*, er død paa Ærøskøbing Sygehus. Raahauge gik f

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.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REDEREIEN
FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

REDERI OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

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



som ung paa Marstal Navigationsskole og blev Styrmand og Skibsfører. Han sejlede i en Del Aar i Rs. Albertsens Rederi i Marstal og førte forskellige større Skibe.

*

Den 24-aarige Skibsfører *Niels Kroman* fra Marstal, der har ligget med sin Skonnert »Gloria« i Aalborg Havn, er for nylig død paa Aalborg Kommunehospital, efter faa Dages Sygeleje. Han havde en Tid været syg af en Lungesygdom, men holdt sig oppe. Forleden blev hans Tilstand imidlertid saa alvorlig, og ved Indlæggelsen konstaterede man, at hans Tilstand var haabløs. *Niels Kroman*, der var Søn af Skibsfører *Kroman* i Marstal, har sejlet siden han var Dreng. Han tog Skibsførereksamen fra Svendborg Navigationsskole, og da han blev 23 Aar og maatte føre eget Skib, blev han Fører af »Gloria«.

»Vikings« udsender Burmeister & Wain-Nummer

I Anledning af Burmeister & Wain-Jubilæet har »Vikings« udsendt et Burmeister & Wain-Nummer, der bringer Bidrag fra en Række af Skibsfartens førende Navne. Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør I. A. Korbjerg skriver om B. & W.s Indsats for dansk Skibsfart, Dr. polit. M. Christoffersen, Ø. K., fortæller om Dieselmotorens Betydning, Direktør Hedén fra Götaverken skildrer Samarbejdet med B. & W., Ingeniør Thorvang fra Orlogsværftet giver en Redegørelse for Værftets tekniske Fremskridt, Axel Juul indleder Hefte med et Digt til Staalets Mænd, og Kolonihistorikeren Kay Larsen har fundet en 100-aarig Lov for Skibsfarten frem.

Havet ræder Land

Den sidste Storm har anrettet meget store Ødelæggelser paa Thykysten fra Lodbjerg, hvor Høfderne hører op, til Lyngby.

Strandfoged P. Møller, Lodbjerg, oplyser til Thisted Amtstid., at Angrebene denne Gang har været saa voldsomme, at selv lokalkendte Folk ikke kunde kende Kysten fra Dag til Dag. Mange Steder har Havet taget 20—25 Meter af Lerbakkerne, og samtidig er det meste af Forstranden skyllet bort, saaledes at Bølgerne stadig slaar ind mod Bakkerne.

Strandfoged Møller udtaler som sin Opfattelse, at det er paa højeste Tid, der bliver gjort noget effektivt for at bryde Strømmens ødelæggende Virkning langs Kysten. Havdybden her ved Lodbjerg bliver større og større, og det er nu saadan, at der ved Vintertid ikke er nogen Forstrand mere. For nogle Aar tilbage kunde man altid færdes paa Forstranden om Vinteren, men det er blevet næsten umuligt nu.

30 Miner drevet i Land ved Skagen

Den voldsomme Orkan har spækket Vestkysten med Miner. Alene paa Nordstranden ved Skagen er der inddrevet 30 Miner, og langs hele Kysten er de drevet i Land i stort Tal. Som Følge af det oprørte Hav bringes de i stort Tal til Sprængning, naar de hugger mod Stranden. Ved Hirtshals sprængtes en Mine med et Brag, som fik Ruderne til at klirre i Hjørring, der ligger 16 km fra Sprængningsstedet. Ved Lønstrup er der inddrevet flere Miner og en Del Vragods. Paa Hjørringegnen har Stormen anrettet Skade paa en Del Landejendomme.

Gøteborg Frihavn giver Udbytte

Aktieselskabet Gøteborg Frihavn har i sidste Regnskabsaar haft et Overskud paa 372,000 Kr. mod 290,000 Kr. Aar forud. Der udbetales 5 pCt. i Udbytte. Det forbedrede økonomiske Resultat skyldes den forøgede Lejdetrafik.

Gokstad-Skibets Amerika-Færd

Det er i disse Dage 50 Aar siden, at man i Norge sættede den Kopi af Gokstad-Skibet, der senere paa Aaret 1893 sejlede over Atlanterhavet til Chicago-Udstillingen.

»Norges Handels- og Søfartstidende« bringer i Anledning af Jubilæet en Artikel om Skibet og dets Rejse. »Viking« — som Skibet kom til at hedde — blev bygget paa Framnæs-Værftet.

»Viking« blev paa Rejsen til Amerika ført af Kaptajn Magnus Andersen, der i sine Erindringer har omtalt Rejsen. Skibet stak til Søs fra Bergen d. 30. April, kom under Newfoundland d. 27. Maj og passerede Dagen efter Cape Race med 10 Knobs Fart. Den 13. Juni ankrede det i New Londons Havn Nord for New York. For »Viking«s Mandskab havde Rejsen nærmest været en interessant Lysttur, skriver Magnus Andersen.

Med de fine Linier havde »Viking« forholdsvis stor Fart. Samme Dag, »Viking« ankrede i New London, kom Fuldriggeren »Tagal« af Larvik til New York; den havde passeret Lindesnes Dagen før »Viking« afgik fra Bergen.

Forsikringslettelser for de schweiziske Skibe

»Times« meddeler, at de Skibe, der tilhører den schweiziske Koffardislaade, har faaet nogle ret betydelige Lettelser som Følge af en Regulering, der er foretaget paa det engelske Forsikringsmarked. For Fremtiden sidestilles de schweiziske Skibe med de spanske og portugisiske. For Varer paa portugisiske og fremtidig ogsaa paa schweiziske Skibe vil der blive beregnet en Forsikringsrate paa 3—6 pCt. efter Bestemmelsesstedet for Rejser over Atlanterhavet fra Sydamerika til den iberiske Halvø. For andre Nationers Skibe begynder de fleste Rater med 10 pCt.

Det er navnlig Schweiz' Import af argentinsk Hvæde, der vil komme til at nyde godt af Forsikringsraternes Nedsættelse.

Kedelsprængning i finsk Bugserbaad

I det finske Maskintidsskrift »Kraft och Drift« er beskrevet en Kedelsprængning, som fandt Sted den 7. Oktober 1942 Kl. 7 i Bugserbaaden »Karjala«, hvorved to Mennesker dræbtes og to kom til Skade.

Bugserbaaden havde $\frac{3}{4}$ Time tidligere anløbet Antala mekaniska verkstads Kaj i Kuopio's Havn og var ved at bakke ud herfra, da Kedlen eksploderede og Fartøjet umiddelbart efter sank. Føreren, som stod i Brohuset, slyngedes flere Hundrede Meter ind i Land, og den kvindelige Kok kastedes i Vandet, begge dræbtes straks. Maskinmesteren blev slynget ud i Søen gennem en af Lufttrykket oprevet Aabning i Skibssiden. Han kom alvorligt til Skade, men overlevede Ulykken, ligesom en Person, der stod paa Kajen og fik alvorlige Kvæstelser i Hovedet.

Ekspllosionen var saa voldsom, at et Stykke af Jerndækket, som vejede ca. 500 kg, blev slynget 50 m ind i Land.

De afholdte Politiforhør oplyste, at der ikke var Fejl ved Kedlen eller dennes Sikkerhedsventiler, men at Kedlen var gammel. En Dykker, som gik ned til Vraget, konstaterede, at Kedlen var revet op ved Yderskallens hele Langsamling, hvilket tyder paa, at Kedlen ikke er blevet ordentlig besigtiget eller at der i Ulykkesøjeblikket har hersket utiladeligt højt Tryk.

PERSONALIA

75 Aar

Tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn H. N. Lund, fyldte i Tirsdags — den 16. Februar — 75 Aar. Kaptajnen, der gik i Land i 1917, er nu hosiddende i Bagkop paa Langeland.

50 Aar

Paa Torsdag — den 25. Februar — fylder Skibsfører i Ø. K., Kaptajn N. P. Rasmussen, 50 Aar. Kaptajn Rasmussen er for Tiden hjemme og bosiddende i Gentoft.

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.: »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 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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 » »

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

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 7808

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDE- OG UDEBORDS
 DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
 Amager 1483.

TUBORG

GRØN
 eller RØD



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.

59. Aargang.

København 18. Februar 1943.

Nr. 7.

„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. 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. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er ndkommet siden det paaældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

452. Midlertidigt inddragne Sømærker. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
Farvandet Syd for Fyn.						
<i>Knastegrund</i>	55° 02', ₇	10° 14', ₂	L. & Klt.	hv.		Erst. m. hv. Klt.
<i>Knoldhjørne E.</i>	55° 03', ₅	10° 14', ₀	Lt.	hv.		Erst. m. hv. Stump.
<i>Langtang Flak</i>	55° 04', ₁	10° 14', ₀	Lt.	r.		Erst. m. r. Spids.
<i>Bjorno N.</i>	55° 04', ₄	10° 14', ₅	Lt.	r.		Erst. m. r. Klt.

(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

I. Østersøen.

453. Danmark. Lolland. S.-Kyst. Rødby Havn SE. Skydeøvelser. Advarsel.

Skarpskydningsøvelser afholdes den 19. Februar 1943 Kl. 0900—1600 fra en Skydeplads paa 54° 38' (18") N. 11° 24' (46") E., c. 2½ Sm SE. for *Rødby Havn*.

Skydeområdet over Søen strækker sig c. 2,7 Sm fra Kysten og begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. 54° 36' (36") N. 11° 27' (49") E. c. 54° 36' (42") N. 11° 19' (42") E.
b. 54° 34' (16") N. 11° 25' (40") E. d. 54° 38' (39") N. 11° 22' (43") E.

Naar der skydes, er et rødt Flag med hvid Spuns hejst paa en Mast i Nærheden af Skydepladsen.

454. (T). Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.
Dybden i Indløbet til *Klintholm Havn* paa c. $54^{\circ} 57',_{11}$ N. $12^{\circ} 28',_{13}$ E. er aftaget til 2,6 m. Oprensning vil blive foretaget, saa snart Forholdene tillader det.

455. Sverige. Trelleborg—Smygehuk. Sejladsanvisning.

(U. f. s. Nr. 6/330. Stockholm 1943.)

Af Hensyn til Minefaren bør, under Sejlads fra *Trelleborgs redd* E. paa forbi *Smygehuk* eller omvendt, følgende Rute benyttes:

Fra Tønden *Trelleborgs redd* paa $55^{\circ} 20',_{54}$ N. $13^{\circ} 08',_{77}$ E. til 100 m S. om Lystønden *Kullagrund* paa $55^{\circ} 18',_{10}$ N. $13^{\circ} 16',_{00}$ E. og videre til den sorte Stage med 2 Balloner paa $55^{\circ} 17',_{75}$ N. $13^{\circ} 21',_{08}$ E., S. for *Smygehuk*, som man skal passere 100 m N. om.

456. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejlløb. Östra Røko. Lodsartøjs Plads.

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

Det rødmaalede Fyrskib uden Navn paa Siderne, som har været udlagt lige NE. for *Östra Røko*, vil fremtidig være forankret paa varierende Pladser inden for et Omraade begrænset af Breddeparallelernerne $58^{\circ} 55',_{0}$ N. og $58^{\circ} 54',_{3}$ N. samt Meridianerne $18^{\circ} 04',_{3}$ E. og $18^{\circ} 06',_{2}$ E.

(E. f. S. Nr. 50/1712 1942.)

457. Tyskland. Rügenwalde Indsejling. Tilsanding.

(N. f. S. Nr. 6/330. Berlin 1943.)

Udfor Indsejlingen til *Rügenwalde Havn* paa c. $54^{\circ} 26'$ N. $16^{\circ} 23'$ E. har der dannet sig en Sandbarre. Dybden over Barren er 4,6 m, men den forandrer sig, hvorfor det er nødvendigt at tage Lods for at gaa ind i Havnen.

(Se Tillæg.)

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

458. Sverige. Sundet. Malmö Havn. Kabler. Forbud mod Ankring.

(U. f. s. Nr. 6/294. Stockholm 1943.)

Der er udlagt elektriske Undervandskabler tværs over Farvandet uden for Indløbet til *Industrihamnen*, hvorfor Ankring der er forbudt.

Opslagstavler med „Ankring förbjuden“ vil blive anbragt paa det N.-lige Molehoved.

459. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rønde. Undervandshindring rapporteret.

En Undervandshindring, hvorover Vanddybden er 2,4 m, rapporteres paa $55^{\circ} 07'$ ($10''$) N. $12^{\circ} 14'$ ($25''$) E., omtrent midt imellem *Stenhage S.* røde Stage med 1 opadvendt Kost Nr. 2, regnet E. fra, og *Sandhage N.* hvide Stage med Halmvisk Nr. 2, regnet E. fra.

Stedet vil blive nærmere undersøgt.

460. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbølsning midlertidigt forandret. Sejlansvisning.

1. Ny Fyrlinie etableret.

Paa *Agersø* er tændt nedennævnte 2 Ledefyr, der, holdt overet i Pejling 328° , leder gennem den E.-lige Del af *Omø Sund*.

a) Bagfyret: Det i Fyr-Fortegnelsen Nr. 708 a anførte *Agersø Bagfyr* paa $55^{\circ} 11' 57''$ N. $11^{\circ} 10' 49''$ E. paa *Agersø SW.*-Pynt. Fyret er midlertidigt forandret til at vise hvidt, fast, stærkt Lys, synligt i en Vinkel paa 4° paa hver Side af Pejling 330° , hvorefter Lysstyrken hurtigt aftager til begge Sider. Iøvrigt er Fyret uforandret.

b) Forfyret: 254,5 m 148° fra Bagfyret. Fyret viser grønt, fast, stærkt Lys i en Vinkel paa 4° paa hver Side af Fyrlinien. Flammens Højde: 3 m. Lysevne 13 Sm.

2. Ledefyrlinie midlertidigt forandret.
Agersø Ledefyrlinie er forandret som følger:

a) Agersø Bagfyr i samme Fyr som ovenfor nævnt under Punkt 1 a.

b) Agersø Forfyr, 226 m 152° fra Bagfyret, benævnes indtil videre Agersø W.-lige Forfyr og er midlertidigt forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt, fast Lys. Lysevne: 7 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.

3. Sejlads gennem *Omsø Sund* bør indtil videre foregaa i den i Punkt 1 anførte nyoprettede Fyrlinie, dog bør man Nord for Grænselinien mellem rødt og grønt Lys i *Helleholm* Fyr benytte den gamle Agersø Fyrlinie (ændret som anført i Punkt 2) af Hensyn til Landgrunden ved Agersø.

(Se Tillæg).

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

461. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib W. t. S. Vrag afmærket.

Det paa 56° 08' 45" N. 12° 05' 17" E., c. 7,2 Sm 258° fra *Gilleleje Flak N.* Fyrskib, sunkne Vrag er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 40 m NNE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 4/380 1943.)

462. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNW. Vrag rapporteret.

Et Vrag, hvoraf en Mast rager op over Vandet, er sunket paa c. 56° 41' N. 10° 44' E., c. 10 Sm 340° fra *Gerrild Fyr* og lidt Syd for det i E. f. S. Nr. 4/382 1943 rapporterede Vrag.

Opmærksomheden henledes paa, at ingen af de ovennævnte 2 Vrag er afmærket.
(E. f. S. Nr. 4/382 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

463. Norge. Vadsø. Fyrbelysning forandret.

(K. f. F. Nr. 2. Oslo 1943.)

Fyrbelysningen i *Vadsø* er forandret og er nu, som følger:

1. Ved Sejlløbets S.-Side:

To Fyr paa Duc d'Alber paa henholdsvis 70° 04' 26" N. 29° 43' 42" E. og 70° 04' 18" N. 29° 44' 34" E. Begge Fyr viser hvidt Et-Blink hver 3^s.

2. Ved Sejlløbets N.-Side:

a. Et Fyr paa Duc d'Albe paa 70° 04' 25" N. 29° 44' 07" E. Fyret viser rødt Et-Blink hver 3^s.

b. Et Fyr paa Duc d'Albe paa 70° 04' 20" N. 29° 44' 36" E. Fyret viser hvidt og rødt Et-Blink hver 3^s og lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 282° til 114°. 2. Hvidt i Pej. fra 257° til 282°.

3. I den indre Fiskerihavn:

Et Fyr paa Duc d'Albe paa 70° 04' 26" N. 29° 44' 53" E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Fyret lyser mod Fiskerihavnen.

464. Norge. Gisund. Finsnesskjær. Løkhelleholmen. Lystønder ombyttet med Stager.

(K. f. F. Nr. 2. Oslo 1943.)

Finsnesskjær Lystønde paa c. 69° 14',₁ N. 17° 57',₆ E. og *Løkhelleholmen* Lystønde paa c. 69° 14',₁ N. 17° 57',₅ E. er ombyttet med henholdsvis en sort Stage og en rød Stage.

465. Norge. Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 6/319. Berlin 1943.)

Det er forbudt at ankre Syd for en Linie mellem Kulkranen paa W.-Siden paa c. 68° 47',₀ N. 16° 33',₃ E. og Kulkranen paa E.-Siden paa c. 68° 47',₇ N. 16° 34',₀ E.

466. Norge. Sogn og Fjordane. Sognefjorden. Rutletangen. Oplysning om Grunde.

(E. f. S. Nr. 2/41. Oslo 1943.)

Under Opmaaling er for nylig fundet nedennævnte Grunde, som kan være af Betydning for Skibsfarten.

	Dybde paa Grund	N.-Bredde	E.-Længde	Plads
1.	4, ₀ m	61° 04' 20"	5° 08' 06"	240 m 282° fra Skæret i <i>Grimhellervik</i> .
2.	6, ₅ m	61° 04' 30"	5° 08' 20"	370 m 171° fra <i>Porsvågen</i> Jernstang.
3.	6, ₂ m	61° 04' 46"	5° 08' 25"	170 m 44° fra <i>Porsvågen</i> Jernstang.
4.	8, ₄ m	61° 04' 36"	5° 07' 54"	170 m 140° fra <i>Grimeskjær</i> Jernstang.
5.	8, ₄ m	61° 04' 44"	5° 07' 39"	200 m 316° fra <i>Grimeskjær</i> Jernstang.
6.	4, ₀ m	61° 04' 43"	5° 07' 48"	120 m 0° fra <i>Grimeskjær</i> Jernstang.
7.	3, ₇ m	61° 04' 48"	5° 07' 58"	280 m 38° fra <i>Grimeskjær</i> Jernstang.
8.	0, ₁ m	61° 04' 50"	5° 08' 10"	270 m 230° fra <i>Småskjær</i> Jernstang.
9.	3, ₄ m	61° 04' 48"	5° 08' 18"	210 m 197° fra <i>Småskjær</i> Jernstang.
10.	7, ₅ m	61° 05' 01"	5° 08' 15"	210 m 330° fra <i>Småskjær</i> Jernstang.
11.	1, ₈ m	61° 05' 06"	5° 09' 00"	600 m 233° fra den NW.-ligste Jernstang W. for <i>Fjærøy</i> .
12.	4, ₇ m	61° 05' 20"	5° 09' 25"	120 m 294° fra den NW.-ligste Jernstang W. for <i>Fjærøy</i> .
13.	5, ₀ m	61° 05' 18"	5° 09' 40"	120 m 82° fra den NW.-ligste Jernstang W. for <i>Fjærøy</i> .
14.	5, ₀ m	61° 05' 18"	5° 09' 52"	320 m 87° fra den NW.-ligste Jernstang W. for <i>Fjærøy</i> .
15.	6, ₂ m	61° 05' 16"	5° 10' 51"	270 m 154° fra <i>Rulletangen</i> Fyr.
16.	2, ₅ m	61° 04' 57"	5° 12' 12"	100 m 53° fra <i>Salposen</i> E.-Pynt.
17.	5, ₆ m	61° 04' 50"	5° 11' 53"	100 m 212° fra <i>Salposen</i> S.-Pynt.
18.	4, ₇ m	61° 04' 44"	5° 11' 46"	100 m 180° fra Jernstangen S. for <i>Salposen</i> .
19.	4, ₀ m	61° 04' 46"	5° 11' 35"	170 m 90° fra Jernstangen S. for <i>Salposen</i> .
20.	4, ₀ m	61° 04' 36"	5° 11' 20"	510 m 236° fra Jernstangen S. for <i>Salposen</i> .
21.	2, ₅ m	61° 04' 30"	5° 11' 19"	630 m 224° fra Jernstangen S. for <i>Salposen</i> .
22.	4, ₃ m	61° 04' 23"	5° 11' 38"	170 m 50° fra <i>Bukholmens</i> NE.-Pynt (inderste Holm ved <i>Rulledal</i>).
23.	1, ₅ m	61° 04' 19"	5° 11' 32"	60 m 90° fra <i>Bukholmens</i> NE.-Pynt.
24.	4, ₃ m	61° 04' 40"	5° 12' 30"	160 m 225° fra <i>Kråka</i> Jernstang.
25.	2, ₈ m	61° 04' 41"	5° 12' 40"	110 m 150° fra <i>Kråka</i> Jernstang.

XI. Bekendtgørelser m. m.

467. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 408 af 15. Oktober 1942 angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 12. Februar 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. I Sundet Øst for Trekrøner.

- a) 55° 42' 19" N. 12° 37' 55" E.
 - b) 55° 41' 56" N. 12° 37' 56" E.
 - c) 55° 42' 01" N. 12° 37' 23" E.
 - d) 55° 42' 13" N. 12° 37' 22" E.
- (Kort Nr. 134, 133, 132 og 130.)

2. I Nyborg Fjord ved Slapshavn.

- a) 55° 17' 05" N. 10° 49' 52" E.
 - b) 55° 16' 32" N. 10° 49' 30" E.
 - c) 55° 17' 30" N. 10° 49' 03" E.
 - d) 55° 17' 13" N. 10° 49' 43" E.
- (Kort Nr. 143, 142, 141 og 140.)

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(E. f. S. Nr. 1/210 1943.)

E. f. S. Nr. 1/87 og 1/113 1943 annulleres.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korta eller Boga Nr. Norge:
N Fortegnelse over norske fyr, tåkesignaler og radiofyr 1943.

Tillæg.

I. Østersøen.

468. (T). Sverige. Öregrunds Skærgaard. Vaddö Kanal midlertidigt lukket.

(U. f. s. Nr. 6/290. Stookholm 1943.)

Paa Grund af Ombygning af Landevejsbroen ved *Elmsta* holdes *Vaddö Kanal* lukket indtil 19. Marts 1943. c. 59° 58',₄ N. 18° 49',₀ E.

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

469. (T). Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.

Flakfort Fyr paa $55^{\circ} 42' 13''$ N. $12^{\circ} 44' 05''$ E. er midlertidigt nedlagt og Fyrtaarnet fjernet.

470. Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Spodsbjærg E. t. N. $\frac{1}{2}$ N. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. $55^{\circ} 57'$ N. $10^{\circ} 54',_{5}$ E. c. 2,5 Sm 71° fra *Spodsbjærg Havn*.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

471. Danmark. Kattegat. Sletterhage. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

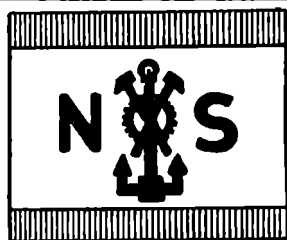
Sletterhage Lys- og Fløjtetønde paa c. $56^{\circ} 05',_{1}$ N. $10^{\circ} 30',_{0}$ E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 6/441 1943.)

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 Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk stabaat. Kompassrettere
Forlang III. Katalog

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8318-17 - Tel.-Adr.: Einarship

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



til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG

GRØN
eller RØD

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 9

FREDAG 26. FEBRUAR 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Jo længere Krigen varer, desto tydeligere træder det frem, hvilken dominerende Rolle Transporten over Havene spiller for de Allierede. Det engelske Ørige er, til Trods for den kolossale Udvidelse i den hjemlige Produktion af Levnedsmidler, der har fundet Sted i Løbet af Krigen, stadig afhængig af Levnedsmiddeltilførsler fra de oversøiske Lande; den engelsk-amerikanske Rustningsproduktion, som efter engelske Meddelelser vil naa sit Højdepunkt i Midten af indeværende Aar, kræver daglige Tilførsler paa Tusinder og atter Tusinder af Tons af Raastoffer, som for manges Vedkommende skal hentes paa den anden Side af Jorden og endelig, og denne sidste Opgave synes i Krigens nuværende Fase at kræve stadig mere og mere Tonnage, Mænd og Materiel skal transporteres over Havene til de Allieredes vidt spredte Krigsskuepladser. Som Eksempel paa Størrelsen af sidstnævnte Opgave nævnte *Churchill* forleden, at den engelske Flaade havde konvojeret Transporten af ikke mindre end 3 Mill. Mænd med dertil hørende Udrustning siden Krigens Udbrud. Det er under Hensyn hertil forstaaeligt, at de Allieredes Ledere stadig fremhæver, at Ubaadskrigen er den afgørende Faktor for Krigens Udvikling, og at Tidspunktet for Realiseringen af de Allieredes strategiske Planer er afhængig af, hvor hurtigt og i hvor stort Omfang det lykkes at eliminere Ubaadsfaren.

Rapporterne fra de oversøiske Markeder taler stadig alle om Tonnagemangel, og selv for Prioritetslaster, omend af tredje eller fjerde Klasse, er det til Tider vanskeligt at skaffe Tonnage. Om Forholdene paa de enkelte Markeder er der iøvrigt ikke meget nyt at berette. Amerikanerne har indskrænket Tildelingen af Tonnage for Kultransporter til Sydamerika, specielt Argentina, hvorimod Brasilien synes at have noget lettere ved at faa Kul tonnage, hvilket antagelig skyldes, at de i Brasilien kullossede Skibe kan tage Ertslaster direkte tilbage til U. S. Atlantic. Der er ligeledes tildelt Erts- og Salpeter-Farten fra Sydamerikas Vestkyst til U. S. Pacific/Gulf og Atlantic Havne ret store Tonnagemængder. I Vestindiafarten har der været temmelig stille i de seneste Uger, men de sidste New York-Rapporter melder, at dette Marked i den kommende Tid vil faa større Tonnagetildelinger, da Forhandlingerne om Sukkereksporten fra Cuba til U. S. A. nu er gaaet i Orden. Fra Indien er sluttet forskellige Skibe for Ilmenit til Baltimore, ligesom et enkelt Skib er sluttet for Kromerts fra Cypern til U. S. Atlantic. Den amerikansk-tyrkiske »Lease-Lend« Overenskomst har medført, at en Del af den tyrkiske Kromertsproduktion nu vil gaa til Amerika, og forskellige af disse Ladninger noteres paa Markedet. Rateniveauet er uforandret for alle Trades.

Paa de engelske Markeder noteres Kul Durban/Røde Havet/Suezomraadet og det østlige Middelhav til uforandrede Rater. Der har ogsaa fundet temmelig store Afskibninger af Kul Sted fra Durban til nordafrikanske Havne kombineret med Returafslutninger af Fosfat og Jernerts til sydafrikanske Havne.

Paa de frie Markeder noteres stadig Hvede La Plata/Rio til \$20 og Hvede Buenos Ayres/Lissabon til \$60.

Vore hjemlige Markeder udviser ikke større Ændringer. Der er sluttet forskellige Baade for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark til Fragnævnets Rater, men Ekspeditionerne er desværre ikke altid lige tilfredsstillende. Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne ligger omkring Kr. 22 à 24 afhængig af Størrelse og Lossehavne. Trælastmarkederne er saa smaat begyndt at røre paa sig, men definitive Afslutninger synes endnu ikke at have fundet Sted.

Ø. K.'s BERETNING OG REGNSKAB

Det *Ostasiatiske Kompagni*, hvis foreløbige Regnskabsmeddelelse var omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, har nu udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1942. Ligesom i Fjor er Beretningen noget mere kortfattet end under normale Forhold. Under den fortsatte Krigstilstand har Kompagniets Hovedsæde heller ikke i det forløbne Aar modtaget Regnskabsoplysninger fra Udlandet. Regnskabet er derfor opgjort med fornødent Forbehold, og det præciseres i Beretningen, at det »kun giver et ufuldstændigt Udtryk for Kompagniets Stilling«. Nettoresultatet for 1942 efter Fradrag af Afskrivninger 598.000 Kr. og med Tillæg af Overførsel fra forrige Aar 2.085.000 Kr. samt med Overførsel af det paa Dispositions-fonden staaende Beløb 2.500.000 Kr. er opgjort til 1.484.000 Kr., som foreslaas overført i ny Regning.

Otte af Kompagniets Skibe er i Aarets Løb rapporteret krigsforlist. Af Kompagniets Skibsliste fremgaar, at det er Motorskibene *Siam*, *Australien*, *Chile*, *Peru*, *Bintang*, *Danmark*, *Boringia* og *Muinam*, medens syv Skibe endnu formodes at sejle under fremmed Flag.

Kompagniets Flaade bestaar ved Udgangen af 1942 af 15 Motorskibe med en Brutto Tonnage af 118.171 Tons og 152.865 Tons Dødvægt.

Udlæg afholdt ved Hovedkontoret i Forbindelse med Skibene udenfor Danmark 476.011 Kr. 61 Øre samt 5 pCt. Afskrivning 1.909.075 Kr. 02 Øre er tilskrevet »Skibenes uafsluttede Driftskonti«, som først vil kunne opgøres, naar Afregninger fra Udlandet foreligger. Paa de hjemmeværende Skibe er afskrevet 2 pCt. over Vindings- og Tabs Konto. Flaaden er herefter bogført til 24.343.264 Kr. 46 Øre.

Om Handelsafdelingen oplyses det, at Arbejdet, bortset fra en mindre Omsætning, hovedsagelig i skandinavisk Træ, har været indskrænket til Afvikling af tidligere Forretninger.

For Filialer og Agenturer indeholder Regnskabet ligesom forrige Aar intet Resultat af Driften.

I Lighed med forrige Aar omfatter Regnskabet kun Udbytte fra Selskaber, med hvilke Hovedkontoret har haft Forbindelse. Bevægelser i Kursværdien er i det Omfang, disse er Hovedkontoret bekendt, reguleret over Sikringskontoen.

Af Kompagniets 5 pCt.s Partialobligation af 1913 udestaar ved Udgangen af 1942 2.146.000 Kr., som vil være fuldt amortiseret i Løbet af seks Aar. Den 1. November 1942 optoges gennem Den danske Landmandsbank et 4 pCt. Partialobligationslaan paa 5 Millioner Kr., der tilbagebetales i sin Helhed efter 5 Aars Forløb.

Kompagniets Garantiforpligtelser andrager 23.197.719 Kr. 72 Øre og fordeler sig som følger:

Garanti for ikke indkaldt Aktiekapital i Datterselskaber	7.837.500,00
Garanti for Partialobligationslaan udstedt af Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni samt Nakskov Skibsværft	7.577.000,00
Andre Garantier i Tilknytning til Datterselskaber	2.861.064,22
Andel i Garantikapital i »Krigsforsikringen f. danske Skibe« Kr. 5.972.234,00 ÷ hens. i Regnskabet Kr. 1.050.078,50	4.922.155,50
	<hr/>
	23.197.719,72

Nettoresultatet fordeler sig som følger:

Avance paa Handelen	482.607,51
Udbytte i fremmede Selskaber	1.337.710,01
Overførsel fra forrige Aar	2.085.417,49
Overførsel: Dispositionsfond	2.500.000,00
	<hr/>
	6.405.735,01
Tab paa Skibene	1.246.888,68
Kursdifference	170.107,32
	<hr/>
	1.416.996,00
	<hr/>
	4.988.739,01
Administrationsudgifter ved Hovedkontoret	2.070.043,09
Renter	806.527,93
	<hr/>
	2.876.571,02
	<hr/>
	2.112.167,99
Afskrivninger	598.263,07
	<hr/>
	1.513.904,92
Honorar til Bestyrelsen	30.000,00
	<hr/>
	1.483.904,92

som foreslaas overført til næste Aar.

Som det fremgaar af Regnskabet har Kompagniet, til Trods for, at det har været afskaaret fra Forbindelsen med Filer og Agenturer i Udlandet, stadig sine faste Reserver i Behold. Med en Aktiekapital paa 50 Millioner Kr. har Kompagniet fortsat faste Reserver paa 37,5 Millioner Kr. foruden forskellige andre Fonds.

Man bemærker endvidere, at Krigs-Havari-Kontoen er opført paa Status med 31,1 Million Kr. Heroverfor staar som Aktiv-Post 38,1 Million Kr..

1000 SKIBE REPARERET MED STATSTILSKUD

Ved Lov af 31. Marts 1941 om Tilskud til Istandsættelsesarbejder og Forbedringer m. v. vedrørende Skibe blev der for Finansaarene 1940—41 og 1941—42 stillet et Beløb af indtil 2 Mill. Kr. til Raadighed til Ydelse af Tilskud til Udgifter ved Udførelse af Istandsættelsesarbejder og Forbedringer m. v. om Bord i danske Skibe, Fiskefartøjer og Lystfartøjer dog undtagne. For Finansaaret 1942—43 blev yderligere bevilget et Beløb af indtil 1,5 Mill. Kr. til det omhandlede Formaal. I Medfør af de nævnte Loves Bestemmelser er der hidtil bevilget Tilskud til Istandsættelsesarbejder og Forbedringer vedrørende ca. 1000 Skibe, og den samlede Udgift hertil forventes for Tiden indtil Udgangen af Finansaaret 1942—43 at ville andrage ca. 1,6 Mill. Kr.

I Overensstemmelse med en fra Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe derom modtaget Henvendelse maa man finde det ønskeligt, at der ogsaa i Finansaaret 1943—44 bliver Adgang til at yde Støtte til Istandsættelsesarbejder og Forbedringer m. v. i danske Skibe efter tilsvarende Regler, som indeholdes i for nævnte Love.

Handelsminister Halfdan Hendriksen har derfor i Landstinget fremsat et Forslag om for 1943—44 at

stille et Beløb af indtil 1 Mill. Kr. af Beskæftigelsesfondens Midler til Raadighed til Ydelse af Tilskud til Udførelse af de omhandlede Istandsættelsesarbejder m. v.

111 DANSKE STYRMÆND HAR MISTET LIVET UNDER KRIGEN

Dansk Styrmandsforening har nu ogsaa afholdt sin Aarlige Generalforsamling, hvor Forretningsfører H. J. Christiansen aflagde Beretningen. Han oplyste i denne, at 24 Medlemmer af Foreningen i det svundne Aar havde sat Livet til ved Krigsforlis. Af de 922 omkomne danske Søfolk siden Krigens Begyndelse var 111 Styrmande.

Om de hjemmeværende Skibes Beskæftigelse udtalte Forretningsføreren, at de alle med Undtagelse af de store Motorskibe havde været i fuld Beskæftigelse i den Tid, da Isen ikke lagde Hindringer i Vejen. Desværre, sagde han, staar Skibantallet ikke i Forhold til det Antal Navigatorer, der er til Raadighed. Der er fremdeles blandt Styrmandene en meget stor Ledighed. Det gælder især for de unge, der helt kommer ud af Uddannelsen, fordi der overhovedet ikke findes Nyansættelser Sted.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Fru Kaptajn Michelsen, Nyborg, har modtaget Meddelelse om, at hendes Mand, Kaptajn J. Michelsen, er død under sit Arbejde paa Søen. Den Afdøde, der var ca. 40 Aar, har i en Aarrække været ansat i D.D. P.A. Han efterlader foruden Hustruen tre Børn.

*

I sit sidst udkomne Nummer meddeler Maskinmesterforeningens Medlemsblad, at Maskinmester T. H. Therkildsen er omkommet som Følge af Krigsforlis.

Therkildsen, der blev 43 Aar gammel, sejlede en Tid i Ø. K., men havde i Aarene fra 1927 til 1937 Stilling i Land. Derefter sejlede han ud med D.D.P.A.s Baade under Panamaflag, men kom senere under græsk Flag. Han skulde have været hjem i Begyndelsen af 1940, men Forholdene medførte, at han blev holdt tilbage.

*

Det Dansk-Franske Dampskibsselskab har modtaget Meddelelse om, at Radiotelegrafist Chresten Kobberø Olesen er omkommet under Udøvelse af sin Gerning.

Kobberø Olesen, der blev 25 Aar gammel og var ugift, havde sit Hjem i Thy. Efter Studentereksamen gennemgik han et Kursus i Radiotelegrafi og kom straks efter ud at sejle med Damperen *Lifland*, som den 9. April var paa Rejse fra Danmark til England. Siden har han ikke været hjemme.

DØDSFALD

Direktør Kr. Andersen, Frederikssund Skibsværft, der død 78 Aar gammel. Kr. Andersen grundlagde i sin Tid Frederikssund Skibsværft og arbejdede det op til en ret omfattende Virksomhed, der har været det største Træskibsværft i Danmark.

I 1917 blev Værftet omdannet til Aktieselskab, men faa Aar efter blev Direktør Andersen atter Indehaver. I den senere Tid havde han ført Forhandlinger med et under Dannelsen værende Aktieselskab, hvori Helsingør Skibsværft var repræsenteret, og disse Forhandlinger var resulteret i, at Frederikssund Skibsværft var overdraget til det nye Selskab, i hvis Bestyrelse Direktør Kr. Andersen skulde have Sæde, og som skulde fortsætte Værftet paa samme Grundlag som hidtil. Paa Værftet er beskæftiget 75 Mand. Der fremstilles stadig Træskibe og foretages Reparationer af mindre Jernskibe.

Som hans Afløser er udpeget Skibskonstruktør H. E. Petersen, der i en Aarrække har været knyttet til Helsingør Skibsværft.

OMKRING DEN SVENSK LEJDETRAFIK

I en Oversigt over Sveriges Udenrigshandel under Krigen fastslaaes »Dagens Nyheter«, at Lejdebaadstrafikken i det kommende Aar vil faa endnu større Betydning for Landets Forsyning end i de nærmest foregaaende Aar. I 1942 steg Importværdien med over 95 Mill. Kr. sammenlignet med det foregaaende Aar, og 87 pCt. af Forøgelsen skyldtes Lejdebaadstrafikken, som dermed dækkede 21,5 pCt. af Sveriges Import mod 17,8 pCt. Aaret forud. Forskydningen skyldes dog ogsaa, at Tysklands Eksport til Sverige sank fra 52 til knap 46 pCt. af den samlede Indførsel. Den formindskede Import fra Tyskland har kun delvis kunnet erstattes af stigende Import fra andre Lande paa Kontinentet, og Følgen er, skriver »Dagens Nyheter«, at Problemerne fra Krigenes første Tid angaaende Sveriges Handelsforbindelser med de krigsførende Lande atter bliver aktuelle. Hertil kommer, at Lagrene fra Førkrigstiden og de første Krigsmaaneders forcerede Import nu er ved at være Slut.

Lejdebaadstrafikken har i den sidste Tid ikke været saa regelmæssig som sidste Aar, og da man ved, at kontraherede Varer til og fra Sverige venter paa Skibslejlighed, slutter »Dagens Nyheter«, at det er Overenskomsterne med de krigsførende om selve Trafikken, der paa en eller anden Maade er kommet i Ulave. Hvis de hidtidige Forudsætninger for den svenske Forsyning rokkes, er det klart, at vort Næringsliv maa forsøge at opveje Nedsættelsen gennem et forøget Arbejde for vort eget Behov, og vore Varer kan da ikke eksporteres i det Omfang, som man har regnet med i de hidtidige Overenskomster. Forsinkelser eller Indskrænkninger i vore transoceaniske Forbindelser vanskeliggør automatisk vore Handelspræstationer i alle Retninger.

SVENSK VÆRFTSINDUSTRI OG SVENSK SKIBSFART

Aktiebolaget Svenska Handelsbanken har udsendt Aarskrift, der bringer en Række interessante Oplysninger om svenske Handels- og Søfartsforhold i Aaret 1942.

Om den svenske Værftsindustri hedder det i Aarsberetningen, at den mødte større og større Vanskeligheder paa Grund af manglende Tilførsler af Materiale fra Udlandet, og Mulighederne for at faa Staaltildeling indenlands fra var ogsaa kun ringe.

Der foreligger endnu ikke noget samlet Tal for Nybygningsproduktionen i 1942, men man kan gaa ud fra, at den kommer til at ligge omkring 140.000 Brutotons søsat Tonnage mod omkring 160.000 Tons for hvert af Aarene 1941 og 1940 og 210.000 Tons for Aaret 1939.

Imidlertid er der stadig Bestillinger i tilstrækkelig stort Antal, svarende til et Par Aars Produktion. Mulighederne for at fuldføre disse Bestillinger til planmæssig Tid er imidlertid ganske afhængig af Materialetilgangen. Der slutes stadig nye Bestillinger, men Uvisheden med Henblik paa Prisudviklingen efter Krigen, Tonnageproduktionen i England og Amerika og Frygten for en stadig stærkere Kontrol af Søfarten virker noget hæmmende paa Værftsindustriens Aktivitet.

Udenrigssøfarten udviser for hele Aaret en Formindskelse paa 16,5 pCt., sammenlignet med 1941, og med 60,4 pCt. i Forhold til 1939. Særlig i Maanederne Februar—April, da Isvanskelighederne var usædvanlig alvorlige, er der en betydelig Nedgang, sammenlignet med Aaret forud. De svenske Skibes Andel i Trafikken udgjorde 44,1 pCt. mod 41,3 pCt. i 1941. Forholdene har dog været stærkt omskiftende. Særlig under den strenge Vinter var den svenske Andel meget stor, saaledes 77,1 pCt. i Februar Maaned.

Takket være Imødekommenhed fra de krigsførende Parter var der Skibsfart gennem Spærrezone (Lej-

detrafik), men denne blev ramt af store Tab. Sammenlagt passerede i Aarets Løb 60 Skibe for udgaaende Spærrezone og 58 for indgaaende. Den svenske Handelstonnage indenfor Spærrezone har i det store og hele haft god Beskæftigelse, selv om en Del Motorskibe har været oplagt paa Grund af Brændselknaphed. De svenske Skibe har i stor Udstrækning været beskæftiget i Malm- og Kulfarten, men mere sparsomt repræsenteret i Træfarten, hvor tysk og hollandsk Tonnage har været mere konkurrencedygtig.

Paa Østersømarkederne har den af Trafikkommisjonen gennemførte Fragtregulering med visse Ændringer og Justeringer tillempeped. Efter Handelsbankens Fragtindex for Østersøen var Fragtniveaue 312 (100 i August Maaned 1939) mod 293 et Aar tidligere. Stigningen i Aarets Løb udgør dermed 6½ pCt., medens man i 1941 kunde registrere en Nedgang paa 1 pCt. Stigningen falder udelukkende paa de udadgaaende Fragter, som fra December 1941 til December 1942 gik op fra 315 til 354, medens den indadgaaende Fragt uforandret laa paa 270. Det transoceaniske Fragtmarked har i endnu højere Grad end tidligere i det forløbne Aar været Genstand for Kontrol og Restriktionsforanstaltninger fra de krigsførende Magters Side, hvorfor der ikke i egentlig Forstand har eksisteret et frit Fragtmarked.

Aaret medførte nye og store Tab for den svenske Handelsflaade. Yderligere 43 Skibe paa tilsammen 147.289 BRT er krigsforlist, og hertil kommer 2 Fiskekuttere paa 227 Tons. Siden Krigsudbruddet og til Udgangen af 1942 er de totale Krigsforlis, inklusive 10 mindre Fiskebaade, 166 Skibe paa 447.365 BRT. Hertil kommer, at 24 Skibe er beslaglagt.

Den svenske Handelsflaades Skibsbestand undergik i 1942 en Nettoformindskelse paa 30 Skibe paa 83.355 BRT og udgjorde ved Aarets Slutning 2.090 Skibe paa 1.381.649 BRT.

SVENSK OG NORSK SKIBSFART HAARDT RAMT

Aarets første Maaned blev haard for den neutrale Søfart, og ikke mindst for den svenske, siger en svensk Rapport. Under ingen Maaned før er den svenske Skibsfart blevet ramt af saa haarde Tab, idet otte Skibe paa tilsammen 40.000 Tons gik tabt.

Betragter man samtlige neutrale Landes Tonnagetab i Januar Maaned, saa naar man til et Tal, der er dobbelt saa stort som i December Maaned. Tallet for Januar var 18 Skibe paa henvend 100.000 Tons, medens December-Tallet var 9 Skibe paa 50.000 Tons. Siden Krigsudbruddet er ialt 4 Millioner Tons neutral Tonnage gaaet tabt.

Den norske Handelsflaade har tabt ikke mindre end 269 Skibe paa tilsammen 1,5 Millioner Tons under denne Krig, medens man her i Danmark — som tidligere meddelt — regner med et Tab paa henvend 100 Skibe paa 325.000 Tons. De finske Tab er 43 Skibe paa 173.000 Tons. Til disse Tal kommer 208 andre Skibe paa 1,2 Millioner Tons, tilhørende andre neutrale Magter.

Heraf fremgaar, at først og fremmest Norge har haft meget alvorlige Skibstab, og paa Andenpladsen kommer Sverige. Disse to Lande maa bære 60 pCt. af det samlede Tonnagetab for ikke krigsførende Magter.

RADIOSENDER TIL REDNINGSBAADE

Den svenske Regering har bemyndiget Kommerskollegiet til at yde et Forskud paa 150.000 Kr. fra Handels- og Søfartsfonden til Indkøb af Radiosendere til Redningsbaade, specielt til saadanne Skibe, som trafikerer Omraader, hvor der er Fare for Torpedering eller Minesprængning.

I den senere Tid er man i England begyndt at anvende en ny Type Radioapparater til Redningsbaade. Disse Apparater opbevares paa selve Skibet og flyttes først over i en af Redningsbaadene, naar det er paa-

krævet. De kan haandteres selv af Personer, som ikke er Radiotelegrafister. Der beregnes en Leveringstid af seks Maanedre for en første Serie paa halvtreds Apparater.

SYDAFRIKA RUSTER SIG TIL FREDEN

Den sydafrikanske Regering arbejder paa vidtrækkende Planer til en Forbedring af Landets Trafikforhold efter Krigen. Planen omfatter Oprettelsen af Skibsruiter, Bygning af Jernbanestationer ved fem af de større Havne og en Udvidelse af de vigtigste Jernbanenet.

Den sydafrikanske Unions Trafikminister har forklaret, at Sydafrikas Resourser skal udnyttes til det yderste. Industrien skal holdes oppe paa et højt Niveau, og Regeringen betragter det som sin vigtigste Opgave at modvirke altfor store Vanskeligheder ved Overgangen fra Krig til Fred.

Der skal oprettes sydafrikanske Skibsruiter, der skal føre Unionens Produkter til Afrikas Vest- og Østkyst og fragte Raavarer paa Tilbagevejen.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Kockums mek. Verkstad i Malmö foretager for Tiden en interessant Skibsbygning, som sandsynligvis vil være fuldført i April i Aar, og hermed faar A/B Karta & Oaxens Kalkbruk i Stockholm den svenske Østersøflaades næstkraftigste Bugserbaad. Selv om Skibet næsten kan betragtes som en Nybygning, er der dog anvendt Dele af et

ældre Skib, nemlig Hvalfangstskibet »Gun 8«, der blev bygget i Tønsberg i 1922.

Det praktisk talt nye Skib faar Navnet »Ouzen II«. Det vil faa en Maskinkraft paa 750 IHK og dets Dimensioner er følgende: Længde mellem p.p. 33,35 m, Bredde 6,56 m og Dybde 4,07 m.

Fra Götaverken har der atter været Søsætning. Denne Gang paa et 6.000 Tons d.w. Motorskib, der er bygget til Rederiaktiebolaget Grängesberg. Det fik i Daaben Navnet *Kajtum*. Samme Dag skulde der fra Værftet have været Prøvetur paa Nybygningen *Sagga*, der er bygget til samme Rederi, men Prøveturen blev opgivet paa Grund af Minefare i Forbindelse med Stormen. Dette sidste Skib er paa 8980 Tons d.w.

Begge de to Skibe til Grängesberg-Bolaget er forsynet med Götaverkens nyeste Dieselmotorer.

Paa Lindholmens Værft har der været Søsætning paa en Damper, bygget til Rederiaktiebolaget Bifrost. Skibet, som blev døbt *Rudolf*, er paa 3.000 Tons d.w. og skal sættes ind i Kulfarten.

De svenske Værfter har stadig en lang Række Ordre fra Flaaden. Det viser sig nu, at to nye Artillerikrydsere, som skal bygges i den nærmeste Fremtid, begge er givet i Ordre i Göteborg. Götaverken har faaet overdraget den ene Bestilling og Eriksberg den anden.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Forenede Jern: 6 pCt. i Udbytte

De forenede Jernstøberiers Bestyrelse holdt forleden Møde og genevngik Aarsregnskaberne for 1942. Bestyrelsen vedtog at foreslaa Generalforsamlingen, at Netto-Overskudet 403.738 Kr., der i Forbindelse med Overførsel fra forrige Aar 134.932 Kr. ialt andrager 538.670 Kr., fordeles saaledes:

Ordinær Afskrivning paa Ejendomme 17.133 Kr., ordinær Afskrivning paa Maskiner, Inventar og Automobiler 117.417 Kr., Henlæggelse til Reservefond 18.877 Kr., Udbytte til Aktionærer 6 pCt. af 2.500.000 Kr., 150.000 Kr., Tantième til Bestyrelsens Medlemmer 18.784 Kr., yderligere Henlæggelse til lovpligtig Reservefond 74.542 Kr., til Skatter og Overførsel i ny Regning 143.916 Kr.

Endvidere er til lovpligtig Reservefonds Konto overført: Fra Salg af Ejendom i Aarhus 89.972 Kr., Kursgevinst ved Aktieemission 21.300 Kr., ialt 111.272 Kr., hvorefter Reservefondens udgør 25 pCt. af Aktiekapitalen.

Christiansholms Fabrikker: 7 pCt.

Christiansholms Fabrikker har nu udsendt sin Regnskabsmeddelelse. Af denne fremgaar det, at der efter at de fornødne Afskrivninger er foretaget, er et Overskud paa 216.072 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1941 239.750 Kr., saaledes at der ialt er 455.822 Kr. til Disposition. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at der henlægges til Reservefond 100.000 Kr., udbetales 7 pCt. til Aktionærerne med 140.000 Kr., anvendes til Tantième 10.527 Kr., hensættes til Konto for Imødegaaelse af Tab paa indgaaede Kontrakter 50.000 Kr., og Resten, 155.295 Kr., overføres i ny Regning.

Overskudet er lidt lavere end for 1941, da det var 291.000 Kr. Dividenden er uforandret og det samme gælder de 100.000 Kr. til Reservefondens, hvorimod det overførte Beløb formindskes med 85.000 Kr. Selskabets Reservefond vokser ved Aarets Henlæggelser til 500.000 Kr. eller en Fjerdedel af Aktiekapitalen. Desuden er hensat 625.000 Kr. til nyt Skibskøb og de forannævnte 50.000 Kr. til Imødegaaelse af Tab paa Kontrakter.

Kursen paa Selskabets Aktier var ved forrige Aars Udbyttedeclaration (2. Marts 1942) 153. Ved Udgangen af 1942 var Kursen 137 og forleden var Kursen ligeledes 137.

Sommerlejr for Fiskeres Hustruer

Bestyrelsen for Esbjerg Fiskeriforening har sendt et Brev til Sømandspræst *Fr. Vilh. Eilschou-Holm*, hvori det meddeles, at Fiskeriforeningen paa sin Generalforsamling har vedtaget at overdrage 1650 Kr. som Hjælp til Afholdelse af Sommerlejr for fraværende Fiskeres Hustruer og deres Børn. Der fortsættes i Skrivelser: »Dersom det lykkes for Dem i Fællesskab med de herværende Ledere for Sømandshjemmene at faa en Sommerlejr for Fiskerhustruer bragt i Stand til Sommer, vil det foran nævnte Beløb altsaa være til Deres Raadighed, idet vi forudsætter, at De selv vil være til Hjælp som Leder af Lejren — eventuelt med Assistance af andre«.

Store Gaver til Sømundshøjskolen

Fra forskellig Side har Sømundshøjskolen i Svendborg (den eneste Højskole for Sømandsungdom i Danmark), der sørterer under Indenlandsk Sømandsmission, faaet ca. 12.000 Kr. i Gaver fra forskellig Side til Modernisering af Skolens Opholdsstuer og Værelser. Der er allerede blevet indrettet en ny Læsesal, saavel som et Antal af Elevernes Værelser er blevet moderniseret.

Skolens Vinterhold, der begyndte den 1. November, er besøgt af ca. 50 Elever, hvoraf Rederiet J. Lauritzen i Øjeblikket har 10 Elever (»J. Lauritzens Søfartsskole«).

»Navitas« paa Prøvetur

Det nye Gasgeneratorskib *Navitas* — det første gengasdrevne oceangaende Dieselskib i Verden, som tidligere har været udførligt omtalt i *Dansk Søfarts Tidende*, har været paa en vellykket Prøvetur.

Som det vil erindres, er *Navitas* paa 3.000 Tons d.w. Det er forsynet med store Luger og svære Lossehomme, hvilket skyldes, at Skibet hovedsagelig er tænkt til Anvendelse af Transport af Cementfabrik-Anlæg fra F. L. Schmidt ud over hele Verden.

Maskineriet er en B. & W.-Dieselmotor, hvor der i Stedet for Olie anvendes Kul til Gasgenerator.

Sømandshjemmet »Bethel«

Sømandshjemmet »Bethel« har i Boet efter Frk. Marie Katrine Roed faaet en Arv paa 5000 Kr.

Navigatøruddannelsen under Diskussion

Paa Initiativ af Foreningen til Søfartens Fremme indledes i Aften i Odd Fellow-Palæet en Diskussion vedrørende Sømandsuddannelsen med særlig Henblik paa Navigatørernes Uddannelse.

Til at deltage i Mødet er udsendt Indbydelse til interesserede Kredse inden for Skibsfarten og de Søførende.

Nye Skorstensmærker

Statstidende meddeler, at der er foretaget følgende Registreringer af Skorstensmærker og Kontorflag:

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Skibsfører *Orla Olsen*, Bandholm, har faaet registreret et Skorstensmærke, bestaaende af et blaåt Bælte paa gul Skorsten. Paa hver Side i Bæltet er der seks hvide, seks-takkede Stjerner anbragt i Rundkreds. Kontorflaget er en blaa Stander med seks hvide, seks-takkede Stjerner, anbragt i Rundkreds.

Aabenraa Rederi-Aktieselskab har faaet registreret et Skorstensmærke, der bestaar af et bredt, hvidt Bælte imellem to smalle, røde Bælter paa sort Skorsten. I det hvide Bælte staaer paa hver Side Bogstaverne PFC i rødt. Kontorflaget er et hvidt Stutflag med Bogstaverne PFC i rødt. I øverste Hjørne ved Stangen er et Felt af Form og Farve som Dannebrog.

Radiotelegrafisterne ud af De Samvirkende

I Radiotelegrafistforeningens Medlemsblad oplyses, at Bestyrelsen har besluttet at lade Anmodningen om Udmeldelse af De samvirkende Fagforbund staa ved Magt, saa Foreningen fra den 27. Januar i Aar ikke længere er Medlem af De samvirkende Fagforbund.

Udvidelse af Skive Havn efter Krigen

Naar normale Tider indtræder, kan det forudses, at Skive Havn vil være for lille til at tage Trafiken. Al Kajplads ved Havnen er allerede oplaget af forskellige Firmaers Pakhuse, og som Følge heraf forbereder man nu en Udvidelse af Havnen.

Foreløbig har man besluttet at iværksætte en Bundundersøgelse for at faa afgjort, hvor det er mest hensigtsmæssigt at anlægge et nyt Havnebassin. Naar Undersøgelsen er tilendebragt, vil man lade udarbejde et Projekt, som kan udføres, saa snart Forholdene tillader det. Skive Havn, der i 1921 blev udvidet for et Millionbeløb, er nu ikke blot gældfri, men har oparbejdet en betydelig økonomisk Reserve.

Rederiet Lauritzens Søfartsskole

Paa Rederiet Lauritzens Søfartsskole i Svendborg er Eleverne fra Vinterholdet nu i fuld Gang. Om Vinteren foregaar Undervisningen fortrinsvis i Land, hvor der undervises i Dansk, Engelsk, Regning, Sømandsskab og Navigation foruden enkelte Timer i Fysik, Maskinlære, Meteorologi, Samfundslære og Sundhedslære. Trods den megen Teori glemmes den praktiske Uddannelse ikke, idet Drengenes Færdigheder i praktisk Sømandsarbejde stadig holdes vedlige og udbedres. Den milde Vinter har begunstiget de ugentlige Langture med Baadene, saaledes at disse uhindret har kunnet foretages i de nye Øvelsesbaade »Manø« og »Læse«.

Drengene planlægger selv Heldagsture og finder ud af, hvilke Seværdigheder der skal besøges paa de Steder, hvor de kommer frem.

Dette Vinterkursus afsluttes ca. 31. Marts, hvorefter Drengene kommer om Bord i Rederiets Skoleskibe eller i Sejlskibene fra Svendborg og Marstal for at faa den Sejlskibstid, der kræves for at komme paa Navigationsskole.

Rederi A/B Svea

Stockholms Rederi A/B Svea's Regnskab for 1942 udviser et Overskud paa 1,49 Mill. Kr. (forrige Aar 1,41 Mill. Kr.), efter at der er afskrevet 2,97 Mill. Kr. paa Flaaden (3,45 Mill. Kr.), 4,35 Mill. Kr. paa Nybygningskontrakt (3,58 Mill. Kr.) og efter at 1,16 Mill. Kr. er reserveret til Skatter (1,16 Mill. Kr.) og 0,26 Mill. Kr. overført til Selskabets Pensionskasse.

Til Disposition er 1,68 Mill. Kr., hvoraf det foreslaas at uddele et Udbytte paa 2,50 Kr. pr. Aktie og at overføre 0,21 Mill. Kr. til Gevinst- og Tabskonto.

Ångbåts A/B Ferm

Ångbåts A/B Ferm, Kristianehavn, havde et Overskud for 1942 paa 364.395 Kr. eksklusiv en Overførsel paa 89.119 Kr. og efter at der er foretaget Afskrivninger paa Flaaden med 150.000 Kr. og paa en Nybygningskontrakt med 100.000 Kr. Der uddeles en uforandret Dividende paa 7 pCt. Selskabets Flaade er hogført til en Værdi af 2.852.400 Kr. og under Bygning værende Tonnage til 4.100.000 Kr.

Nordenfjeldske Dampskibsselskab

Det Nordenfjeldske Dampskibsselskab har for 1942 et Driftsoverskud paa 1.326.031 Kr., hvortil kommer en Overførsel fra forrige Aar paa 35.879 Kr. Overskudet foreslaas

Skibs- eller Baadebyggeri.

Velbeliggende Grund ved Mariagerfjord i Hobro Kommune kan faas til Leje paa langl Aaremaal. Dybt Vand ind til Grunden. Henvendelse til Fjeren. *J. Neergaard-Møller*, Hobro.

af Repræsentantskabet anvendt paa følgende Maade: Til Afskrivninger 531.490 Kr., til Reservefond henlægges 200.000 Kr. til Skattefondet 150.000 Kr., til Pensionskassen 200.000 Kr., 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne udgør 248.731 Kr., og endelig overføres til næste Aar 31.688 Kr.

PERSONALIA

50 Aar

Chefen for Handelsministeriets Søfartskontor, Kontorchef *Ove Nielsen*, fylder i Dag — Fredag — 50 Aar.

Kontorchef *Ove Nielsen*, der er Søn af Oberstløjtnant *Holger Nielsen*, har gennemgaaet den praktiske Sømandsuddannelse. Han kom til Søs med Skoleskibet *Viking* i 1908, og efter at have taget de nautiske Eksaminer var han Reserveløjtnant. Han har sejlet som Styrmand om Bord i *Georg Stage*, i Det Forenede Dampskibs-Selskab, i Ø. K. og ført forskellige af Statsibryderne.

Allerede i 1913 blev han søfartskyndig Assistent i Handelsministeriet, i 1920 blev han Skibsinspektør, Aaret efter Fuldmægtig og i 1931 Ekspeditionssekretær og Ministersekretær. I 1937 blev han Chef for Ministeriets Søfartskontor.

Kontorchef *Ove Nielsen* har en lang Række Tillidshverv.

75 Aar

Paa Mandag — den 1. Marts — fylder tidligere Skibsfører i De Forenede Kulimportører, Kaptajn *J. H. Rosbæk*, 75 Aar. Kaptajn *Rosbæk*, der sidst førte Damperen *Scotia*, gik i Land i 1933.

60 Aar

I Søndags fyldte Stevedore *Holger Jørgensen* 60 Aar. Det er nu 30 Aar siden, at *Jørgensen*, der begyndte som Smed, startede sin egen Stevedore- og Entreprenørvirksomhed.

Kontorchef i Maskinmestrenes Forening

Paa et Møde har Maskinmestrenes Forenings Bestyrelse vedtaget at udnævne Foreningens Kasserer, *V. A. Andersen*, til Kontorchef som Paaskønnelse for mere end 40 Aars udmærket Arbejde i Foreningen.

Ordensdekorationer hos B. & W.

I Anledning af B. & W.s Jubilæum er der uddelt en Del officielle Udmærkelser. Forretningsføreren for Selskabets Pensionskasse, *Mester Sofus Jensen*, Direktionsfører *Erhardt Laursen Erhardt*, *Mester Vilhelm Martin Cramer* og Formanden for Arbejdernes Hjælpefond, *Maskinarbejder Georg Jørgensen*, har faaet tildelt den kongelige Belønningsmedaille af anden Klasse med Krone. Direktør *Møller* overrakte de paagældende Udmærkelserne som et Tegn paa Kongens Bevaagenhed over for Firmaet. Desuden har Underdirektør *E. L. Barfoed* faaet Ridderkorset, medens Gods ejer *A. Reimann*, der i Forvejen var Ridder, er blevet Dannebrogsmænd.

Holmens Hæderstegn

Holmens Hæderstegn for 25 Aars god Tjeneste i Søværnet er tildelt Maskinmester af 2. Grad, Ingeniørassistent *Frederik Nyborg Christensen*, R. af D., samt Undermaskinmester af 1. Grad, *Ove Laurits Blom Frandsen*.

Ordensdekoration

Stabsmaskinmester i Søværnet, Marineingeniør af 1. Grad *Johannes Olsen*, der var Ridder af Dannebrog, er blevet henaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Søværnet

Maskin-Kvartermester *Frederik Languad Jensen* er meddelt Afsked af Søværnets Tjeneste fra Udgangen af April paa Grund af Alder.

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 Langellniekajen 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 Gasværksbavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmene 7 m og i Teglværksbavnen 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 Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Provlant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forøjet med 35 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Pritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyngs- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Provlant, 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 her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodatvang. Lodapenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Læsning og Læsning. I Frihavnen besørger Læsning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18,600 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.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Loh over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinlen 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flskerthavnen 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 Lodatvang. Lodapenge efter Dybtgaende og Dræglighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodræglighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Læsning og Lastning: Læsning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner mod indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerthavn 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 8,8 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Indorhavnen 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 Lodatvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Indorhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øro pr. m³. Læsning og Læsning 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. 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. Lodsor ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Læsning og Lastning 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.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. 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 (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: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, uforødet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Læsning og Lastning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kelhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (so Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangor benyttes. Læsning- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dob. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 25. Februar 1943.

Nr. 8.

„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 vgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er ndkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faaas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

472. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indløb aftaget.

Dybden i Indløbet til *Rødby Havn* paa c. $54^{\circ} 39' N.$ $11^{\circ} 21' E.$ er yderligere aftaget, saaledes at den største Vanddybde, der stadig findes i Indsejlingens E.-lige Side, nu kun er 3,0 m.

(E. f. S. Nr. 6/424 1943.)

473. Danmark. Lolland S.-Kyst. Nysted W. Skydeomraade oprettes og afmærkes.

W. for *Nysted* oprettes et Skydeomraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | | | |
|-------------------------------|----------------------------|-------------------------------|----------------------------|
| a. $54^{\circ} 39' (51'') N.$ | $11^{\circ} 42' (16'') E.$ | e. $54^{\circ} 38' (32'') N.$ | $11^{\circ} 39' (37'') E.$ |
| b. $54^{\circ} 39' (09'') N.$ | $11^{\circ} 41' (36'') E.$ | f. $54^{\circ} 38' (55'') N.$ | $11^{\circ} 39' (03'') E.$ |
| c. $54^{\circ} 38' (36'') N.$ | $11^{\circ} 41' (08'') E.$ | g. $54^{\circ} 39' (23'') N.$ | $11^{\circ} 40' (00'') E.$ |
| d. $54^{\circ} 38' (08'') N.$ | $11^{\circ} 40' (12'') E.$ | h. $54^{\circ} 39' (34'') N.$ | $11^{\circ} 40' (54'') E.$ |

Omraadet afmærkes paa Søen med 7 sorte Stager, udlagt i Punkterne b—h.

Til Visning af Signaler under Skydningerne opføres en Signalmast paa $54^{\circ} 39' (47'') N.$ $11^{\circ} 41' (56'') E.$

(Kort Nr. 191. Danske Lods III, Side 265.)

(Se Tillæg.)

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

474. (T). Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen. Fyr og midlertidigt Fyr tændes.

(U. f. a. Nr. 7/370. Stockholm 1943.)

1. I Slutningen af Marts Maaned 1943 tændes ved *Falsterbokanalens* Indsejling ved *Höllviken* paa $55^{\circ} 26'_{,87} N.$ $12^{\circ} 54'_{,31} E.$ et nyt Fyr, der vil vise hvidt Hurtig-Blink,

60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvidt Fyrhus paa 3,5 m højt Betonfundament. Fyret vil være overet med Fyrene *Falsterbokanalen Nr. 4* og *Nr. 6* i Pejling 155°. Fyrlijen vil angive den W.-lige Kant af den gravede Rende.

2. Under Opførelsen af ovennævnte nye Fyr vil der paa Pladsen for Fyrets Fundament midlertidigt blive tændt et Fyr, der viser hvidt Hurtig-Blink, 90 Blink hvert 1 m. (Kort Nr. 132, 130, 187, 188, 125 og 180. Danske Lods III, Side 62.)

475. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø ESE. Vrag fjernet.

Det paa c. 54° 58',₄ N. 11° 55',₆ E., c. 0,3 Sm 105° fra *Masnedø S.-Spids*, sunkne Vrag er fjernet.
(E. f. S. Nr. 2/262 1943.)

476. Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Taars Vig. Skydeomraade oprettes og afmærkes.

I *Taars Vig* oprettes et Skydeomraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a. 54° 51' (46") N. 11° 39' (57") E. | e. 54° 51' (53") N. 11° 36' (23") E. |
| b. 54° 51' (30") N. 11° 38' (27") E. | f. 54° 52' (24") N. 11° 36' (25") E. |
| c. 54° 51' (20") N. 11° 37' (30") E. | g. 54° 52' (22") N. 11° 37' (25") E. |
| d. 54° 51' (21") N. 11° 36' (19") E. | h. 54° 52' (09") N. 11° 38' (28") E. |

Omraadet afmærkes paa Søen med 7 sorte Stager, udlagt i Punkterne b—h. Til Visning af Signaler under Skydningerne opføres 2 Signalmaster paa henholdsvis 54° 51' (40") N. 11° 39' (25") E. og 54° 51' (28") N. 11° 38' (32") E.
(Kort Nr. 160. Danske Lods III, Side 210.)

477. Danmark. Smaalandsfarvandet. Tusehage. Sømærke atter i Orden.

Tusehage hvide Stumpstønde med 2 nedadvendte Koste paa c. 55° 15',₁ N. 11° 13',₀ E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 5/418 1943.)

478. Danmark. Smaalandsfarvandet. Egholm Flak NE. Sømærke atter i Orden.

Egholm Flak NE. røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa c. 55° 16',₀ N. 11° 11',₈ E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 5/405 1943.)

479. Danmark. Store-Bælt. Kertemind Bugt. Risinge Hoved W. Skydeøvelser. Advarsel.

Skarpskydningsøvelser med Haandvaaben afholdes 4 Søgnedage om Ugen, hver Dag Kl. 0800—1600, fra en Skydeplads paa c. 55° 25',₀ N. 10° 43',₂ E., ved Kysten W. for *Risinge Hoved*. Fra 1 Time før Skydnings Paabegyndelse til dennes Slutning vil en Ballon eller et rødt Flag med hvid Spuns være hejst paa en Mast ved Kysten ved *Risinge Hoved*.

Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet over Søen er en Sektor, der har sin Spids i Skydepladsen, og som begrænses af to Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retningerne henholdsvis 4° og 46°, samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og med Radius 1,94 Sm (3500 m).
(Kort Nr. 141. Danske Lods III, Side 82.)

480. Danmark. Store-Bælt. Sprogø Fyr elektrificeret.

Sprogø Fyr paa c. 55° 19',₈ N. 10° 58',₄ E. er blevet elektrificeret. Fyrets Lys evne er indtil videre ikke forøget.

Løvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 49/1682 1942. Fyr.-Fort. Nr. 491.)

481. Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Spodsbjærg E. t. S. Vrag afmærket.

E. f. S. Nr. 7/470 1943 udgaar og erstattes med:

Vraget af et Skib, der er sunket paa c. 54° 55',₈ N. 10° 52',₈ E., c. 1,5 Sm 106° fra *Spodsbjærg Havn*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, udlagt henholdsvis 125 m og 250 m WSW. for Vraget.

En Mast i Vraget rager c. 0,3 m op over Vandet.

(E. f. S. Nr. 7/470 1943.)

482. (T). Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
Trælle Næs Fyr paa c. $55^{\circ} 37'_{,5}$ N. $9^{\circ} 51'_{,8}$ E. er midlertidigt fjernet.
 (Se Tillæg).

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

483. Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
 Der afholdes Skarpskydningsøvelser den 1., 2., 3., 4., 5., 6., 19. og 26. Marts 1943, hver Dag Kl. 1000—1600, fra Terrænet ved *Markeslev*, N. for *Holbæk Fjord*, mod *Kirsebærholm*.

Fareomraadet under Skydningerne begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- | | |
|--|--|
| a) $55^{\circ} 45'$ N. $11^{\circ} 42'$ E. | d) $55^{\circ} 42'$ N. $11^{\circ} 45'$ E. |
| b) $55^{\circ} 45'$ N. $11^{\circ} 51'$ E. | e) $55^{\circ} 43'$ N. $11^{\circ} 45'$ E. |
| c) $55^{\circ} 42'$ N. $11^{\circ} 51'$ E. | f) $55^{\circ} 43'$ N. $11^{\circ} 42'$ E. |

Sikkerhedshøjde: 600 m.

Der vil ikke blive hejst særlige Afspærringssignaler.

Man advares imod under Skydningerne at færdes i *Holbæk Fjord* og i *Inderbredning*.

(E. f. S. Nr. 4/366 1943.)

484. Danmark. Kattegat. Sletterhage WNW. Oplysning om Vrag.

Det i E. f. S. Nr. 4/390 1943 rapporterede Vrag ligger sunket paa $56^{\circ} 08' 25''$ N. $10^{\circ} 19' 18''$ E., c. 7 Sm 292° fra *Sletterhage Fyr* og c. 25 m S. for *Aarhus Ledefyr*linie. Mindste Dybde over Vraget er 12 m. Vraget er ikke afmærket.

(E. f. S. Nr. 4/390 1943. Kort Nr. 112, 103 og 102.)

485. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Afmærkning atter i Orden.

Mariager Fjord røde Stage med 2 opadvendte Koste paa $56^{\circ} 42' (05'')$ N. $10^{\circ} 28' (53'')$ E. samt hele den flydende Afmærkning i *Mariager Fjord* er paa Plads og i Orden efter Isperioden.

486. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser. Advarsel.
 (U. f. S. Nr. 7/371. Stockholm 1943.)

Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i Tiden: 1.—6. Marts 1943, hver Dag Kl. 0900—1700 fra *Vallda Sandö* SW.-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*, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie, der fra *Vallda Sandö* gaar i Retning 290° , og mod Vest af en Cirkellinie med Centrum i *Vallda Sandö* SW.-Pynt og Radius $10_{,8}$ Sm.

(E. f. S. Nr. 4/368 1943.)

487. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed. Afmærkning midlertidigt i Uorden.

1. Taagesignalet med Nautofon paa Yderenden af *Hirtshals Havn* Dækmole paa c. $57^{\circ} 35'_{,8}$ N. $9^{\circ} 57'_{,8}$ E. er midlertidigt ude af Virksomhed.

2. *Hirtshals* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, ved W.-Siden af Indløbet til Havnen, samt *Hirtshals* hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, ved Indløbets E.-Side, har mistet Topbetegnelsen.

3. *Hirtshals* hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost, ved Indløbets E.-Side, er bortdrevet.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

488. Norge. Rogaland. Fosenoyn. [Røysund. Bro.
(E. f. S. Nr. 3/87. Oslo 1943.)
Over *Røysund* er paa c. 59° 20' N. 5° 22',₂ E. bygget en Bro, hvis Højde over Vandet ved Højvande er 15 m.
489. Norge. Rogaland. Utsira. Beiningsundet uddybet.
(E. f. S. Nr. 3/88. Oslo 1943.)
Beiningsundet paa c. 59° 17',₇ N. 4° 54',₁ E. er uddybet til 5 m Dybde ved Springtids Lavvande.
490. (T). Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
E. f. S. Nr. 3/334 1943 udgaar og erstattes med:
I Nærheden af *Tørre Bjælke* hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste har Sandet paa Sejløbets N.-Side omkring Pladsen 55° 27' (23") N. 8° 18' (24") E. skudt sig ud, saaledes at 6 m Kurven her strækker sig ud til *Sædenstrand* Fyrlinie.
Ud for den paagældende Strækning bør Skibene holde sig i S.-Siden af Sejløbet.
(E. f. S. Nr. 3/334 1943.)
491. Danmark. Graadyb. Fanø N. Vrag.
(N. f. S. Nr. 7/373. Berlin 1943.)
Et Vrag, der ligger tørt ved Lavvande, rapporteres S. for Sejløbet paa c. 55° 28',₈ N. 8° 23',₃ E., c. 0,₆ Sm 98° fra *Jerg* Fyrbaake.
(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

492. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i Nærheden af Orlogsskibe, Forter, Spærringer o. l.
Paa given Foranledning genoptrykkes herved følgende Uddrag af Marineministeriets Bekendtgørelse af 16. August 1941:
- § 1.
- Ethvert Skib og Fartøj skal i *dansk* territorielt Farvand ubetinget og øjeblikkeligt efterkomme alle Bestemmelser, Signaler og Anvisninger, der af sømilitære Myndigheder gives i Anledning af:
- 1) Orlogsskibes (Orlogsfartøjers) Ministrygningsarbejder, Arbejder med Miner og Bøjer, Skydninger o. l.,
 - 2) neddykkede Undervandsbaades Sejlads,
 - 3) Skydning o. l. fra Forter, Batterier, Torpedostationer, Luftfartøjer m. v.,
 - 4) Spærring af militære Grunde af visse Farvandsomraader.
- Saadanne Bestemmelser, Signaler og Anvisninger skal af *danske* Skibe og Fartøjer ogsaa efterkommes i Farvandene omkring *Danmark* udenfor *dansk* territorielt Farvand.
- Orlogsskibe er bemyndigede til at fjerne, eventuelt anholde, Skibe og Fartøjer, som ikke retter sig efter de givne Anvisninger.
- I Bilag til nærværende Bekendtgørelse er anført de nugældende Regler for Signalføring og Forholdsregler for ovennævnte Forhold.
- Ændringer i og Tilføjelser til omtalte Bestemmelser, Signaler og Anvisninger vil blive bekendtgjort i „Efterretninger for Søfarende“ samt afhængig af Forholdene eventuelt tillige i lokal Presse, Fiskeritidende, Pressens Radioavis m. v.

§ 2.

Undladelse af at efterkomme de i Henhold til nærværende Bekendtgørelse givne Bestemmelser, Anvisninger og Paabud straffes i Henhold til Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger med Bøder, Hæfte eller under skærpende Omstændigheder med Fængsel indtil 3 Aar.

Bilag.**Regler for Signalføring i Orlogsskibe m. v. samt Forholdsregler for Skibsfart og Fiskeri i Nærheden af Orlogsskibe, Forter, Spærringer o. l.****Almindelige Forholdsregler.**

Naar Signaler af nedennævnte Art observeres, gælder udover de særlig anførte Forholdsregler, at Skibe og Fartøjer skal holde nøje Udkig — og lytte — efter eventuelle yderligere Signaler fra Orlogsskibe. Eventuelle Anvisninger fra Orlogsskibe skal efterkommes.

Formationer af Orlogsskibe maa ikke gennembrydes.

Paabud i „Efterretninger for Søfarende“ m. v. om nedennævnte Forhold skal efterkommes.

Selvom særligt Forbud ikke er udstedt, maa Fiskeredskaber o. l. ikke udsættes i Nærheden af minestrygende Orlogsskibe eller i Nærheden af Orlogsskibe, som udlægger Miner eller arbejder i Minespærringer.

Ankring og Fiskeri maa ikke finde Sted paa afmærkede Tvangsruter eller paa Skydepladser, naar Skydning foretages.

a) Orlogsskibe, der udfører Minestrygning, vil føre følgende Signal:

1. O m D a g e n : Internationalt Signalflag Z over en sort Kugle hejst paa Fortoppen eller eneste Top.
2. O m N a t t e n : Et grønt Lys lodret over et hvidt Lys hejst paa Fortoppen eller eneste Top.

Særlige Forholdsregler:

I aabent Farvand maa Skibe eller Fartøjer ikke nærme sig Orlogsskibe og disses Minestrygningsgrejer paa mindre Afstand end 300 m, naar forannævnte Signal føres.

I Sejlrender eller snævre Sejlløb, hvor Passage ikke kan ske i mindst 300 m Afstand, maa et Orlogsskib, der fører forannævnte Signal, ikke overhales, men der skal sejles i dets Kølvand paa en Afstand af mindst 300 m fra Minestrygningsgrejet eller efterfølgende Bøjefartøjer.

Ved modgaende Passage skal der viges ud med laveste Fart eller stoppet Maskine, saaledes at Minestrygeren og Minestrygningsgrejet eller efterfølgende Bøjefartøjer kan passere saavidt muligt i en Afstand af mindst 300 m.

Skibe og Fartøjer maa under ingen Omstændigheder forsøge at passere imellem Minestryger og efterfølgende Bøjefartøjer.

Der skal holdes nøje Udkig — og lyttes — efter Signaler fra de minestrygende Orlogsskibe.

(E. f. S. Nr. 34/1205 1941.)

193. Danmark. Reglement for Ordens Overholdelse i Aarhus Havn.

Ministeriet for offentlige Arbejder har den 19. Februar 1943 stadfæstet nedenstaaende Reglement for Ordens Overholdelse i Aarhus Havn.

H a v n e n s O m r a a d e.

Det til Havnen hørende Søomraade begrænses mod Nord af en ret Linie gennem *Vejlby Kirkes* og *Riis Skov Kirkes* Taarne fra Kysten til Skæring med den E.-lige Begrænsning, der dannes af en ret Linie gennem *Hjortshøj* og *Egaa Kirkes* Taarne fra Skæringen med ovennævnte Linie til Skæring med den S.-lige Grænse, der dannes af en ret Linie gennem *Jelshøj* og Traktørstedet „*Silistria*“ fra Stranden til Skæringen med den E.-lige Grænse.

Havnen bestaar af:

Bassinet for Lystbaade og Fiskeri og

Nordhavnen, delt i *Bassin II*, *Bassin I* og *Aahavnen*, samt

Sydhavnen, delt i *Benzinhavn*, *Bassin IV* og *Bassin III* med *Slippen*.

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 Havnens 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 med følgende Undtagelser eller Tilføjelser:

- 1) Fartøjer, der styrer over Løbene, skal vige for andre Fartøjer.
- 2) Sejlbaade og Robaade skal saa vidt muligt holde sig uden for Løbene og altid vige for passerende Skibe.
- 3) Lystsejlere og Sportsrobaade maa ikke — undtagen i Nødsfald — færdes i *Nord- og Sydhavnen* samt Løbene til disse.
- 4) Undervandsbaadssejlads i Havnebassinerne og Havneløbene er forbudt.

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) med følgende Undtagelser eller Tilføjelser:

- 1) Svingbroen over *Aahavnen* aabnes efter Henvendelse til Havneopsynet, i Reglen kun til bestemte Tider om Hverdagen, men, naar særlig Grund er til Stede, og Forholdene tillader det, ogsaa undtagelsesvis til andre Tider, eventuelt mod Betaling af derved forarsagede Ekstraudgifter.
- 2) *ad Standardreglementets § 9.*
For eventuel Forsinkelse af Fartøjers Ekspedition som Følge af Forhaling har disse intet Krav paa Erstatning.
- 3) *ad Standardreglementets § 10.*
Fartøjer maa finde sig i, at Kraner, som betjener andre Skibe, svinger Byrder hen over dem.
- 4) *ad Standardreglementets § 14.*
1. Punktum: „Uden særlig Tilladelse maa der ikke losses eller lades eller udføres noget Arbejde i Havnen eller paa dennes Terræn fra ½ Time efter Solnedgang til ½ Time før Solopgang“ bortfalder.
- 5) *ad Standardreglementets § 20.*
Omladning af brandfarlige Vædske fra Fartøj til Fartøj er kun tilladt i *Benzinhavnen*.
- 6) *ad Standardreglementets § 36.*
Skønnes der ikke at kunne anvises et Fartøj Plads til Oplægning, skal det forlade Havnen.
- 7) *ad Standardreglementets § 36.*
Lyst- og Motorbaade, Joller, Baade, Fiskerfartøjer og Hyttefade maa kun lægge til i *Bassinet for Lystbaade og Fiskeri*, med mindre særlig Tilladelse er givet af Havneopsynet. Saadanne Fartøjer henligger i alle Maader for Ejerens Risiko og Ansvar.
- 8) *ad Standardreglementets § 38.*
Tømmerflaader skal afmærkes efter Havneopsynets Anvisning.
- 9) *ad Standardreglementets § 45.*
For Benyttelse af Havnens Beddinger samt for Lystbaades og lignendes Henstaaen paa Beddingspladser gælder særligt Reglement, som faas udleveret gennem Havneopsynet.
- 10) *ad Standardreglementets § 48.*
Det er ikke tilladt at anbringe Bundgarn og faste Fiskeredskaber inden for Havnens Omraade uden særlig Tilladelse fra Havnebestyrelsen.
- 11) *ad Standardreglementets § 49.*
Det er strengt forbudt at lade brandfarlige eller tilmudsende Vædske eller Rester af saadanne løbe ud i Havnen. Udpumpning eller Udskylning af alle Arter af Olie eller Olierester er forbudt.
Saadanne Vædske skal beholdes om Bord, indtil Fartøjet er kommet uden for Havnens Omraade, jfr. dog Cirkulære fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart af December 1937.
Nærværende Reglement træder i Kraft den 1. April 1943. Samtidig ophæves det under 21. Juni 1919 stadfæstede „Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Aarhus Havn og paa Aarhus Red“ med senere Ændringer og Tilføjelser.
(Havnelods, Side 32.)

494. Sverige. Oplysninger om den svenske Statsisbrydningstjeneste.

(U. f. s. Nr. 6/329. Stockholm 1943.)

I. Den svenske Statsisbrydervirksomhed er indtil videre underlagt Chefen for Marinen og varetages af en i Marinestaben oprettet Isbrydningssektion med Postadresse: *Isbrytardetaljen, Marinledningen, Stockholm*, og Telefonadresse: Navneopkaldning: *Marinledningen, Isbrytardetaljen, Stockholm*. Skriftlige Meddelelser og Telefonsamtaler bør stiles til *Isbrytardetaljen* og ikke til navngiven Person.

II. Anmodning om Hjælp af Statsisbryder eller eventuelt anden Bistand under Isvanskeligheder rettes, naar Statsisbryder befinder sig i det Omraade, hvor Hjælpen behøves, enten direkte til Chefen for Isbryderen eller til denne gennem Statsisbrydningsvæsnets Repræsentanter eller ogsaa til *Marinstabens isbrytardetalj*.

Meddelelser og Anmodninger til Statsisbryderne kan, naar disse er udenfor Havn, sendes Døgnet rundt pr. Radiotelegrafi eller Radiotelefoni.

Naar en Statsisbryder er i Havn, har Skibet sædvanligvis Rigstelefon om Bord.

III. Statsisbrydningsvæsnets Repræsentanter og deres Distrikter.

Repræsentant	Bopæl	Telefon	Grænser mellem Distrikterne
Hannkapten B. I. Lindström	<i>Luleå</i>	20 96 21 04	<i>Finsk-svenske Grænse.</i>
Hannkapten A. Hedensjö . . .	<i>Skelleftehamn</i>	<i>Skellefteå</i> 3 10 06	1 Sm N. for <i>Rönnskärs Fyr</i> .
Hannkapten J. A. Åström . .	<i>Umeå</i>	2 02 3 91	1 Sm N. for <i>Blackkallens Fyr</i> .
Sjökapten Ph. Björkeroth . . .	<i>Örnsköldsvik</i>	12 02	1 Sm S. for <i>Storbådans Fyr</i> .
Overlodsens	<i>Härnösund</i>	22 73	1 Sm E. for <i>Ytternäsans Fyr</i> .
Hannkapten B. Lister	<i>Sundsvall</i>	31 28 22 91	1 Sm S. for <i>Skarpudden</i> (N. for <i>Åstholmsudde Fyr</i>).
Hannkapten E. Fagerlind. . .	<i>Gävle</i>	9 10 9 09	1 Sm N. for <i>Lotshällun</i> (SW. for <i>Agö Fyr</i>). <i>Knivens Sømærke</i> (i <i>Lövstambukten</i>).

Hvor der er opgivet 2 Telefonnumre, er det første Tjenestetelefonen, det andet Telefonen i Hjemmet.

IV. Statsisbryderne udsender efter Omstændighederne dagligt i den Tid, hvor Skibene udfører Isbrydningstjeneste i *Bottniske Bugt* N. for *Örskars Brede*, Radiomeddelelser om Position og Hensigter vedrørende Assistance for de følgende 24 Timer samt, naar det findes nødvendigt, kortfattede Raad og Anvisninger for Sejladsen.

Tid for Udsendelsen:

<i>Ymer:</i>		<i>Atle:</i>	
Hverdage Kl. 0900	Kl. 1145 (umiddelbart efter Pauseperioden).	Hverdage Kl. 0915 (umiddelbart efter	Pauseperioden).
Søn- og Helligdage: Kl. 1310.		Kl. 1200.	
		Søn- og Helligdage: Kl. 1325.	

Kaldesignal.

a. Ved Radiotelegrafi: For *Ymer*: *SBPN* og for *Atle*: *SBLN*.

b. Ved Radiotelefoni: *Svenska statens isbrytarfartyg Ymer (Atle)*.

Radiofrekvens: 500 kc/s (600 m).

Udsendelsens Form.

- a) Udsendelsen begynder med en radiotelegrafisk Meddelelse efter følgende Skema:
1. Opmærksomhedssignal (— • — • —).
 2. Opkaldning af alle Stationer fra Statsisbryderen *Ymer* (CQ CQ CQ de SBPN SBPN SBPN) eller *Atle* (CQ CQ CQ de SBLN SBLN SBLN).
 3. Meddelelse paa klart tysk Sprog.
- b) Umiddelbart efter Afsendelsen af den under a) nævnte Meddelelse gentages det samme pr. Radiotelefonti paa svensk og tysk Sprog. Denne Udsendelse begynder med Ordene: *Från svenska statens isbrytarfartyg Ymer (Atle)*, gentaget tre Gange.
- V. Meddelelser og Oplysninger om Statsisbrydervirksomheden maa ikke offentliggøres eller omtales for uvedkommende.
- VI. Uddrag af *Reglement för statens isbrytarfartyg* (af 22. November 1935).
- — — — —

§ 4.

Chefen for en af Statsisbryderne maa, naar Hjælp til et Skib ikke kræves for at redde de ombordværendes Liv, under Hensyn til Issituationen og andre forekommende Omstændigheder undlade at hjælpe

a) Skibe, som ikke er i højeste Klasse hos nogen af Klassificeringsselskaberne American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Germanischer Lloyd, Lloyds' Register of Shipping og The British Corporation Register of Shipping and Aircraft, og som ikke heller af noget Handelsdepartement erklæres at være paa Højde med Skibe af nævnte Klasse,

b) Skibe med saa svag Maskinkraft eller med saa ringe Virkning af Fremdrivningsmaskineriet, foraarsaget ved Skruens Stilling i Vandet (utilstrækkelig Nedlastning af Agterskibet), at der kan være Grund til at antage, at Skibet ikke uden Risiko kan sejle i Isfarvande, eller at Hjælpen til den øvrige Skibsfart vilde blive særligt vanskeliggjort ved at yde Assistance til det enkelte Skib,

c) Skibe med Skruer af andet Materiale end Staalstøbegods, Broncemetal eller lige saa godt Materiale,

d) Skibe, der i Skibssiden har Koojne, hvis Højde over Vandoverfladen ikke anses at være betryggende stor nok under Sejlads i Isfarvande; dog gælder dette ikke, hvis Koojnene er forsynet med Stormklapper, udført af Staalstøbegods af tilstrækkelig Sværhed eller andet Materiale af tilsvarende Styrke samt iøvrigt udført saaledes, at de effektivt kan modstaa Ispres,

e) Skibe, som er turretbyggede eller af lignende Konstruktion,

f) Skibe, som iøvrigt med Hensyn til Skrog, Maskine, Udrustning, Bemanding eller Lastens Størrelse og Stuvning findes at være i en saadan Tilstand, at en Rejse med det i Isfarvande under forhaandenværende Omstændigheder kan antages at medføre Livsfare for de ombordværende.

Undlader en Skibsfører paa Forespørgsel af Chefen for en Statsisbryder at fremkomme med Oplysninger om sit Skib om Forhold, der berøres af Punkterne a)—f), maa Isbryderen vægre sig ved at yde ham Hjælp.

§ 5.

De Skibe, overfor hvem den i Henhold til Bestemmelserne i § 4 bliver nægtet Hjælp til at naa deres Bestemmelsessted, kan dog, naar de befinder sig paa Rejse i Isfarvand, efter en med Chefen for Statsisbryderen sluttet Overenskomst og til et Tidspunkt, som nævnte Chef iøvrigt bestemmer, af Statsisbryderen hjælpes til at naa Havn eller anden beskyttet Plads eller til isfrit Farvand.

For den Tid, i hvilken en saadan Hjælp ydes, erlægges Afgift efter særlige Bestemmelser.

§ 6.

Føreren af et Skib, som under Sejlads i Isfarvand assisteres af Statsisbryder eller iøvrigt opholder sig i en af Statsisbryder brudt Rende, skal iagttage følgende:

a) Skibsføreren skal rette sig efter de Anvisninger, som af Statsisbryderen bliver meddelt angaaende Afgangstid, Manøvrer, Bugsering og Rute samt, naar flere Skibe assisteres paa samme Tid, om Ordenen mellem de forskellige Skibe.

b) Skibsføreren skal give nøje Agt paa Signaler, der afgives fra saavel Statsisbryderen som øvrige assisterede Skibe. Har Skibet Radioinstallation, bør han lade holde Vagt derved.

c) Skibets Hovedmaskine skal stedse være klar til Manøvrer.

d) Skibsføreren maa ikke uden Tilladelse fra Statsisbryderen føre eller søge at føre sit Skib frem foran et andet, af Statsisbryderen assisteret Skib.

e) Bliver Skibet bugseret af Statsisbryderen, skal det bugserede Skibs Hovedmaskine benyttes i Overensstemmelse med Ordre fra Statsisbryderen. Slæbetrossen skal være saaledes anbragt og passet, at den efter modtaget Ordre derom øjeblikkeligt kan blive kastet los.

f) Bliver Skibet lækt eller lider andet Havari af en saadan Art, at Chefen for Statsisbryderen bør have Kendskab dertil, skal Meddelelse derom straks sendes til ham.

Undlader Skibsføreren uden gyldig Grund at udføre noget af det, han ifølge Bestemmelserne i § 6 er pligtig til at gøre, kan Statsisbryderen nægte ham sin Hjælp.

Signaler mellem Statsisbrydere og Skibe, som assisteres af Statsisbrydere, afgives efter en særlig Signaltabel, som er ligegyldende med den i „Den danske Lods I“, Side 97 og 98, § 5 anførte.

Lydsignaler afgives af Statsisbryderne, saaledes:

a. Taagesignaler og Opmærksomhedssignaler med Dampfløjte eller Sirene.

b. Manøvresignaler efter Signaltabellen med Tyfon.

Statsisbryderen *Ymer* har saavel Bas- som Diskanttyfon.

Manøvresignaler afgives af *Ymer* saaledes:

a. Med Diskanttyfon til Skibe, som bugseres af *Ymer*.

b. Med Bastyfon til øvrige Skibe.

495. Sverige. Falsterbokanalen. Tilføjelse til midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.

(U. f. s. Nr. 7/339. Stookholm 1943.)

Svenske Orlogsskibe og -fartøjer har i visse Tilfælde Ret til Passage af Kanalen fremfor al anden Skibsfart. Naar saadant Tilfælde foreligger, bliver Kanalinspektøren om muligt underrettet herom af Chefen for *Öresunds marindistrikt*.

(E. f. S. Nr. 1/223 1943.)

Tillæg.

Danmark.

496. (T). Midlertidigt inddragne Sømærker. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

Nordsøen.

Samtlige Sømærker ved *Knudedyb* c. 55° 18' N. 8° 21' E.

Samtlige Sømærker ved *Juvre Dyb* c. 55° 14' N. 8° 22' E.

(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

I. Østersøen.

497. Danmark. Langeland S. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. 54° 37',₀ N. 10° 41',₀ E., c. 7 Sm 192° fra *Keldsnor* Fyr.

498. (S). Danmark. Fakse Bugt. Fakse Havn Indsejling. Afmærkning atter paa Plads og i Orden.

Afmærkningen ved Indsejlingen til *Fakse Havn* paa c. 55° 13' N. 12° 10' E. er atter paa Plads og i Orden.

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

499. Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsbestemmelser.

(U. f. a. Nr. 7/362. Stockholm 1943.)

Ved Ruten *Malmö—Kullen* er, naar der ikke er Ishindringer i *Sundet*, udlagt sort- og hvidmalede Stager og Tønder paa følgende Pladser:

1.	55° 38', ⁹⁰	N.	12° 57', ⁷²	E.
2.	55° 39', ⁸⁰	N.	12° 56', ⁷⁰	E., med 1 Ballon.
3.	55° 40', ⁶⁵	N.	12° 55', ⁸⁰	E.
4.	55° 41', ⁰⁰	N.	12° 54', ⁸⁰	E., med 2 Balloner.
5.	55° 42', ⁴³	N.	12° 53', ⁹⁰	E.
6.	55° 43', ³¹	N.	12° 52', ⁹⁰	E., med 1 Ballon.
7.	55° 44', ²⁰	N.	12° 51', ⁹⁴	E.
8.	55° 45', ⁰⁸	N.	12° 50', ⁹⁵	E. Sortmalet Tønde.
9.	55° 49', ⁶⁸	N.	12° 45', ⁹⁰	E.
10.	55° 53', ²⁰	N.	12° 44', ³⁰	E. Lystønde.
11.	55° 54', ⁰⁰	N.	12° 44', ⁵⁰	E.
12.	55° 55', ⁵⁵	N.	12° 43', ²⁰	E. Lystønde.
13.	55° 59', ⁸⁰	N.	12° 41', ³⁰	E. Lystønde.
14.	56° 03', ⁷⁰	N.	12° 39', ⁵⁰	E. Lystønde.
15.	56° 05', ²²	N.	12° 36', ⁷⁰	E.
16.	56° 05', ⁹⁰	N.	12° 35', ⁴⁰	E.
17.	56° 06', ⁷⁰	N.	12° 34', ⁰⁰	E. Lystønde.
18.	56° 09', ⁰⁰	N.	12° 31', ⁰⁰	E. Stumptønde.
19.	56° 11', ⁷⁰	N.	12° 29', ⁵⁰	E.
20.	56° 13', ⁵⁰	N.	12° 28', ⁵⁰	E.
21.	56° 15', ⁷⁰	N.	12° 27', ³⁰	E.
22.	56° 18', ⁰⁰	N.	12° 26', ⁰⁰	E.

N.-gaaende Skibe skal, naar ingen særlig Vinterrute er etableret, holde sig paa E.-Siden af Sømærkerne og S.-gaaende Skibe paa W.-Siden. Sømærkerne bør passeres i c. 50 m Afstand.

Enkelte Stager kan eventuelt blive ombyttet med Tønder.

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

a) En sortmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6 s.

b) En rødmalet Stage med 1 nedadvendt Kost, 0,₁₆ Sm fra ovennævnte Lystønde

a) i Retning mod *Viken Fyr*.

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

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

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

IV. Nedennævnte Havne bør fra Sejlruiterne anduvs fra følgende Pladser:

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

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

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

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

Höganäs fra Skæringspunktet mellem Sejlruiten og Indsejlingsfyrlinien.

V. Skibe, der ønsker at gaa fra svensk til dansk Territorium eller omvendt, bør kun gør dette paa følgende Maader:

1. Ved at følge Sejlruten *Malmö—København*.
2. Ved at følge Linien mellem den sort-hvide Stage paa $55^{\circ} 49',_{88}$ N. $12^{\circ} 45',_{90}$ E. og *Lous Flak Lys-* og *Fløjtetønde*.
3. Ved at følge Linien mellem *Helsingør* Havneindløb og *Hälsingborg* N.-lige Havneindløb.

VI. Sejladforskrifter for *Sundet* S.-lige Del og mellem *Malmö* og *Smygehuk*. Af Hensyn til Minefaren bør Søfarende paa *svensk* Territorium nøje følge følgende afmærkede Sejlruter:

1. *Flintrännen* fra den S.-ligste sort-hvide Stage i Sejlruten *Malmö—København* ($55^{\circ} 38',_{90}$ N. $12^{\circ} 57',_{72}$ E.) til Lystønden *Oskarsgrundet SW.* ($55^{\circ} 34',_{81}$ N. $12^{\circ} 48',_{88}$ E.).
2. *Trindelrännan* fra Sejlruten *Malmö—København* til den røde Stage med opadvendt Kost paa $55^{\circ} 33',_{50}$ N. $12^{\circ} 49',_{42}$ E.
3. Ruten fra de i Punkterne 1 og 2 henholdsvis nævnte *Oskarsgrundet SW.* Lystønde og røde Stage med opadvendt Kost og videre enten
 - a) gennem *Lillgrundsrännan* til Sømærket ved *Ensten* eller
 - b) gennem *Kogrundsrännan* til Sømærket ved *Ensten* eller
 - c) 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*.

Som Vagtskibe for Søfartskontrollen er udlagt:

I *Höllviken* Fyrskib Nr. 17 paa $55^{\circ} 31',_{15}$ N. $12^{\circ} 51',_{00}$ E. Taagesignal: 3 Toner hvert 1^m.

I *Kämpingebukten*: Fyrskib Nr. 28 paa $55^{\circ} 22',_{00}$ N. $12^{\circ} 59',_{00}$ E. Taagesignal: 2 Toner hver 30^s.

Fyrskibene har ingen Fyrbelysning.

4. Fra Sømærket ved *Ensten* paa $55^{\circ} 23',_{00}$ N. $12^{\circ} 43',_{55}$ E. følges Neutralitetsløbet rundt om *Falsterbo* til *Klapperåsens* Stage paa $55^{\circ} 21',_{05}$ N. $12^{\circ} 58',_{05}$ E. og herfra til Lystønden *Trelleborgs redd* paa $55^{\circ} 20',_{54}$ N. $13^{\circ} 08',_{77}$ E.

5. Fra *Falsterbokanalen* S.-lige Indsejling til 150 m W. og S. for Fyrskib Nr. 28 i *Kämpingebukten* ($55^{\circ} 22',_{00}$ N. $12^{\circ} 59',_{00}$ E.) eller Pladsen for dette og herfra til 150 m S. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa $55^{\circ} 20',_{70}$ N. $13^{\circ} 05',_{95}$ E. ved *Stavstens rev* og videre til Lystønden *Trelleborgs redd*.

6. Fra Lystønden *Trelleborgs redd* til 100 m S. for Lystønden *Kullagrund* paa $55^{\circ} 18',_{40}$ N. $13^{\circ} 16',_{00}$ E. og videre til 100 m N. for den sorte Stage med 2 Balloner (Neutralitetsløbsafmærkning) paa $55^{\circ} 17',_{75}$ N. $13^{\circ} 21',_{08}$ E., S. for *Smygehuk*.

VIII. Følgende Sejløb bør ikke benyttes:

A) *Lernacksrännan*.

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

IX. Angaaende Vinterruter under Isperioder henvises til E. f. S. Nr. 3/299_A og 3/325 1943.

E. f. S. Nr. 1/93 1943 udgaar.

500. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund WNW. Nye Sømærker udlagt.

To nye Sømærker er udlagt ved Sejlløbet N. om *Bredegrund*, som følger:

1. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Bredegrund N.*, paa $55^{\circ} 01'$ ($34''$) N. $11^{\circ} 47'$ ($34''$) E. i c. 10 m Vand.
2. En hvid Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, *Oreby SW.*, paa $55^{\circ} 01'$ ($25''$) N. $11^{\circ} 48'$ ($34''$) E. i c. 10 m Vand.

(Kort Nr. 161, 160, 140, 126 og 180. Danske Lods III, Side 197. Søm.-Fort. Side 81, Nr. 4 A og 4 B.):

501. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

Dybden i Sejltredden til *Nyborg* er midlertidigt aftaget fra 7,5 m til 7,0 m.

Nyborg: c. $55^{\circ} 18'$ N. $10^{\circ} 48'$ E.

502. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Vindeby W. Bøjer udlægges midlertidigt. Advarsel.

Til Brug for Strømmaalingsarbejder i *Svendborg Sund* udlægges c. 0,4 Sm W. for *Vindeby* 2 Bøjer i Sejlløbet paa henholdsvis 55° 02' (50") N. 10° 36' (25") E. og 55° 02' (47") N. 10° 36' (29") E. Det henstilles til de Søfarende ikke at komme for nær til de udlagte Bøjer.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

503. Danmark. Kattegat. Gilleleje WNW. Skibsfartshindring rapporteret.

En i Vandet opretstaaende Genstand, vistnok en Gaffel med Kloen opad, rapporteres at være observeret paa c. 56° 10½' N. 12° 04' E., c. 9 Sm WNW. for *Gilleleje Havn*.

504. Danmark. Kattegat. Fornæs Fyr N. Vragafmærkning inddraget. Oplysning om Dybde over Vrag.

Vragvageren ved Vraget paa 56° 30' 25" N. 10° 57' 41" E., c. 4 Sm N. for *Fornæs Fyr*, er inddraget. Mindste Dybde over Vraget er nu 12,2 m.
(E. f. S. Nr. 31/1108 1942. Kort Nr. 102 og 100.)

505. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNW. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 4/382 1943 nævnte Vrag, der er sunket paa 56° 40' (48") N. 10° 43' (15") E., c. 10 Sm 337° fra *Gerrild Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 30 m N. t. E. for Vraget, samt med en elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa selve Vraget.
(E. f. S. Nr. 4/382 1943. Kort Nr. 102.)

506. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNW. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 7/462 1943 nævnte Vrag, der er sunket paa 56° 40' (30") N. 10° 44' (00") E., c. 9½ Sm 339° fra *Gerrild Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 30 m NE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 7/462 1943. Kort Nr. 102.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

507. (S). Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt.

Nedennævnte Lystønder i *Graadyb* er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.

Stejlen Lystønde c. 55° 28',2 N. 8° 20',7 E.

Fanø Sandende (Jerg) Lys- og Fløjtetønde.

Fovrfeld Lystønde.

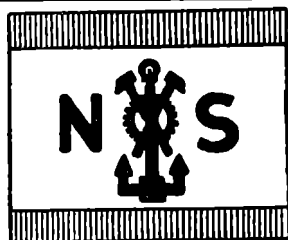
Sandodden Lystønde c. 55° 27',8 N. 8° 25',5 E.

508. (T). Danmark. Manø W. Sømærke udlægges midlertidigt.

En rød og hvidstribet Spidstønde med 1 Ballon udlægges midlertidigt paa c. 55° 16',1 N. 8° 18',3 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.

Helioprint - Metoden

VED FOTOKOPIERING

sikrer Dem retsgyldige Kopier,
nøjagtig som Originalen i enhver
Detaille, og i ethvert Antal af

SKIBSJOURNALER,
CERTEPARTIER
MASKINTEGNINGER
BREVE, KONTRAKTER,
DOKUMENTER, M. M.

Helioprint-Apparater fra Kr. 275,-

Lad os demonstrere for Dem.

Helioprint

DEN DANSKE FABRIK FOR FOTOKOPI-APPARATER
ST. KONGENSGADE 77 KØBENHAVN K.
TLF.: C. *16531
DANSK ARBEJDE DANSK KAPITAL

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

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

TELBR.-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: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAEGT 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Socys' Code 10th Ed. Lombard Code

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hude«.
Svendborg

KOLDING

A. G J Ø R D I N G

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARENING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: G J Ø R D I N G TELEFON NR. 1110 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 10

FREDAG 5. MARTS 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Ubaadsfaren er stadig iflg. de til svenske Aviser fra London og New York indgaaede Meddelelser det altoverskyggende Diskussionsemne i engelske og amerikanske Shippingkredse. Det tyske Sænkningstal for Febr., som er paa godt 1/2 Mill. Br. Reg. Tons, repræsenterer iflg. engelsk-amerikanske Meddelelser næppe mere end godt en Trediedel af den Tonnagemængde, de Allierede tilsammen kan bygge, men paa de Allieredes Side er man ikke blind for, at Vintermaanederne, paa Grund af de klimatiske Forhold, almindeligvis er i Ubaadens Disfavor, og at der maa regnes med stigende Aktivitet, naar Vejrforholdene bliver bedre. Det ligger i Sagens Natur, at der fra de Allieredes Side træffes alle Forholdsregler for at imødegaa den Fare, som Aksens Krig mod deres Søforbindelser repræsenterer. Det blev saaledes for et Stykke Tid siden officielt meddelt fra London, at man i U. S. A. og England allerede længe havde forceret Bygningen af Konvojbeskyttelsesskibe, delvis paa Bekostningen af Bygningen af nye Handelsskibe, idet, som Churchill sagde i en af sine sidste Taler, et Skib, der bliver reddet fra Sænkning, er mere værd end et nybygget Skib. Ogsaa Kommandoforholdene m. H. t. den engelsk-amerikanske Bekæmpelse af Ubaadene har været Genstand for Drøftelser, idet man synes at mene, at en centraliseret Ledelse vil gøre Bekæmpelsen af Ubaadene mere effektiv, og der synes nu at være truffet en Ordning, hvorefter en engelsk Admiral faar den samlede Ledelse af de Allieredes Krig imod Ubaadene i sin Haand.

Om Forholdene paa Markederne uden for Blokadezonen foreligger der iøvrigt stadigt kun sparsomme Meddelelser. Mange Ordre, men kun lidt Tonnage er den Karakteristik, som et svensk Søfartsblad giver af de oversøiske Markeder idag. Paa de amerikanske Markeder er der givet enkelte Licenser for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika Østkyst, men ikke nær nok til at dække Efterspørgslen efter Kul-tonnage. Det ringe Antal Kulskibe, der kommer til Sydamerika, rammer naturligvis ogsaa Malmafskibningerne derfra, og i de brazilianske Havne ligger store Mængder Malm ventende paa Afskibningslejlighed. Farten fra Vestkysten af Sydamerikas til U. S. Gulf og Atlantic Havne har derimod været noget livligere, idet der er givet betydeligere Tonnagetildelinger for saavel Nitrat som Malm fra Chile/Peru og Ecuador. Vestindiamarkedet har været noget livligere. I alle de amerikanske Trades synes Raterne at være uændrede.

Fra de engelske Markeder er der ingen Nyheder, og fra de frie Trades rapporteres kun om uforandret Tonnagebehov for Korn fra River Plate til Lissabon og Eirc, hvortil det imidlertid synes overordentlig vanskeligt at skaffe Tonnage. Der rapporteres derimod sluttet et Par Skibe for Korn fra River Plate til Valparaiso til 100 argentinske Papirdollars. Buenos Ayres/Rio noterer uforandret \$20.

Paa Nord- og Østersømarkederne er der ikke sket større Ændringer. Der er atter givet Stem for nogle Kul- og Koksdamperne fra Tyskland til Danmark, ligesom der er sluttet en Del Tonnage for Salpeter fra Norge til Danmark til Rater mellem Kr. 22 og Kr. 24. Iøvrigt er der god Efterspørgsel for Malmtonnage fra Sverige til Tyskland, ligesom den nylig afsluttede tysk-svenske Overenskomst om Trælasttransporten

utvivlsomt vil bevirke, at der snart vil blive mere Liv i Trælastbefragtingerne.

DEN DANSKE UDENRIGSHANDEL

Gennem Udenrigsministeriets Tidsskrift foreligger nu en Oversigt over den danske Udenrigshandel i 1942, samtidig med at Udsigterne for den kommende Tids Udenrigshandel trækkes op, og Interessen samler sig ganske naturligt om dette Afsnit.

M. H. t. Industrieksporten gøres det — utvivlsomt rigtigt — gældende, at hvis der ikke fra Udlandet ydes Materiale-Kompensationer, vil Industrieksporten sikkert være udsat for større Vanskeligheder, i Forbindelse med, at Lagrene her hjemme af Raastoffer fra Tiden før Krigen efterhaanden er helt brugt op. Og skal Danmark nøjes med at søge Afsætning til Udlandet for Varer, hvortil vi her hjemme selv har de fornødne Raastoffer, bliver Mulighederne trods alle Anstrengelser stærkt begrænsede.

Den udenrigsministerielle Oversigt bringer derefter en Række mere detaljerede Oplysninger om det Net af Handelsaftaler, der for Tiden er det eneste eksisterende Grundlag for en Udenrigshandel.

Det nævnes, at Danmark for Tiden har Handelsaftaler løbende med 13 Stater i Europa.

Vigtigst blandt disse Aftaler er naturligvis Overenskomsten med Tyskland. Det hedder derom, at den sædvanlige Aftale med Tyskland er forlænget for 1943, — fra dansk Side ang. en væsentlig Del af de Levnedsmidler, der er tilovers, efter at Hjemmemarkedet er forsynet, og ang. en Fortsættelse af Industrileverancerne, for hvilke der ydes Kompensation af Materialer fra Tyskland. M. H. t. de tyske Leverancer hertil oplyses, at Brændselstof-Aftalen udløber om nogle Maaneder og da formentlig ventes fornyet uforandret. For en Række andre Importvarers Vedkommende forhandles der for Tiden i Berlin, bl. a. med delegerede fra en Række danske Erhvervsorganisationer.

Over for Belgien løber den gældende Handelsaftale til 1. April, og der skal selvsagt til den Tid forhandles. Med Bulgarien er der fornylig sluttet Aftale for 1. Halvaar 1943, med dansk Eksport til 3,86 Mill. Kr., særlig Maskiner, mod navnlig bulgarsk Tobak. Aftalen med Finland for 1. Halvaar 1943 er i Orden, med nogen større Samhandel end i 1. Halvaar i Fjor, — vi afsender navnlig Smør og Sukker samt Maskiner og faar særlig Træ, Cellulose, Papir o. l. Over for Italien gælder det, at en dansk Delegation fornylig er rejst derved for at forhandle om Samhandelen i Aar. For Holland gælder en foreløbig Ordning for 1. Kvartal. Handelsoverenskomsten med Norge løber til 1. April, og der skal forhandles inden da. Antagelig skal der i en nær Fremtid forhandles med Rumænien om Grundlaget for Samhandelen i Aar. Med Svejts er der, som det vil erindres, fornylig truffet en Aftale for 1. Halvaar, med dansk Eksport til ca. 8 Mill. Kr., dansk Import paa ca. 6,3 Mill. Kr.

Den Opgørelse, der foreligger for Danmarks Udenrigshandel i Januar, er alt andet end trøsterig. Importens Værdi var 93 Mill. Kr. mod 105,8 Mill. Kr. i December, og Eksportværdien var kun 66,9 Mill. Kr. mod 99,8 Mill. Kr. i December. Sidestiller man Tallene for Januar i Aar med Januar i Fjor, viser den samme nedadgaaende Tendens sig, — i Januar i Fjor var Importværdien 99,8 Mill. Kr. og Eksportværdien 86,5 Mill. Kr. Man kan formentlig med en ikke ringe

Sandsynlighed — jævnfør de minimale Svingninger i en gros-Pristallet — gaa ud fra, Prisændringer ikke har forrykket Tallene for Udenrigshandelens Værdi i nævneværdig Grad, og den Nedgang, Januar i Aar viser sammenlignet med Januar i Fjor, er saaledes utvivlsomt fortrinsvis en reel mængdemæssig Nedgang, baade for Importen og for Eksporten. Og yderligere maa det i samme Forbindelse erindres, at mens Januar i Fjor maaske delvis kunde henføre de smaa Tal for Udenrigshandelen til Nedgang paa Grund af Isvanskeligheder, har der for Januar i Aar ikke været Tale om Trafikvanskeligheder af tilsvarende Karakter.

Desværre maa Januar-Nedgangen ses som Udtryk for, at — og dette gælder naturligvis i overvejende Grad Eksporten — Produktionsmulighederne her hjemme stadig forringes mere og mere.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

I sit sidst udkomne Nummer bringer Medlemsbladet for Dansk Styrmandsforening Meddelelse om, at man har modtaget Underretning om, at fem af Foreningens Medlemmer er omkommet ved Krigsforlis. De fem omkomne er Styrmandene *A. Zachhau-Christiansen*, *Knud Herman Just Jensen*, *Kaptajn Niels Jensen*, *Styrmand Jørgen J. Lendal* og *Kaptajn P. Holm Larsen*.

Styrmand Zachhau-Christiansen, der var født paa Frderiksberg, blev 46 Aar gammel. Han kom til Søs i 1911, og efter at have gennemgaaet sin praktiske Sømandsuddannelse, kom han paa Navigationsskole i København, hvor han i 1919 og 1921 tog Styrmands- og Skibsførereksamen. Han gjorde derefter Tjeneste som Styrmand i et Par af Ø.K.s Skibe, indtil han i 1924 blev ansat i Det Forenede Dampskibs-Selskab.

Styrmand Knud Herman Just Jensen, der blev 42 Aar, stammede fra København. Han sejlede i sin Ungdom med de store Sejlskibe, og i 1927 tog han Styrmands- og Radiotelegrafisteksamen fra København Navigationsskole. Derefter blev han ansat i Dampskibsselskabet Torm, og med et af dette Rederis Skibe blev han spærret ude den 9. April.

Kaptajn Niels Jensen stammede fra Sønderho paa Fanø. Han kom til Søs i 1924 som 16-aarig. Efter at have gennemgaaet den praktiske Uddannelse kom han paa Fanø Navigationsskole, hvor han i Aarene 1930 og 1933 tog henholdsvis Styrmands- og Skibsførereksamen. Derefter ansattes han som Styrmand i Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Den 9. April gjorde han Tjeneste som Skibsfører i et af Rederiets Skibe, der nu befrygtes krigsforlist.

Styrmand Jørgen J. Lendal, der var født i 1908 i Hejning ved Slagelse, kom paa Svendborg Navigationsskole efter praktisk Uddannelse. I 1932 og 1933 tog han Styrmands- og Skibsførereksamen. Derefter blev han ansat i Dampskibsselskabet Torm og blev spærret ude med et af dette Rederis Skibe den 9. April. Det Skib, han sejlede med, er ikke naaet frem til sit Bestemmelsessted.

Kaptajn P. Holm Larsen, der var Bornholmer, blev 38 Aar gammel. Han kom til Søs med Skoleskibet Georg Stage i 1919 og fortsatte derefter i forskellige Sejlskibe og Dampere, indtil han kom paa Navigationsskole i København, hvor han tog baade Styrmands- og Skibsførereksamen.

I 1932 blev han ansat i Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, hvor han gjorde Tjeneste, indtil dette Rederi mistede alle sine Skibe.

Efter en meget lang Ledighed købte han sig Andel i et lille Skib, der gik i hjemlig Fart. Dette Skib er nu forlist med hele Besætningen.

HAVNE-OVERENSKOMSTERNE

Arbejdsgiverforeningen er der blevet afholdt et Mode, der gjaldt Havne-Sammenslutningens store Komplex af Overenskomster, hvorunder en Række

forskellige Forhold — uden for Dyrtidstillægs-Spørgsmaalet o. l. — skulde drøftes.

STOR TRAVLHED PAA SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Aktieselskabet Svendborg Skibsværft har holdt Generalforsamling i Svendborg. Formanden, Direktør *V. Nielsen*, omtalte i sin Beretning bl. a., at Værftet hele Aaret 1942 har været fuldt beskæftiget med Reparationsarbejder. Dok I har været optaget af 57 Skibe i 285 Dage med en samlet Bruttotonnage paa 39.861 Tons, Dok II har været optaget af 46 Skibe i 251 Dage med en samlet Bruttotonnage paa 14.186 Tons. Der har ialt været udført Arbejder for 6,07 Mill. Kr., og i Arbejds løn er udbetalt 2,4 Mill. Kr. Den daglige Beskæftigelse har gennemsnitligt været 555 Mand. Nybygningsarbejdet har i det forløbne Aar givet mere Beskæftigelse end i de nærmest foregaaende Aar, men det har været hemmet af knappe Materialetilførsler. Der er god Beskæftigelse paa Værftet i Øjeblikket og mange Ordre for den kommende Tid.

Direktør *J. Fisker Andersen* oplæste Regnskabet, der viser et Nettooverskud paa 683.693 Kr. Af dette udbetaltes ordinært 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne plus ekstraordinært 3 pCt. Balancen andrager 4,6 Mill. Kr.

Til Bestyrelsen genvalgtes Direktør *P. M. Petersen* og Konsul *Bogøe-Riber*. Til ny Formand valgtes i Stedet for Direktør *V. Nielsen*, der ikke ønskede Genvalg, Landstingsmand *Elmqvist*.

MANDSKABSRUMMENE OM BORD

Landstinget har haft Forslaget om Tilskud til Lstandsættelse af Skibe til første Behandling.

Handelsministeren oplyste, at der i nær Fremtid vil blive nedsat et Udvalg, der skal undersøge, om Søfolkene Opholdsrum om Bord er i Orden eller om der maa træffes Foranstaltninger til at gøre dem bedre.

DEN DANSKE SØMANDSUDDANNELSE

I adskillige Aar har Spørgsmaalet om den danske Sømands Uddannelse været et meget diskuteret Problem. Det er mange Gange blevet fastslaaet, at Uddannelsen nu ikke mere er saa god som i de gamle Sejlskibes Dage, og den Diskussion, som nu har været afholdt i Foreningen til Søfartens Fremme, havde et meget aktuelt Præg, og en Række kompetente Kræfter var til Stede og ydede et Bidrag i Diskussionen. Blandt de Indbudte var Kronprinsen.

Foreningens Formand, Kommandørkaptajn, Baron *Niels Juel-Brockdorff* efterlyste Grunden til, at vor Tids Søfolk ikke fik den grundige Uddannelse som i gamle Dage. Maaske, udtalte Baron, staar det i Forbindelse med, at Sømandene tidligere rekrutteredes fra udprægede Sømandsslægter. Tidligere havde man ogsaa den Bestemmelse, at Hyren kunde sættes ned, hvis Sømanden ikke viste tilstrækkelige Kvalifikationer. Sejlskibene bevirkede utvivlsomt en Staatsætning af Karakteren, men hvis Damp- og Motorskibe ikke giver den ideale Læreplads, maa der gøres noget for at skabe den bedst mulige Læreplads for de unge Mænd. Spørgsmaalet er aktuelt ogsaa i Sverige, hvor »Almänna Sjöfartsföreningen« og Kommercekollegiet er gaaet til Regeringen med Anmodning om at faa nedsat en sagkyndig Kommission.

Skibsførerforeningens Formand, Kaptajn *H. P. Haugelberg* udtalte bl. a.:

Mange — og ikke de daarligste af Sømandsstandens Mænd — har kæmpet for Bevarelse af Sejlskibsudannelsen. Hovedpunktet i det Spørgsmaal, vi drøfter i Dag, er Dæksmandskabets Uddannelse, thi af Dæksmandskabet rekrutteres vor Navigatorstand. Man kan ikke sige, at vor Sømandsstand er uduelig, men dens Uddannelse paavirkes sikkert af, at den gamle Sejlskibsudannelse ikke mere findes. Spørgsmaalet er, om der ikke burde kræves et Duelighedscertifikat, inden

en Mand kan blive Matros? Der burde sikkert være en Forud-Uddannelse enten paa et Sejlskoleskib eller paa et stationært Skib.

Skibsreder *Knud Lauritzen* udtalte, at Oprettelsen af Søfartsskoler vilde være af Betydning. Han mente, at der burde være en saadan Skole paa Sjælland og en i Jylland, medens Fyn jo allerede havde en. Forudsætningen for at blive oplaget som Elev bør være en Mellemskoleeksamen eller Realeksamen. Skibsrederen fortalte derefter om de Erfaringer, man har gjort angaaende Sømandsuddannelsen indenfor det Lauritzen'ske Rederi.

Skibsinspektør *Tillisch, Ø.K.*, udtalte:

Jeg tror, sagde han, at et Par Aars Uddannelse i Motorsejlere er spildt Tid for vordende Navigatorer. Man kan ikke uddanne en Chauffør paa en Hestedroske, og Søfolk behøver ikke Sejlskibsuddannelse. Jeg mener dog, at Skoleskibene, og særlig »Georg Stage«, gør god Gavn. Eleverne her lærer Flid, Orden og Disciplin og faar et godt Grundlag for hele Livet. Vore to Skoleskibe kunde godt sejle hele Aaret, og paa disse to Skibe kunde man saa uddanne de Folk, der behøves til Navigatorer, men iøvrigt mener jeg, at man kan stryge den tvungne Sejlskibsuddannelse.

Dampskibsrederiforeningens Sekretær, Kaptajn *Petersen* mente, at det var forkert at tvinge unge Mennesker at sejle med smaa Motorsejlere som Betingelse for at blive Navigatorer. Skibsreder *Knud Lauritzen*'s Forslag om Sømandshøjskoler var godt, eventuelt kombineret med et Skoleskib. Efter seks Maaneders Uddannelse paa denne Maade kunde de unge Mennesker komme om Bord paa Skibe — »og saa skulde vi nok sørge for Resten.«

Dansk Dampskibsrederiforeningens Formand, Direktør *I. A. Kørbing* udtalte som sin Opfattelse, at de danske Navigatorer er saa gode, som de findes Verden over, og der kan næppe være saa forfærdelig meget at rette ved deres Uddannelse. Maaske er Tiden inde til, at der rettes lidt paa de lovmæssige Regler, men det maa ske med Forsigtighed.

Navigationdirektør *Guldhammer* ønskede som Skibsreder *Knud Lauritzen*, at de vordende Søfolk havde Mellemskole eller Realeksamen. Med talende Tal oplyste han, hvordan de Navigationselever, der havde en af disse Eksaminer, klarede sig lettest paa Navigationsskolerne.

Forretningsfører *Christiansen*, Dansk Styrmandsforening, udtalte, at Vægten bør lægges paa selve Sømandsuddannelsen. I almindelige Dampere er der ikke Tid til at give de unge Søfolk en ordentlig Uddannelse. De, der har Lyst til Faget, lærer lidt, de andre intet.

I Overensstemmelse hermed hævdede Skibsinspektør *Larsen (A. P. Møllers Rederier)*, at paa de mindre Skibe i Østersø- og Nordsøfart svarer den faste Matrosbesætning just til den forsvarlige Navigation, men der er ikke saa mange Matroser, at de ældre kan lære de unge noget, og Kaptajn og Styrmand har ikke Tid til at være Lærere. Den ledige Tid maa benyttes til Vedligeholdelsesarbejder paa Skibet. Skibsinspektør *Larsen* efterlyste ogsaa den faglige Ærekærlighed, som fandtes blandt den gamle Tids Sømænd.

Kaptajn *Aggerholm* fastslog, at den elementære Uddannelse skal de unge Sømænd have i de Skibe, de kommer ud med.

DEN SVENSKKE HANDELSFLADES KRIGSTAB

Den svenske Handelsflaades samlede Krigstab til Midten af Februar udgør 198 Skibe paa ialt 515.437 Brutto Registertons, heri indbefattet beslaglagte og prisedømte Skibe.

Ved svenske Krigsforlis er der siden Krigens Begyndelse omkommet 1077 Mennesker.

RØDE KORS-FARTEN PAA GRÆKENLAND

De fire svenske Skibe *Mongabarra*, *Formosa*, *Bardaland* og *Fenris*, som det svenske Røde Kors har chartret til Transport af Levnedsmidler fra Canada til

Grækenland, er nu ankommet til Piræus med 20.000 Tons Korn, Frugter, Tørmælk og Lægemedler, bestemt til den græske Befolkning.

Yderligere har to svenske Skibe, *Akka* og *Yarrowonga*, der hver er paa 9.000 Tons, indladet Levnedsmidler i Canada til Grækenland.

Et syvende Lejdeskib, *Camelia*, paa 2920 Tons, der ogsaa er chartret i denne Fart, er for nylig afgaaet fra Piræus til Kreta, hvis Befolkning saaledes for første Gang har faaet Leverancer af canadisk Hvede.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Götaverken har der været Sætning paa et 7.430 Tons d.w. Rute motorskib, bygget til Rederiaktiebolaget Nordstjernen. Skibet er den tiende Nybygning i en Række Søsterskibe, der er bestilt af Rederiet. Det første af disse Skibe var Motorskibet *Argentina*, der blev leveret i 1935. Foruden denne Serie Søsterskibe, der er den største, Værftet har bygget, til et og samme Rederi, har Værftet leveret yderligere ti Skibe til Nordstjernen. Af de sidstnævnte ti Skibe er Flertallet Rute motorskibe, men Værftet har dog ogsaa bygget et Par Tankskibe til Rederiet. Den samlede Tonnage af de 20 Skibe, hvoraf det sidste nu er søsat, er ca. 160.000 Tons.

Det nye Skib fik Navnet *Brasil*, og det døbles af den brasilianske Ministers Datter fra Stockholm. Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 440 Fod, Bredde 55 Fod 9 Tommer og maalt Dybde 37 Fod 6 Tommer.

I *Brasil* skal der installeres to Dieselmotorer af Götaverkens nyeste Konstruktion. Motorerne er af to-Takts enkeltvirkende Type med 6 Cylindre, og de udvikler tilsammen 8.600 HK. Skibets Fart er beregnet til 16 Knob paa fuld Last.

Paa den ledige Bedding straktes Kølen derefter til et 9.000 Tons Motorskib, der skal bygges til Trafik-A/B Grängesberg-Oxelösund.

DØDSFALD

Fra Sverige er der kommet Meddelelse om, at Skibsmægler *Axel Kristensen*, Stockholm, er død, 57 Aar gammel.

Skibsmægler *Kristensen*, der stammer fra Göteborg, blev i 1905 ansat hos *Blidberg, Metcalfe & Co.* Efter i en Række Aar at have været ansat i forskellige Firmaer i England og Tyskland, var han fra 1912 til 1917 Kontorchef hos Skibsreder *Erik Brodin* i Gävle og fra 1917 til 1922 Direktør for *Brodin's* Befragtningskontor i Stockholm. I Aaret 1922 blev han Indehaver af Firmaet *Kristensen Ltd. A/B* i Stockholm.

TO SVENSKKE FØDSELSDAGE

Den kendte svenske Shipping-Mand, Konsul *Lorenz M. Meesenburg*, Malmö, fylder paa Onsdag 65 Aar.

I 1907 etablerede *Meesenburg* sit Firma i Riga, men nedlagde allerede under sidste Krig dette, tvunget af Omstændighederne, men da Krigen var til Ende, byggede han et nyt Firma paa det gamles Ruiner med Repræsentation for de store Skibsruiter som Speciale. For anden Gang har Konsul *Meesenburg* maattet likvidere sit Riga-Firma og driver Selskabet *Johan A. Svensson*, som han startede i 1915. Ogsaa dette Selskab har han formaaet at drive op. Endvidere har han stiftet Firmaet *Lorenz M. Meesenburg* i Malmö, der slutter Nybygningskontrakter, arrangerer Klassifikationer og Reparationsarbejder ved svenske Skibsværfter samt ordner Skibssalg.

*

Den ogsaa her i Danmark kendte Skibsreder, Konsul *Harry Trapp*, Göteborg, fyldte i Mandags 50 Aar. Gennem sin Virksomhed som Direktør for *Hallands Ångbåts Aktiebolag* og *Göteborg-Frederikshavn-Linien* har han haft Tilknytning til Danmark.

Ud over disse to Stillinger er Konsul *Trapp* Medindehaver af Rederi- og Skibsmæglerfirmaet *Borlind, Bersén & Co.* i Göteborg.

Den britiske Skibsfarts Udsigter.

Britiske Skibsredere har gennem deres førende Organisationer taget de første Skridt henimod Udformningen af en Politik for britisk Skibsfart efter Krigen. *The General Council of British Shipping*, som repræsenterer *Chamber of Shipping of the United Kingdom* og *Liverpool Steam Ship Owners' Association*, har iflg. Svensk Flagg trukket Linjerne op for en Politik for den britiske Handelsflåde i en Betænkning med Titlen »Freedom and Efficiency«. Formanden for General Council of British Shipping, Mr. J. R. Hobhouse, har klarlagt Stillingen og fremhævet, at det under de nuværende Forhold er vanskeligt at lægge effektive Planer for Efterkrigstiden, fordi man ikke kender de Forhold, der vil gøre sig gældende til den Tid, idet man kun kan gisne om mange af dem. Det maa være klart for alle, siger han, at hvis Storbritanniens Skibslab fortsætter i samme Grad som hidtil, vil den britiske Handelsflåde ved indeværende Aars Slutning være i en meget vanskelig Stilling. Han tilføjer imidlertid, at i det Øjeblik Skibstaben gaar ned til et Tal, som man kan klare og som ikke længere er af vital Betydning, er det muligt at lægge mere nøjagtige Planer.

Mr. Hobhouse peger paa Betydningen af Flyvetrafikken efter denne Krig, og hævder, at hele den britiske Handelsflådes Genopbygning maa bero paa det fremtidige Forhold mellem Havet og Luften og den Grad i hvilken Trafikken forskydes. Med Hensyn til Fragtrater fastslår han, at Rederne ikke ønsker Raterne fastsat ved international Overenskomst. Standardrater, hævder han, er ikke gavnlige for Skibsfarten, og man haaber, at de Metoder, der anvendes til Fastsættelse af Fragtrater før Krigen, vil fortsættes.

General Council of British Shipping fremhæver i sin Betænkning, at Indførsel af Fødemidler og Raamaterialer er en Nødvendighed for Storbritannien og at Eksportører og Værfter og Redere som Betaling for denne Indførsel maa sælge deres Varer til Priser og sejle til Fragter, der kan konkurrere med Verdensmarkedets. Betænkningen fortsætter:

»Britisk Skibsfart i Verdenshandelen er en af Storbritanniens store Eksportindustrier, og derfor er dens Trivsel af yderste Vigtighed. Den britiske Skibsfarts Evne til at spille sin Rolle kommer til at afhænge af de britiske Skibes Udstyr og Ydeevne, og den Udstrækning, hvori den opnaar Beskæftigelse, kommer til at afhænge af Verdenshandelens Omfang.

Væsentlig Frihed paa Verdensmarkedet er ogsaa en Nødvendighed; Restriktioner, som udenlandske Regeringer maatte paalægge med Hensyn til Skibenes Beskæftigelse eller Konkurrence fra fremmede subventioneret Skibsfarts Side vil være skæbnesvanger for den britiske Handelsflåde. Skibsfartens Fremtid er derfor paa den ene Side nøje knyttet til Landets økonomiske Politik og paa den anden Side til Spørgsmaalet hvorvidt alle Nationer er villige til at opretholde og udvide den internationale Handel paa Basis af et frit Marked.

Med Henblik paa Efterkrigstidens Rekonstruktionsperiode bemærker General Council, at det er vanskeligt i Dag at forestille sig en Tid med for mange Skibe, men at denne Tid vil komme, hvis Strømmen af masseproduceret Tonnage faar Lov at fortsætte alfor længe efter, at Krigstabene er ophørt eller er blevet af mindre Betydning. Der er ingen Tvivl om, tilføjer Betænkningen, at der med de nuværende Byggemuligheder hurtigt kan bygges tilstrækkelige Mængder af Tonnage til at imødekomme Efterspørgslen, omend denne Tonnage vil være under den konkurrencedygtige Standard, »saa at Afgørelsen af Spørgsmaalet om, hvornaar man skal ophøre med Masseproduktionen af Skibe kræver en yderst omhyggelig Overvejelse fra den britiske og den amerikanske Regerings Side.«

General Council giver Udtryk for det Synspunkt, at det, før end Krigstabene er fuldt erstattet, vil være ønskeligt at ophøre med Bygningen af Krigsstandardtyper og at paabegynde Bygning af specielle Skibe, »paa hvilke der vil blive en akut Mangel«. Betænkningen fortsætter:

»Hele Søfartens Stilling efter Krigen vil overskygges af tre Faktorer: 1) Mangelen paa Kvalitetsskibe, især Passagerskibe, 2) De store Forandringer i Størrelsen af de forskellige Landes Handelsflåder, og 3) Den omfattende Overgang, som nu finder Sted inden for Verdenstonnagen, fra Førkrigstidens private Ejendom til Statsejendom.«

Medens fortsat Statskontrol med Skibsfarten maaske vil være nødvendig i Tiden umiddelbart efter Krigen, anser General Council det for vigtigt, at Kontrollen gradvis lempes. Naar først den umiddelbare Periode af Lettelse er ovre, burde der komme en fremadskridende Frigørelse inden for Skibsfarten i Forbindelse med et effektivt kooperativt Maskineri for at sikre tilfredsstillende Befordring og for at holde Fragtmarkederne oppe paa et rimeligt Niveau. Støtte fra søfarende Nationers Regeringer vil blive nødvendig for at sikre, at Skibe af alle Nationaliteter retter sig efter dette Samarbejdes Betingelser under Strafanvar. En saadan Assistance skulde, idet den ikke er af finacial Art, ikke medføre nogen Statskontrol.

Raadet er absolut ikke stemt for Statskontrol med Søfarten. Ja, det siger i Virkeligheden:

»Den Idé, at Søfarten skulde kunne drives som et Statsdepartement eller af en eller flere Korporationer, der er finansieret af Staten, tyder paa komplet Mangel paa Forstaaelse af den Ledelse, der er nødvendig for at faa noget gunstigt ud af Driften. Alle Forsøg paa Nationalisering har vist, at det er en meget dyr Luksus at have en Statsflåde, og at der tidligere er gjort Ende paa saadanne Forsøg ved Skatteydernes Modstand.«

I et Kapitel med Titlen: Rekonstruktion af en passende Handelsflåde siger Raadet, at Storbritannien maa ikke være bange for at sige til sine Allierede, at en stærk britisk Handelsflåde er lige saa nødvendig for England, som dets Flaade, Hær og Luftvaaben. Ikke blot skal dette siges, men Landet maa være forberedt paa at forsvare dette Standpunkt, og paa at kræve, at Fredsbetingelserne skal indeholde effektive Garantier imod en Gentagelse af det Subventions-Kapløb, der prægede Tiden før Krigen.

Vedværende Skibsfartens Indtjening og Afskrivning siger Raadet: »Den britiske Skibsfarts Historie viser, at i Fortiden er ny Tonnage i høj Grad blevet finansieret af Overskud og Afskrivninger. I 1939 viste mange Rederes Afskrivningskonti, at Driften i det forløbne Aarti ikke havde tilladt fuld Afskrivning.

Under Krigen har Regeringens Politik stærkt begrænset Skibenes Indtjening — idet Krigsfortjenesten, enten i konstant Form eller i Form af Ydelser, overtages af Regeringen, saa at der i mange Tilfælde ikke vil være tilstrækkelige kontante Midler til at erstatte forældet Tonnage, som som maatte overleve Krigen, ja, i nogle Tilfælde vil endog Erstatning for Krigstab, især af Traampskibe, kræve Finansiering.«

Raadet kommer saa til Spørgsmaalet om Kontrol med Byggepriserne, og er af den Mening, at medens de Midler, der vil være til Redernes Disposition til at erstatte Tabene med Skibe af god Kvalitet, maaske ikke vil være tilstrækkelig til at føre den britiske Tonnage tilbage til det Niveau, den stod paa i 1939, vil »meget være naaet, hvis Byggepriserne holdes under Kontrol.« Det forlyder, at man overvejer, om Ordrene, gennem en Ordning med Værfterne, kan spredes over Aarene efter Krigen, saaledes at Værfterne kan være fuldt beskæftiget saa længe som muligt uden den store Stigning i Priserne, som fandt Sted efter forrige Krig. Ligeledes overvejer man, om derefter de voldsomme Svingninger i Efterspørgslen efter ny Tonnage kan reduceres. Dette vilde muligvis medføre en Fortsættelse af et Licenssystem under Skibsfartens Kontrol.

For at vende tilbage til Mr. Hobhouse's Overblik over Situationen har han udtalt følgende angaaende det yderst vigtige Spørgsmaal om Subsidier. »Vi ønsker ikke at bede om Subsidier, vi tror ikke, de vil blive nødvendige, skønt vi ikke kan være sikre paa det«. Det kunde maaske blive nødvendigt for Skibsrederne, tilføjer han, at gaa til Regeringen og sige, at det ikke vil være muligt at tilvejebringe den Handelsflåde, som Landet havde før Krigen, fordi Midlerne ikke er til Stede, og derfor maa Regeringen tillade Rederne at laane Pengene til en lav Rente.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr. Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

LOHFF & SIEDLER

BEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER 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

Druckschrift: Kromschiff Berlin

Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten,
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**Thomas Ths. Sabroe: 13 pCt. i Udbytte**

Ved et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet *Thomas Ths. Sabroe & Co.*, Aarhus, vedtoges det at indstille til Generalforsamlingen af fordele Overskuddet for Driftsaaet 1942, der udgør 562.120 Kr. plus Saldo fra forrige Aar 119.701 Kr., ialt 681.821 Kr. paa følgende Maade: 13 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 130.000 Kr., Henlæggelse til Konjunkturfond 46.800 Kr., til ekstraordinær Afskrivning paa Ejendomme 250.000 Kr., til Udbyttereguleringsfond 80.000 Kr. Restbeløbet efter Fradrag af Tantième til Bestyrelsesraadet overføres til næste Aar med 123.800 Kr.

170 Tons Motorskib til C. Clausens Rederi

Fra C. Clausens Dampskibsrederi i Svendborg er der for nogen Tid siden til Marstal Staalskibsværft A/S indgivet Bestilling paa et 170 Tons Staal-Motorskib, som skal indsættes paa Rederiets Ruter. Bygningen af Skibet vil antagelig blive paabegyndt i Løbet af Foraaret.

Gensidigt Tabs-Udligningsfond

Medens vi venter paa de Appelsiner og Citroner, vi haaber at faa fra Spanien, har Frugthandlerne — baade Grosister og Detaillister — ført Forhandlinger om Oprettelse af en Forsikring, der kan dække Tab, som opstaar ved, at Sydfrugt under Transporten fra Produktionsstedet her til Landet fordærves eller forringes under Vejs. Navnlig under de vanskelige Transportforhold, der findes for Tiden, er Muligheden for Tab ad denne Vej meget stor.

Fra Frugthandelens Side har man forhandlet med Priskontrolraadet og Handelsministeriet om Sagen og faaet deres Godkendelse til Oprettelse af et Tabs-Udligningsfond paa gensidig Basis. Fondets Virksomhed vil komme til at foregaa under Ledelse af Direktør *Svend Bramsen*, Dansk Krigs-Søforsikring for Varer.

For Deltagerne i Fondet fordeles Risikoen saaledes, at Fordærv paa under 10 pCt. ikke godtgøres. Fordærv paa mellem 20 og 100 pCt. dækkes af Udligningsfondet.

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Februar Maaned afholdte Haandværkerprøve indstillede sig 28 Eksaminander, hvoraf 27 bestod.

Ny Skonnert til A. E. Sørensens Rederi

Fra Ring Andersens Skibsværft i Svendborg har der været Stabelafsløbning paa en tremastet Skonnert, som er bygget til Skibsreder *A. E. Sørensen*. Det nye Skib bliver paa 100 BRT. Det skal forsynes med en 120 HK Bukh-Motor, men samtidig rigges det som tremastet Skonnert. Det nye Skib fik Navnet *Lehnskov*.

Dødsfald

En af Æroskobings gamle, kendte Sømandsskikkelser, Baadsmænd *Hans P. Andresen*, er afgang ved Døden, 76 Aar gl.

Som ganske ung tog han Hyre paa de lange Farter, og i en lang Aarrække sejlede han med Ø. K.s Skibe, indtil et Uheld, der ramte ham paa en Rejse, tvang ham til at gaa i Land.

Nyt Rederi

Et nyt Rederi under Navnet Rederiet »Mathilde« A/S er stiftet i Lemvig og vil videreføre den i sin Tid af Skibsreder *L. Hedaa* startede Stykgodsroute mellem de vestlige Limfjordshavne og Hovedstaden, og som er blevet betjent

af hans Motorskib »Mathilde«. Ruten solgtes sidste Sommer til Entreprenør *Mærsk Brodersen*, Randers, og bliver nu af det nye Selskab ledet ved Skibsmægler *Lehmann Jensen*, Lemvig.

Omkomne Fiskere

Siden Krigens Begyndelse er 91 Fiskere omkommet som Følge af Krigsforlis. Dette Tal var opgivet pr. 1. Januar, men siden er i alle Tilfælde to Fiskekullere med hver tre Mands Besætning forlist. Det drejer sig om Hundesteds Kutter »Lyren«, hvis Besætning bestod af Skipper *P. Hansen*, Sønnen *Harald Hansen* og *Verner Henriksen* og Esbjerg Kutter »Margow« med Skipper *Marius Zebitz*, Sønnen *Otto Zebitz* og *F. Ankerheim Carlsen*.

Svendborg Sømandshøjskole

I Efteraaret 1942 startede Svendborg Sømandshøjskole en Indsamling for at skaffe Midler til en gennemgribende Modernisering af Højskolens Værelser. Denne Indsamling har givet til Resultat, at der er indkommet ialt 13.000 Kr., som kan dække Udgifterne.

Ilændrevet Gods

I *Statstidende* meddeler Politimesteren i Hjørring, at der ved Vestkysten er ilændrevet 146 Kasser eller Blokke med beskadiget Smør af gennemsnitlig Vægt 25 kg pr. Stk., en Del af Kasserne er mærket »Anghor«, »New Zealand Produce« eller »Anghor, New Zealand Produce«.

Endvidere er ilændrevet 1 Blok Talg paa 150 kg, 1 Blok paa 170 kg og 1 Dunk Olie paa ca. 42 kg uden Mærker.

Sveriges Segelfartygsforening

Sveriges Segelfartygsforening har afholdt Aarsmøde i Sølvesborg. Af Beretningen fremgik, at der er indmeldt 1002 Skibe paa tilsammen 85.923 Brutto Tons. Til Æresmedlem udnævntes Kaptajn *Olof Bengtsson*, Råå, og Kaptajn *Bernh. Johansson*, Helsingborg, blev tildelt Emmery-Medaillen i Guld.

Norske Regnskaber

I et Repræsentantskabsmøde i Det Bergenske Dampskibsselskab er Regnskabet for 1942 blevet behandlet. Det vedtoges at udbetale 5 pCt. i Udbytte. Til Reservefondet henlagdes 100.000 Kr. og til næste Aars Regnskab overførtes 13.900 Kr.

Framnæs mek. Værksted har offentliggjort sit Regnskab for 1942. Tabs- og Gevinskonti viser et Nettooverskud paa 320.500 Kr., hvoraf der udbetales 5 pCt. til Aktionærerne med 200.000 Kr. paa samme Maade som i Fjor. 100.000 Kr. afsættes til Skatter, medens Resten anvendes til Tantiører og til et Dispositionsfond.

Nye Fragtruter fra Port Said til Tyrkiet

Der er fornylig truffet Aftale mellem forskellige tyrkiske og ægyptiske Rederier om Oprettelse af Skibsruiter mellem Port Said og de tyrkiske Havne Istanbul, Smyrna og Mersina. Et betydeligt Antal tyrkiske og ægyptiske Skibe vil nu blive indsat paa Ruterne.

PERSONALIA**70 Aar**

I Morgen — Lørdag — fylder den danske Vicekonsul i Newcastle, Kaptajn *F. J. P. Madsen*, 70 Aar.

Vicekonsulen, der tidligere var Skibsfører i Ø.K., har i en Aarrække været Havarikspert i Newcastle.

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *A. L. Hyllested* fylder Tirsdag den 9. Marts 70 Aar. Kaptajn Hyllested blev pensioneret i 1938.

60 Aar

Paa Søndag — den 7. Marts — fylder Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *H. A. Thornung*, 60 Aar. Kaptajn Thornung er for Tiden Fører af Damperen *Rota*.

I Tirsdags fyldte 1. Maskinmester i Det Forenede Dampskibs-Selskab *Richardt Lennert*, 60 Aar. Maskinmester Lennert blev i 1902 ansat i Rederiet *L. H. Carl* og gik med dette Selskab over til D.F.D.S. Han sejler for Tiden med Damperen *I. C. Jacobsen*.

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

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.: »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

EINAR SCHMITH
Befragting & KlareringAMALIEGADE 13
KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPKIBSELSKABET

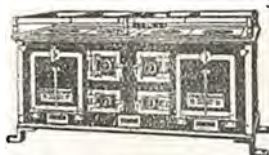
PACIFIC A/s

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. Amager 1483. København S.

TUBORGGRØN
eller
RØD

A/S

EM. Z. SVITZERS BJEJGNINGS 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.

59. Aargang.

København 4. Marts 1943.

Nr. 9.

„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. 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 Kvartralsabonnement 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 pangældende Kvartrals Begyndelse. Kvartralsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

509. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Lodstjeneste genoptaget.

(U. f. s. Nr. 8/375. Stockholm 1943.)

Lodstjenesten ved *St. Oknö (Mönsterås Lodsplads)* paa c. 57° 00',₂ N. 16° 32',₁ E. er genoptaget.

(E. f. S. Nr. 3/306 1943.)

510. (S). Sverige. Sejllobet til Mönsterås. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 8/425. Stockholm 1943.)

Fyrene *Oknö övre* og *nedre* paa c. 57° 00' N. 16° 32' E. samt *Mönsteråsredden övre* og *nedre* er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 3/307 1943.)

511. (S). Sverige. Oskarshamn. Furön. Lodstjeneste genoptaget.

(U. f. s. Nr. 8/374. Stockholm 1943.)

Lodstjenesten ved *Furön* paa c. 57° 17',₀ N. 16° 37',₅ E., udenfor *Oskarshamn*, er genoptaget.

(E. f. S. Nr. 3/308 1943.)

512. (S). Sverige. Ekö. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 8/373. Stockholm 1943.)

Fyrene *Ekö* c. 57° 30' N. 16° 45' E. og *Soen* c. 57° 28' N. 16° 44' E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 5/392 1943.)

513. Sverige. Arkö E. Skydeøvelser. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 8/419. Stockholm 1943.)

I Tiden 1.—15. Marts 1943 foretages Skydning i et Omraade, der ligger c. 3,₅ Sm E. for *Arkösund*, og som begrænses af en Linie gennem følgende Øer:

- a. *Stora Blackö* paa c. 58° 31',₀ N. 17° 03',₅ E.
- b. *Lundarna* — c. 58° 30',₅ N. 17° 01',₀ E.
- c. *Brändö* — c. 58° 29',₀ N. 16° 59',₅ E.
- d. *Galten* — c. 58° 28',₁ N. 17° 01',₉ E.

Naar der skydes, er et rødt Flag hejst paa *Arkösunds* Lodsstation paa c. $58^{\circ} 29',_0$ N. $16^{\circ} 58',_0$ E., paa *Arkö* S.-Pynt.

514. (S). Sverige. Sejløbet Sävsundet—Oxelösund. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 8/424. Stockholm 1943.)

Korsholm Fyr paa c. $58^{\circ} 40'$ N. $17^{\circ} 08'$ E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 4/351 1943.)

515. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.

(U. f. s. Nr. 8/372. Stockholm 1943.)

Det er forbudt at berøre det *Stockholms* Stads Krisetidsnævn tilhørende Tømmer, som ligger forankret dels i *Arstaviken* ved og E. for *Arsta* Holme, i Bugten S. for *Eriksdalsbadet* samt i *Arstadalshavnen*, dels i *Riddarfjärden* ved *Rålambshov* mellem *Västerbron* og *Norr Målarstrand* og dels i *Mälaren* ved *Alviks* Brygge.

Arstaviken: c. $59^{\circ} 18'$ N. $18^{\circ} 04'$ E.

516. Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.

(N. f. S. Nr. 8/376. Berlin 1943.)

Den 6., 13., 20. og 27. Marts, 3., 10., 17. og 24. April, 1., 8., 15., 22. og 29. Maj, 5., 19. og 26. Juni, 3., 10., 17., 24. og 31. Juli, 7., 14., 21. og 28. August 1943, hver Dag Kl. 1400—1800, samt 7., 14., 21. og 28. Marts, 4., 11. og 18. April, 2., 9., 16., 23. og 30. Maj, 6., 20. og 27. Juni, 4., 11., 18. og 25. Juli, 1., 8., 15. og 29. August 1943, hver Dag Kl. 0800—1300, foretages Skydeøvelser fra Land ud over Søen. Fareomraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| 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. $18^{\circ} 54',_6$ E. |
| c. $54^{\circ} 30',_0$ N. $18^{\circ} 48',_2$ E. | |

Sikkerhedshøjde: 7000 m.

517. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 8/377. Berlin 1943.)

Den 12., 20. og 27. Marts 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 1700 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.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalflag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Vindsofaren 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.

518. Tyskland. Kiel Havn. Afmærkning forandret.

(N. f. S. Nr. 8/378. Berlin 1943.)

a. Den sortmalede Spidstønde *Kiel 9* paa c. $54^{\circ} 20',_9$ N. $10^{\circ} 10',_5$ E. er inddraget.

b. Den sortmalede Lystønde *Kiel 10* paa c. $54^{\circ} 20',_1$ N. $10^{\circ} 10',_4$ E. benævnes herefter *Kiel 9*.

(Se Tillæg.)

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

519. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 23. Februar 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,8 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 3,8 m i W.-Siden af Renden.
c. 54° 51' N. 12° 12¼' E.
(E. f. S. Nr. 4/363 1943.)
520. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø. Kendeligt Punkt.
Pladsen for *Masnedøværkets* Skorsten, der er et kendeligt Punkt, er 54° 59' 46" N. 11° 53' 21" E.
(Kort Nr. 161 og 140. Danske Lods III, Side 224.)
521. Danmark. Store-Bælt. Tranekær Fyr ESE. Vraglystønde udlagt.
En Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, er udlagt c. 50 m ENE. for Vraget, der er sunket paa 54° 58' 22" N. 10° 56' 51" E., c. 2,2 Sm 114°,5 fra *Tranekær Fyr*.
(E. f. S. Nr. 23/852 1942. Kort Nr. 142, 140 og 185.)
522. Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Spodsbjærg E. t. S. Oplysning om Vrags Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 8/481 1943 nævnte Vrag er 54° 55' 37" N. 10° 52' 49" E., c. 1,5 Sm 106° fra *Spodsbjærg* Havn.
En af Vragets Master rager 0,3 m op over Havoverfladen.
(E. f. S. Nr. 8/481 1943. Kort Nr. 142, 140 og 185.)
523. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 28. Februar 1943 fandtes Dybden i Baakelinien at være 2,4 m.
(E. f. S. Nr. 5/410 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

524. Danmark. Kattegat. Gilleleje WNW. Skibsfartshindring forgæves eftersøgt.
Den i E. f. S. Nr. 8/503 1943 rapporterede Skibsfartshindring paa c. 56° 10½' N. 12° 04' E., c. 9 Sm WNW. for *Gilleleje* Havn, har forgæves været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 8/503 1943.)
525. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 26. Februar 1943 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
(E. f. S. Nr. 5/412 1943.)
526. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
I Marts—Juni Maaneder 1943 finder paa Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris* som følger:
1) Den 8. Marts—20. Marts, 1. April—10. April, 29. April—30. April, 12. Maj—27. Maj og 31. Maj—4. Juni. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—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 Skydeflag er hejst som ovenfor angivet, maa ingen Sejlads finde Sted indenfor det nedenfor angivne Skydeomraade paa Søen.
2) Den 1. Marts—6. Marts, 22. Marts—31. Marts, 12. April—17. April og 3. Maj—8. Maj. Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1500.

I Skydetiden vil der være hejst Signalfag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), paa Observationstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*), 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.

3) 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.

E. f. S. Nr. 6/440 1943 udgaar.

(E. f. S. Nr. 6/440 1943.)

527. Sverige. Varberg—Tylön. Varberg SSE. Skydeøvelser. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 8/421. Stookholm 1943.)

Skydeøvelser foretages ud over Havet den 1.—6., 8.—13., 22.—24. og 29.—31. Marts 1943, hver Dag Kl. 0900—1600, fra Pladsen c. $57^{\circ} 02',_7$ N. $12^{\circ} 17',_4$ E. Fareomraadet er en Cirkelsektor, som har sin Spids i Skydepladsen, og som begrænses af Radier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 195° og 280° . Cirkelens Radius er $6,28$ Sm.

Naar der skydes, er et rødt-hvidt Flag hejst paa c. $57^{\circ} 02',_8$ N. $12^{\circ} 17',_5$ E.

Det er tilladt at passere Skydeomraadet, hvorimod al Stilleliggen og Ophold indenfor dette er forbudt samt forbundet med Livsfare.

(Se Tillæg).

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

528. Norge. Lyngenfjord. Bangsundstraumen. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 8/398. Berlin 1943.)

Bangsundstraumen paa c. $64^{\circ} 25',_0$ N. $11^{\circ} 21',_3$ E. er spærret for Fartøjer med en Mastehøjde af over 8 m.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

529. Island. Gardskagi WNW. Klokketønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 8/391. Stookholm 1943.)

Gardskagarif Klokketønde paa c. $64^{\circ} 05',_9$ N. $22^{\circ} 44',_7$ W. er inddraget.

(Kort Nr. 40, 31, 26 og 21. Islandske Lods, Side 50. Fyr. Fort. Nr. 917.)

530. (T). Island. Faxafloi. Akureyarrif Klokketønde midlertidigt ombyttet med Spirtønde.

(U. f. s. Nr. 8/391. Stookholm 1943.)

Akureyarrif Klokketønde paa c. $64^{\circ} 10',_9$ N. $21^{\circ} 57',_5$ W. er midlertidigt ombyttet med en rødmalet Spidstønde.

531. Island W.-Kyst. Straumnes Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 8/392. Stookholm 1943.)

Straumnes Fyr paa c. $66^{\circ} 25',_8$ N. $23^{\circ} 08',_5$ W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 7^s.

(Kort Nr. 41, 26 og 21. Islandske Lods, Side 109. Fyr-Fort. Nr. 962.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1948
1/1 Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebælsbroen* og *Storstrømsbroen*.
2/249 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre *danske* Farvande.
1/4 Ombytning af Lystønder med Vintersømærker paabegyndt.
1/5 Vraglystønder erstattes for Vinteren forsøgsvis med Jernspirtønder med hvidt eller rødt Blinklys. Advarsel.
- 1/6 }
2/250 }
2/251 } Fortegnelse over midlertidigt inddrogne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
4/342 } Farvande.
7/452 }
8/496 }

I. Østersøen.

- 1948
1/7 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
1/8 *Østersøen*, E.-lige Del. Mineomraader.
8/472 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst*. *Rodby Havn*. Dybde i Indløb aftaget.
1/10 *Danmark*. *Falster E.-Kyst*. *Hesnes Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
7/454 *Danmark*. *Møn S.-Kyst*. *Klintholm Havn*. Dybde aftaget.
1/12 *Danmark*. *Faxe Havn*. Dybde aftaget.
1/13 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
1/14 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/16 *Danmark*. *Bornholm*. *Nekso Havn*. Ledefyr midlertidigt slukket.
4/343 *Danmark*. *Bornholm*. *Hvide Møhrn*. Sømærke forsvundet.
1/18 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
3/299 *Sverige*. *Trelleborg—Falsterbokanalen*. Sejlplanvisning af Hensyn til Minefaren.
7/455 *Sverige*. *Trelleborg—Smygehuk*. Sejlplanvisning.
1/19 *Sverige*. *Karlskrona W.-lige Indsejling*. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sejladshindringer.
1/21 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige Indløb*. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23 *Sverige*. *Karlskrona Red*. Torpedoindskydningsbaner.
1/24 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/25 *Sverige*. *Öland E.* Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
1/26 *Sverige*. *Öland E.* Miner udlagt.
1/27 *Sverige*. *Arholma og Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
1/28 *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
1/29 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
1/30 *Sverige*. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.
1/31 *Sverige*. *Gotland N.-Kyst*. *Färösund*. Miner udlagt. Advarsel.
1/32 *Sverige*. *Gotland*. *Färösund*. Forbud mod Ankring.
1/33 *Sverige*. *Hävringe—Kråkelund*. Miner udlagt.
1/34 *Sverige*. Sejlløbet *Arkö—Häradskär*. *Barösund*. Lods fartøj udlagt.
9/513 *Sverige*. *Arkö E.* Skydeøvelser. Advarsel.
1/35 *Sverige*. *Utlången—Landsort*. *Hävringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibe Plads.
- 5/397 *Sverige*. *Nyköping ESE*. Skydeøvelser. Advarsel.
6/428 *Sverige*. *Nyköping E.* Skydeøvelser. Advarsel.
1/36 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund*. Forbud mod Ankring.

1948	
1/37	<i>Sverige.</i> Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved <i>Viksten</i> . Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.
7/456	<i>Sverige.</i> <i>Stockholms Skærgaard.</i> <i>Landsort—Dalarö</i> Sejlløb. <i>Östra Röko.</i> Lodsfartøjs Plads.
1/38	<i>Sverige.</i> <i>Stockholms Skærgaard.</i> <i>Arholma.</i> <i>Svenska Högarna.</i> <i>Huvudskär.</i> Forbudte Løb.
1/39	<i>Sverige.</i> <i>Stockholms Skærgaard.</i> Miner udlagt. Advarsel.
1/40	<i>Sverige.</i> <i>Stockholms Skærgaard.</i> <i>Härsfjärden.</i> Ankring og Fortøjning forbudt.
1/41	<i>Sverige.</i> <i>Stockholms Skærgaard.</i> <i>Lilla Värtan.</i> Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/42	<i>Sverige.</i> <i>Stockholms Skærgaard.</i> <i>Fjäderholmarna.</i> Forbudt Omraade.
1/43	<i>Sverige.</i> <i>Stockholms Skærgaard.</i> <i>Vaxholm</i> Fæstningsomraade. Miner udlagt.
7/468	<i>Sverige.</i> <i>Öregrund's Skærgaard.</i> <i>Väddö Kanal</i> midlertidigt lukket.
1/44	<i>Sverige.</i> <i>Södra Kvarken.</i> Minespærring. Advarsel.
1/45	<i>Sverige.</i> <i>Öregrund's Skærgaard.</i> Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
1/46	<i>Sverige.</i> <i>Bottniske Bugt.</i> <i>Luleå</i> Anduvning. Skydeøvelser.
1/47	<i>Sverige.</i> <i>Bottniske Bugt.</i> <i>Kalix</i> Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.
1/48	<i>Finland.</i> Sejlansvisning.
1/49	<i>Finland.</i> <i>Skärgårdshavet.</i> <i>Aland.</i> Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
1/50	<i>Tyskland.</i> Signaler forbudt i <i>tyske</i> Farvande.
1/51	<i>Tyskland.</i> <i>Østersøen W.-lige Del.</i> Fyr midlertidigt slukket.
1/52	<i>Tyskland.</i> <i>Østersøen W.-lige Del.</i> Lodstvang.
1/53	<i>Tyskland.</i> <i>Østersøen W.-lige Del.</i> Sejladsforskrifter.
1/54	<i>Tyskland.</i> <i>Warnemünde—Gedser.</i> Forbud mod Ankring.
1/55	<i>Tyskland.</i> <i>Memel</i> Anduvning. Skydeomraade.
3/320	} <i>Tyskland.</i> <i>Memel</i> Anduvning. Forbudt Omraade.
3/321	
1/56	} <i>Tyskland.</i> <i>Pillau</i> Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/57	
1/58	<i>Tyskland.</i> <i>Danzig Bugt.</i> <i>Pillau W.</i> Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/59	<i>Tyskland.</i> <i>Danzig Bugt.</i> <i>Pillau W. t. S.</i> Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/60	<i>Tyskland.</i> <i>Danzig Bugt.</i> Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
1/61	<i>Tyskland.</i> <i>Danzig Bugt.</i> <i>Kahlberg.</i> Forbudt Omraade.
1/62	<i>Tyskland.</i> <i>Danzig Bugt.</i> <i>Kahlberg.</i> Forbud mod Ankring og Fiskeri.
9/516	<i>Tyskland.</i> <i>Danzig Bugt.</i> Skydeøvelser.
1/64	<i>Tyskland.</i> <i>Danzig Bugt.</i> <i>Gotenhafen.</i> Sejladsforskrift.
1/65	<i>Tyskland.</i> <i>Danzig Bugt.</i> <i>Putziger Wiek.</i> Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
1/66	<i>Tyskland.</i> <i>Danzig Bugt.</i> <i>Putziger Wiek.</i> Skydeøvelser.
7/457	<i>Tyskland.</i> <i>Rügenwalde</i> Indsejling. Tilsanding.
1/67	<i>Tyskland.</i> <i>Nest.</i> Skydeøvelser.
9/517	<i>Tyskland.</i> <i>Kolberg W.</i> Skydeøvelser. Advarsel.
1/68	<i>Tyskland.</i> <i>Swinemünde.</i> Advarsel til Søfarende.
1/69	<i>Tyskland.</i> <i>Rügen E.-Kyst.</i> Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/70	<i>Tyskland.</i> <i>Darsser Ort W.</i> Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/71	<i>Tyskland.</i> <i>Mecklenburg Bugt.</i> <i>Lübeck Bugt.</i> <i>Pelzerhaken</i> Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
1/72	<i>Tyskland.</i> <i>Kieler Bugt.</i> Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/73	<i>Tyskland.</i> <i>Kieler Bugt.</i> <i>Schönberg</i> Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
1/74	<i>Tyskland.</i> <i>Kieler Fjord.</i> Undervandshindringer. Advarsel.
1/75	<i>Tyskland.</i> <i>Kieler Fjord.</i> <i>Bülk NE.</i> Forbud mod Ankring og Fiskeri.
6/433	<i>Tyskland.</i> <i>Kiel Havn.</i> <i>Möllenort W.</i> Somærker midlertidigt udlagt.
1/76	<i>Tyskland.</i> Passage gennem <i>Kielerkanalen.</i>
1/77	} <i>Tyskland.</i> <i>Eckernförde Fjord.</i> Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
1/78	

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

1943	
1/79	<i>Danmark.</i> <i>Sundet N.-lige</i> Anduvning. Vagtskib.
1/80	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Helsingør.</i> Havnearbejder. Kabel udlagt.
1/81	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Helsingør.</i> Havnearbejder iværksat. Advarsel.
1/82	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Humblebæk Havn.</i> Dybde aftaget.
1/83	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Sletten Havn</i> Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
1/84	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Vedbæk Havn</i> Indsejling. Sejlløb forandret.
1/85	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Taarbæk Havn.</i> Dybde aftaget.
1/86	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Middelgrund.</i> Grænser for Losseplads forandret.
1/88	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>København.</i> <i>Kronløb.</i> Dybde aftaget.
1/89	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Københavns Havn.</i> Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/90	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Københavns Havn.</i> <i>Lynettebø</i> uddybes. Advarsel.
7/469	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Flakfort</i> Fyr midlertidigt nedlagt.
1/91	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> <i>Køge Bugt.</i> <i>Avedøre.</i> Skydning. Advarsel.
1/92	<i>Danmark.</i> <i>Sundet.</i> Sejlads m. v. i <i>Sundets S.-lige Del.</i>

- 1943
1/93 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
- 8/499 *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.*
- 3/336 *Sverige. Sundet. Lystønder ombyttet med Stager for Vintoren.*
- 3/325 *Sverige. Sundet. Sejlroute for Viinteren.*
- 1/95 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
- 1/96 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
- 1/97 *Sverige. Sundet. Flinteren. Fyrakib og Lystønder udlagt.*
- 1/98 *Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duo d'Albe midlertidigt opført.*
- 1/99 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*
- 7/459 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Undervandshindring rapporteret.*
- 1/100 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads under den under Bygning værende Vejbro over Ullusund mellem Kalvehave og Koster.*
- 1/101 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ullusund. Bro under Bygning. Advarsel.*
- 9/519 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grensund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
- 1/103 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr forandres.*
- 1/104 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Boge Havn. Færgeløje under Bygning.*
- 1/105 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekobing Fyr. Lysevne forøges.*
- 1/106 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekobing Havn. Færgeløje under Bygning.*
- 4/378 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duo d'Alber knækket af Isen.*
- 1/107 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
- 1/108 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 1/109 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 7/460 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*
- 1/110 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerø Havn. Dybde aftaget.*
- 1/111 *Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrtårn ødelagt.*
- 1/112 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
- 8/501 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 1/114 *Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Oplysning om Sømærkes Plads.*
- 1/115 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde.*
- 1/116 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 6/438 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Maarøde W. Oplysning om Grund.*
- 8/502 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Vindeby W. Bøjer udlægges midlertidigt. Advarsel.*
- 9/523 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
- 1/118 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Årskobing Havn. Oplysning om Dybde.*
- 1/119 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.*
- 8/482 *Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*
- 1/121 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Bro og Duo d'Alber midlertidigt opført.*
- 1/122 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.*
- 1/123 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*
- 1/124 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
- 1/125 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
- 1/126 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgeløje. Tilsanding. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1943
1/127 *Kattegat. Skagerrak. Advarsel for Fiskere.*
- 1/128 *Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.*
- 1/129 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.*
- 1/130 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.*
- 9/525 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.*
- 9/526 *Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.*
- 8/483* *Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.*
- 1/132 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 1/133 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netparring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.*
- 1/134 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.*
- 1/135 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Oprensningsarbejder paabegyndt.*
- 1/136 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas Anduvning. Sømærke bortdrevet.*
- 1/137 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvis Bro. Dybde aftaget.*
- 1/138 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.*
- 1/139 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.*

- 1943
 1/140 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/141 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 1/142 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 2/296 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/242 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
 1/243 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.
 1/144 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.
 1/145 Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
 1/146 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
 9/527 Sverige. Varberg—Tylön. Varberg SSE. Skydeøvelser. Advarsel.
 4/368 } Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser. Advarsel.
 8/486 }
 1/147 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgeard. Ankringsforbud.
 1/148 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 1/150 Danmark. Limfjorden. Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads gennem Vejbroen over Aggersund.
 1/152 Danmark. Limfjorden. Venø Fiskerihavn. Oplysning om Dybde og Uddybning.
 1/153 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
 1/154 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
 3/330 Danmark. Limfjorden. Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn.
 1/156 Danmark. Limfjorden. Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ud for Hanklit.
 1/157 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
 1/158 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.
 1/159 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 2/273 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1/160 Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.
 6/451 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Fyr væltet.
 6/442 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/162 Danmark. Skagerrak. Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for Hirtshals.
 8/487 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed. Afmærkning midlertidigt i Uorden.
 1/163 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 1/164 Sverige. Skagerrak. Sotenkanalen. Oplysning om Aabning af Bro.
 1/165 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/166 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapel. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1943
 1/167 Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 1/168 Norge. Vest-Finmark. Farlige Omraader. Advarsel.
 1/169 Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.
 1/170 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
 1/171 Norge. Tromsø og Sandesund. Forbud mod Ankring.
 1/172 Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.
 7/465 Norge. Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.
 1/173 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/174 Norge. Lofoten. Svolvær. Alarmtilstand.
 1/175 Norge. Folla. Spærret Omraade.
 1/176 Norge. Stifjord—Fugløysfjord. Mineomraade.
 1/177 Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.
 2/277 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.
 1/179 Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.
 1/180 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 1/181 Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
 1/182 Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
 1/183 Norge. Stadlandet. Mineomraade.
 3/333 Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.
 1/184 Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
 1/185 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
 1/186 Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.
 1/187 Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.
 2/278 Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
 1/188 Norge. Hordaland. Lerøyfarvandene. Spærretid.
 1/189 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.
 1/190 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.

1948.
 1/191 *Norge. Selbjørnfjord. Færligt Omraade.*
 1/192 *Norge. Rogaland. Karmsundet. Natsejlad forbudt.*
 1/193 *Norge. Talgjøfjord. Mastrafjord. Mineomraader.*
 1/194 *Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 4/374 *Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.*
 1/195 *Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.*
 1/196 *Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.*
 1/197 } *Danmark. Graadby. Sandforskydning. Advarsel.*
 8/490 }
 1/199 *Danmark. Esbjærg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.*
 8/508 *Danmark. Mano W. Sømærke udlægges midlertidigt.*
 1/200 *Danmark. Røms E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.*
Oplysning om Dæmning.
 1/201 *Lister Dyb. Røms—Sild. Forbud mod Ankring.*
 1/202 *Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.*
 1/203 *Holland. Forbudte Omraader.*
 1/204 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1948
 1/238 *Skagerrak. Nordsoen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.*
Danmark.
 1/205 *Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.*
 1/206 *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.*
 1/207 *Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.*
 1/208 *Nedmeldinger fra Skibe.*
 1/209 *Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 1/210 } *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i*
 7/467 } *danske Farvande.*
 1/211 *Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra dansk Havn til Sverige.*
 1/212 *Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.*
Norge.
 1/213 *Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingstederne til Østersøen.*
 1/214 *Bestemmelser om Vigøpligt overfor Minestrygere.*
 1/215 *Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.*
 4/376 *Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.*
Sverige.
 1/216 *Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.*
 2/232 *Sverige. Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.*
 1/217 *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.*
 1/218 *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.*
 1/219 *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.*
 1/220 *Östra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.*
 1/221 *Stockholm Havn. Færdselsforbud.*
 1/222 *Passersødler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.*
 1/223 } *Falsterbokanalen. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.*
 8/495 }
 1/224 *Falsterbokanalen. Signaler ved Passage af Kanalen.*
 1/225 *Falsterbokanalen. Midlertidige Lodsstationer oprettet.*
 1/226 *Falsterbokanalen. Oplysning om Togtider ved Høllvikbroen.*
 1/227 *Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.*
 1/228 *Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.*
 1/229 *Göteborg og Bohus Len. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.*
 1/230 *Sverige. Midlertidige Lodsfarvande.*
 8/494 *Sverige. Oplysninger om den svenske Statsisbrydningstjeneste.*
Tyskland.
 1/231 *Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.*
 1/232 *Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.*
 1/233 *Advarsel til Søfarende i Henhold til Seewassertrassenordnung § 17.*
 1/234 *Afstandssignal. Advarsel.*
 1/235 *Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.*
 1/236 *Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i Østersøen og Tilgangene dertil samt i Kattegat og Skagerrak.*
 1/237 *Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.*
 4/377 *Afmærkning. Advarsel.*

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:

T	Nachtrag Ostsee, nördlicher Teil.
T	— — —, mittl. Teil, Band I og II.
T	— — — Nordsee, westlicher Teil.
T	Ergänzung Ostsee, südlicher Teil.
T	— — — Nordsee, südlicher Teil.

Tillæg.

I. Østersøen.

532. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Enklinge. Nye Ledefyr.

(U. f. s. Nr. 5/94. Helsingfors 1943.)

1. Et nyt Fyr, *Trutgrund (nedre)* Fyr, er tændt paa $60^{\circ} 17' 18''$ N. $20^{\circ} 51' 47''$ E. Fyret viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 4,5 Sm. Fyret er anbragt paa *Trutgrund's (nedre)* Ledebaake, som bestaar af en hvid rektangulær Flade med et rødt, lodret Midterfelt. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

2. Et nyt Fyr, *Trofast (övre)* Fyr, er tændt paa $60^{\circ} 17' 18''$ N. $20^{\circ} 51' 00''$ E. Fyret viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde 22 m. Synsvidde: 4,5 Sm. Fyret er anbragt paa *Trofasts (övre)* Ledebaake, som bestaar af en hvid, rektangulær Flade med et rødt, lodret Midterfelt. Fyret lyser mellem Pejlingerne 266° og 274° .

Fyrene 1. og 2. er overet i Pejling c. 270° .

533. Finland. Finske Bugt. Porkkala—Helsingfors Sejløb. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 5/89. Helsingfors 1943.)

Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 56' 56''$ N. $24^{\circ} 24' 43''$ E. er flyttet til $59^{\circ} 56' 53''$ N. $24^{\circ} 24' 41''$ E.

534. Finland. Finske Bugt. Porkkala—Helsingfors Sejløb. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 5/90. Helsingfors 1943.)

Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 56' 53''$ N. $24^{\circ} 24' 53''$ E. er inddraget.

535. Finland. Finske Bugt. Porkkala—Helsingfors Sejløb. Nyt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 5/88. Helsingfors 1943.)

En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa $59^{\circ} 56' 51''$ N. $24^{\circ} 24' 55''$ E.

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

536. (T.) Danmark. Sundet. Gilleleje Havn Indsejling. Sømærke bortdrevet.

Gilleleje Havn røde Stage med 1 opadvendt Kost paa c. $56^{\circ} 07',9$ N. $12^{\circ} 18',9$ E., ved W.-Siden af Indsejlingsrendens Yderende, er bortdrevet. Den vil snarest blive genudlagt.

537. Danmark. Store-Bælt. Tranekær NE. Vrag rapporteret.

Et Vrag, hvoraf intet rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa c. $55^{\circ} 00',5$ N. $10^{\circ} 55',8$ E., c. 1,8 Sm 46° fra *Tranekær* Fyr.

538. (T.) Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Sømærke midlertidigt ikke paa Plads.

Hvidegrund Flak S. hvide Stage med 1 Halmvisk paa c. $54^{\circ} 51',4$ N. $10^{\circ} 58',2$ E. er drevet c. 150 m E. efter. Sømærket vil snarest atter blive bragt paa Plads.

539. Danmark. Lille-Bælt. Helnæs W. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 3/341 1943 rapporterede Vrag, der ligger sunket paa $55^{\circ} 07'$ ($32''$) N. $9^{\circ} 56'$ ($53''$) E., c. 1,3 Sm 249° fra *Helnæs Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 25 m SW. for Vraget.

En Mast rager c. 8 m op over Vandet.
(E. f. S. Nr. 3/341 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

540. Danmark. Isefjord. Kulhus Rende. Undervandshindring rapporteret.

En Undervandshindring rapporteres paa c. $55^{\circ} 56',7$ N. $11^{\circ} 57',0$ E., c. 1,4 Sm 73° fra *Kulhus Havn Ydermole*.

Stedet vil blive nærmere undersøgt.

541. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Tanderup Mølle nedrevet.

Tanderup Mølle paa $55^{\circ} 50' 10''$ N. $10^{\circ} 33' 21''$ E. er nedrevet.

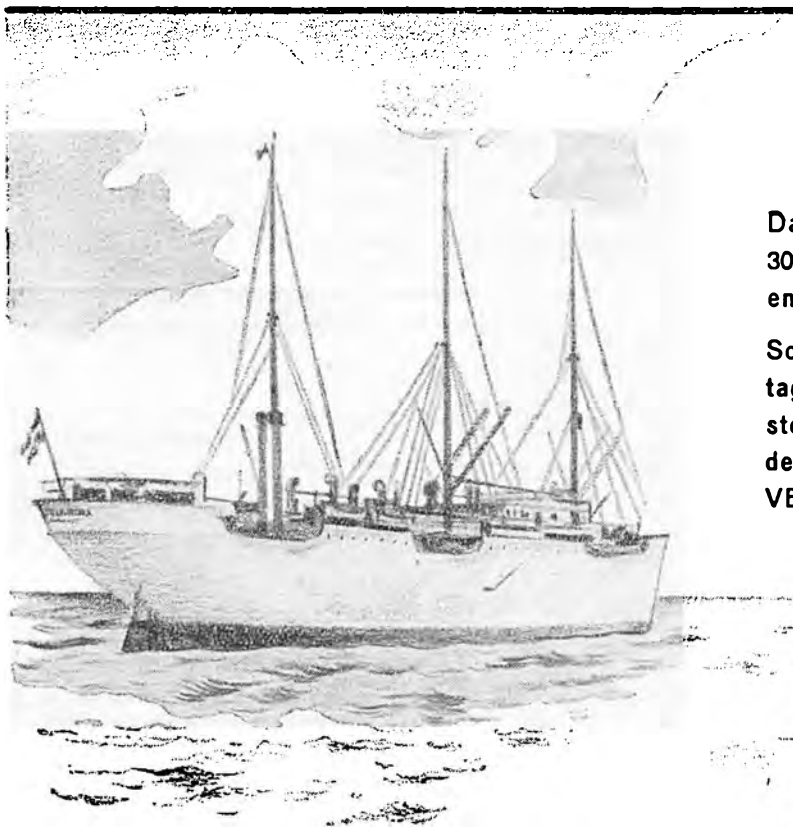
(Kort Nr. 112, 114, 103, 100 og 125. Danske Lods II, Side 173 og 224.)

542. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Sømærke atter i Orden.

Havmolen hvide Stage med 2 Halmviske paa c. $56^{\circ} 43',2$ N. $8^{\circ} 12',0$ E., der har været i Uorden, er atter i Orden.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



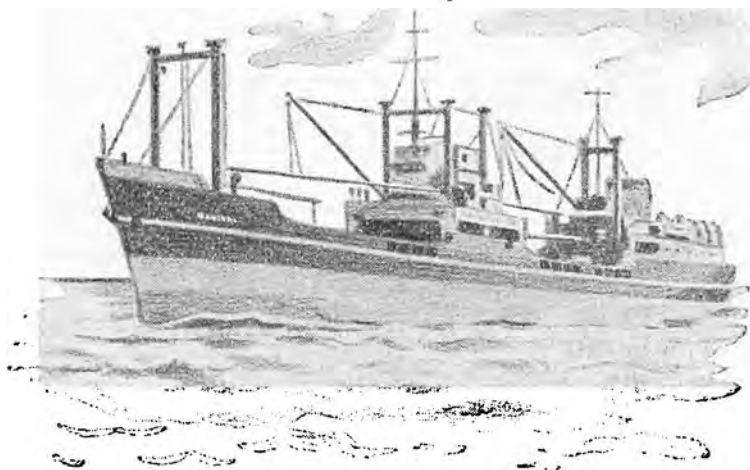
SELANDIA

Dansk Ingeniørkunst skabte for ca. 30 Aar siden Verdens første søgaaende Dieselmotorskib „Selandia“.

Som et Vidnesbyrd om dansk Foretagsomhed krydsede „Selandia“ de store Have - det vakte Opsigt, hvor det kom frem - og bragte ogsaa VERITAS' Navn over hele Kloden.

NAVITAS

Paany har dansk Skibsbygningskunst fejret nye Triumfer. Med „NAVITAS“ er nu det første generator-drevne Motorskib søsat. Alt taler for, at ogsaa dette Skib vil kaste Glans over dansk Virke — og „NAVITAS“ har ogsaa VERITAS ombord.



VERITAS

Motor Oil

ALFRED OLSEN & CO. A/s

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.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELEF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGS-ANSTALTEN 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
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassetiere

Forlans W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 11

FREDAG 12. MARTS 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Tonnageknapheden karakteriserer stadig Markederne uden for Blokadezonen. Der arbejdes ganske vist paa fuld Kraft paa Værfterne saavel i England, U. S. A. og Canada, men selv om den angelsaksiske Tonnageproduktion, efter engelske Meddelelser, overskrider Krigsforlisene, er man hverken i England eller U. S. A. tilfredse med Situationen. De direkte Krigstransporter af Tropper og Materiel lægger Beslag paa stadig større og større Dele af den disponible Tonnage, saa selv Prioritetslaster maa vente, og Tildeling af Tonnage for Transport af Varer, som har blot det ringeste med Luksus at gøre, er for længst holdt op. I London og Washington regner man ganske vist med, at indeværende Aars Tonnageproduktion vil medføre en betydelig Lettelse i de Allieredes Tonnagestilling, men Spørgsmaalet er, om det Overskud, de Allierede regner med mellem Tonnageproduktion og Krigsforlis, ikke vil blive opslugt af Transporterne til den anden Front, som Præsident Roosevelt bebudede i en Tale fornylig.

Paa de overseiske Markeder er der, som ovenfor nævnt, stadig lige stor Mangel paa Tonnage. Neutrale Skibe er der kun meget faa af, og hverken de engelske eller amerikanske Skibsfartsmyndigheder kan afse Skibsrum til andre Transporter end saadanne, der direkte tjener Krigsførelsen paa den ene eller anden Maade. De amerikanske Skibsfartsmyndigheder har givet yderligere Tildelinger af Tonnage til Salpeter og Ertsfarten fra Vestkysten af Sydamerika til Golfen og Hatteras, ligesom forskellige Skibe har faaet Approbation af Erts fra Vestafrika til U. S. Atlantic. Det kniber derimod stadig med at skaffe tilstrækkelig Tonnage for Kul til Sydamerikas Østkysthavne, saa man i Brasilien maa bruge Kaffe og i Argentina Majs som Brændsel. Sukkerfarten fra Vestindien til USNH. er jævnt aktiv. Linerspace er sluttet for Erts fra Vizagapatam til Northern range til \$21.

De engelske Markeder noterer uforandret Kul fra Wales til Lower Plate, ligesom der stadig kan placeres Tonnage for Salt fra Rødehavet til Calcutta og Kul fra Durban til Suezområdet til uforandrede Rater. Fra Cochín noteres 72/6d. plus 15 pCt. for Erts til U. K.

Fra de frie Markeder meddeles, at den svejtsiske Regering har afslaaet et Tilbud til \$60 for Korn Buenos Aires/Lissabon, hvorimod den stadig er villig til at betale \$90 for Hvede Buenos Aires/Genua. Sidstnævnte Rate noteres ogsaa for Korn River Plate/Eire. Fra Mosambique til Spanien søges Tonnage for Kopr for Marts/April Lastning uden Angivelse af Rate.

Paa vore hjemlige Markeder er der kun faa Nyheder. Det har knebet noget med at faa Sten for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, men det haabes, at Forholdene her snart vil bedres. De øvrige Markeder synes ogsaa noget roligere, saa Raterne i de Trades, hvor der er nogen Bevægelsesfrihed, er en Smule svagere.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

I anden Halvdel af Februar Maaned er der foretaget følgende registrerede Anmeldelser i Rederiregisteret.

A/S Central Cement Transport, København. Direk-

tor Knud Selgen Sthyr, Rungsted, er valgt til Selskabs Direktør.

A/S Dampskibsselskabet Torm, København. Bestyrelsen: C. Kraemer er afgaaet ved Døden. Indtraadt: Grosserer Jens Ole Petersen, Holte.

Fiskefartøj med Hjælpe-motor *Helle* af Esbjerg (OYSD) er udslettet som forlist.

Skonnert med Hjælpe-motor *Fortuna* af Køge (OUSV) er udslettet som forlist.

C. S. Jensen, Aalborg, har afhændet Dampfærge *Aggersund* af Løgstør (OUOC) til Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, København.

Galease med Hjælpe-motor *Assistent* af Bandholm (OUPI) er udslettet som forlist.

M/S *Turisten* af Assens (OXAL) er udslettet som forlist.

A/S Det forenede Dampskibs-Selskab, København, har afhændet S/S (Bugserbaad) *Tunø* af København (OUMU) til Elzelingen & Co. A/S, København. Skibets Navn er nu *Stine*.

R. P. Ømand, Svendborg, har afhændet Galease med Hjælpe-motor *Energi* af Svendborg (OUSB) til A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab, København.

SVENSK NYBYGNING AFLEVERET FRA AALBORG VÆRFT

Som allerede tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* har Aalborg Værft for Broström-koncernens Regning bygget to Søsterskibe, hvoraf det første, *Laholm*, blev afleveret stærkt forsinket sidste Sommer til Svenska Amerika Mexicolinien. Nu er det andet af Skibene, Motorskibet *Erland* paa 2.900 Tons d.w., blevet afleveret til Tirfingbolaget Orientlinie efter en vellykket Prøvetur. Paa Grund af Oliemanglen var Prøveturen meget kort, men der opnaaedes paa denne en Fart af 13,25 Knob.

Erland er bygget til Lloyds højeste Klasse med faldende Stævn og Krydserhæk. Dets Hoveddimensioner er: Længde 75,89 Meter, Bredde 12,80 Meter, Dybde 5,84 Meter og Dybgang paa fuld Last 5,74 Meter. Bruttotonnagen er 1.628. Der er to Lastrum med fire Luger og en samlet Kubik paa 5.380 Kubikmeter.

Skibet er udstyret med to 6-cylindrede Polar-Dieselmotorer paa tilsammen 2070 effektive HK. ved 275 Omdrejninger i Minuttet. Skibet er enkeltskruet, idet de to Maskiner ved Hjælp af elektriske Koblinger og Tandhjulsudveksling virker paa en fælles Skrueaksel, hvis Omdrejningsantal ligger paa 120, naar Motorernes er 275.

Erland er det tredje Skib af dette Navn i Tirfings Flaade. Det første var en Damper, som i 1918 købtes af Firmaet Adolf Bratt & Co. i Göteborg og allerede solgtes Aaret efter. Den næste *Erland*, der leveredes i 1922 fra Eriksberg Værft, var et Motorskib. Det solgtes i 1937 til Finland.

SKIPPERFORENINGENS REGNSKAB

Københavns Skipperforening har udsendt Regnskab for 1942. Regnskabet afspejler den meget betydelige Virksomhed, Foreningen udfolder til Støtte for gamle, veltjente Skipper og deres Efterladte. Det fremgaar saaledes, at Understøttelseskassen har udbetalt 5.620 Kr. i Understøttelser i 1942, og at der samtidig i Legater, der hører ind under Foreningens Bestyrelse, er udbetalt 24.129 Kr., altsaa ialt omkring ved 30.000 Kr.

Det er efterhaanden meget betydelige Midler, For-

eningen raader over. Selve Foreningen ejer lidt over 450.000 Kr. Understøttelseskassen ejer 183.644 Kr., og Legaternes Kapital beløber sig til ialt 598.000 Kr.

Skipperforeningens Stiftelse raader dels direkte og dels i Form af Legater, der er tillagt Stiftelsen, over en Kapital paa ialt 674.000 Kr., og den har i Løbet af 1942 i Form af Huslejegodtgørelser, hvoraf 29 har været hele Friboliger og 26 Huslejhjælp, anvendt 29.170 Kr.

Alt ialt løber Foreningens Statusværdier op til 1,9 Mill. Kr., saa det er en meget betydelig Indsats til Sikring af Standen, der her gennem Aarene er gjort.

DØDSBUDSKAB FRA HAVET

Maskinassistent Martin Petersen, Esbjerg, er ifølge Maskinmestrenes Medlemsblad omkommet paa Havet i fremmed Fart.

Maskinassistent Petersen, der tidligere har sejlet med Det Forenedes Damper »A. P. Bernstorff« og Damperen »Erik Boye« af Rederiet Vendila samt D. D. P. A.s Tank-Motorskib »Danmark«, blev den 2. April 1940 af Selskabet sendt til Frankrig, hvorfra der ikke siden er hørt fra ham.

Den unge Maskinassistent, der kun blev 34 Aar, efterlader sig Hustru og fire Børn.

DEN SVENSK LEJDETRAFIK INDSTILLET

Den svenske Søfart og hele den svenske Statshusholdning er nu blevet ramt af et haardt Slag, idet Gennemførelsen af Lejdetrafikken har mødt saa store udenrigspolitiske Vanskeligheder, at den ikke længere lader sig gennemføre. Det vil sige, at Sverige nu er fuldstændig afskaaret fra Tilførsler fra de oversøiske Lande.

Allerede inden Meddelelsen om Standsningen fremkom, forelaa der fra Sverige et Telegram, der fortalte, at 11 svenske Skibe er oplagt i Havne i Sydamerika og paa Azorerne. Fra britisk Side har man hævdet, at der fra allieret Hold ikke foreligger nogen Hindring for disse Skibes Hjemrejse.

Fra Berlin meddeles, at der findes bestemte Aarsager til, at Tyskland i Øjeblikket ikke kan give sit Samtykke til Lejdetrafikkens Fortsættelse. Der er ikke andet, hvad der sigtes til.

OVERSIGT OVER SVENSK KRIGSTAB

Ved Malmö Sjöfartsförenings 50 Aars Jubilæum har Akluar, Dr. *Helmer Eneborg* holdt et Foredrag om den svenske Handelsflaades Fornylsesproblem, og han opregnede samtidig de Forandringer, der er sket i den svenske Handelsflaades Bestand under Krigen.

Det har vist sig, at Dampskibstonnagen er blevet mindsket meget stærkt ved Krigsforlis, medens Motortonnagen ved Nybygninger ikke alene har faaet Erstatning for Tabene, men endog er blevet forøget noget. I Forbindelse hermed er Dampskibstonnagen blevet stærkt forældet, medens Motorskibenes Gennemsnitsalder samtidig har kunnet sættes ned.

Dr. Eneborg har undersøgt, i hvilket Omfang Krigen har ramt de forskellige Skibskategorier. Det største Antal Skibe, der er forlist, er Skibe i Trampfart, nemlig 78 paa 141.000 BRT, eller 30 pCt. af Bestanden før Krigen. Disse er ikke blevet erstattet i nævneværdig Grad. Malm- og Tankskibene har været eftertragtede Maal for Bomber og er derfor blevet ramt haardest. Medens Malm-skibene ikke er blevet fornyet i egentlig Forstand, er der nu flere Tankskibe med en forøget Tonnage, end der var før Krigens Udbrud. Skibe i Kontraktfart viser en Afgang paa 22 Skibe paa 46.000 Tons. Den største Tonnagesum blandt Skibstabene falder imidlertid paa Linietonnagen: 62 Skibe paa 186.700 Tons. Hvis man medregner *Kungsholm* og *Stockholm*, stiger Tallet til 236.000 Tons eller en Fjerdedel af hele den svenske Linietonnage før

Krigen. Det er et meget alvorligt Tab, som ikke er let at erstatte.

Haardt er det gaaet ud over den svenske Nordsofart, idet 99 Skibe paa tilsammen 181.000 Tons er gaaet tabt, hvilket vil sige næsten 30 pCt. af Bestanden før Krigen. Kyst- og Østersøtonnagen har klaret sig bemærkelsesværdig godt. I Middelhavsarten er der forlist 13 Skibe paa 22.000 Tons eller 25 pCt. af Bestanden før Krigen. Den tonnagemæssigt største Afgang falder paa Oceantrafikken, idet Forlisene er steget til 64 Skibe paa henvend 300.000 Tons. Regner man her *Kungsholm* og *Stockholm* med, har Sverige mistet Halvdelen af Ocean-tonnagen før Krigen. Det er indlysende, at det er den værdifuldeste svenske Tonnage, der saaledes er gaaet tabt, og indenfor denne Kategori har Sverige sine største Fornylsesopgaver.

Siden Krigsudbruddet har Sverige gennem Nybygninger og Køb fra Udlandet faaet erstattet to Trediedele af den tabte Tonnage, men det er værd at bemærke, at den overvejende Del af de tilkomne Skibe kun til en ringe Grad er Erstatningstonnage for Krigstabene, tværtimod bestaar de overvejende af Skibe, der allerede var bestilt før Krigen som et Led i Rederiernes normale Fornylsesprogram.

BROSTRÖMKONCERNENS SKIBSTYPER

I et Foredrag, som Direktør *E. Th. Christiansson* fra Broströmkoncernens Liniagentur har holdt i Nautisk Forening i Göteborg, blev der givet et interessant Overblik over Koncernens Skibstyper og forskellige Skibsdetailler. Da Koncernen jo netop spænder over Rederier med vidt forskellige Virkefelter, blev Foredraget i Virkeligheden en almen Skildring af de moderne Skibstyper.

Direktør Christiansson gav Udtryk for det Haab, at ogsaa andre Rederier vilde stille Erfaringer til Raadighed til Gavn for hele den svenske Handelsflaades Udvikling. Ligesom der nu eksisterer et intimt Samarbejde mellem Værfterne, burde der etableres en intim Forbindelse mellem Rederierne.

Koncernens Skibsstørrelser og Typer er vidt forskellige, og det er ikke usædvanligt, at den har Nybygninger i Arbejde samtidig paa en lang Række svenske og udenlandske Værfter. Af tekniske Grunde er det en stor Fordel at kunne jævnføre forskellige Metoder og forskellige Udførelser mellem Værfterne.

Foredragsholderen kom derefter ind paa Forholdet mellem Damp-tonnage og Motorskibstonnage. Motorskibenes Antal er stadig forøget siden 1916 i næsten samme Tempo, som Dampskibstonnagen er formindsket. Derimod er Skibenes Gennemsnitsalder ganske konstant, men tenderer dog imod en Formindskelse i de sidste Aar. I Øjeblikket er Gennemsnitsalderen 10 Aar, hvilket maa anses for at være et Kriterium i en moderne Handelsflaade.

Interessant var Redegørelsen for en Del Pionerskibe, som Koncernen har ladet bygge eller overtaget. Direktøren nævnedes saaledes *Svealand*, som Ostasiatiska Kompaniet overtog i 1916, og som var det første svenskbyggede Dieselmotorskib til svensk Rederi. *Birkaland*, der blev leveret i 1935, beegnede Overgangen til en helt ny og moderne Skibstype indenfor Koncernen, og denne Type er senere tillempedes til alle Nybygninger.

Siden 1939 har Koncernen til sin Flaade ladet bygge 41 Motorredningsbaade. Fra 1915 til nu er Antallet af Mandskab i Koncernens Baade steget fra 1.100 til 2.700.

ALVORLIGE FRANSKE SKIBSTAB

Præsidenten for det store franske Rederi *Compagnie Générale Transatlantique*, *M. Cangardel*, anførte i en Tale, som han har holdt ved Selskabets Generalforsamling, at før Invasionen i Nordafrika havde Selskabet, som i 1939 havde en Flaade paa 486.000 Tons, allerede mistet 30 Skibe paa ialt 296.269

Tons. Heraf var ti Skibe sænket eller gaaet tabt, ialt 94.380 Tons, eet var taget som Prise, 5.974 Tons, tolv var under de krigsførendes Kontrol, ialt 179.793 Tons, seks var rekvisitioneret af Besættelsesmyndighederne, ialt 11.338 Tons, og et var blevet overgivet til Besættelsesmyndighederne, 4.784 Tons. Yderligere mistede Selskabet Kontrol over syv Skibe, som befandt sig i nordafrikanske Farvande d. 8. November, og det anses for sandsynligt, at endnu ti Skibe maa føjes til

denne Gruppe, da de befandt sig i Farvandet omkring Antillerne eller i amerikanske Farvande. Transatlantique-Selskabet har saaledes mistet Kontrol over 47 Skibe paa en samlet Tonnage af 380.000 Tons, dels ved Krigsoperationer i 1939—40 og dels ved Begivenhederne i Nordafrika. Hvad Resten af Flaaden angaar, er en Del af den rekvisitioneret og den øvrige Dels Skæbne uvis.

Af Rederiernes Aarsregnskaber.

Progress: 12½ pCt.

Dampskibsselskabet Progress har udsendt sin foreløbige Regnskabsmeddelelse, hvoraf det fremgaar, at der udbetales 12½ pCt. i Udbytte ligesom Aaret forud.

Regnskabsmeddelelsen lyder:

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« meddeler, at Aarets Overskud inklusive Overførsel fra forrige Aars Regnskab 545.611 Kr. udgør 1.800.508 Kr., hertil kommer Kursregulering paa Fondsbeholdning 264.837 Kr., ialt 2.065.345 Kr., hvilket Beløb Bestyrelsen foreslaar Generalforsamlingen anvendt saaledes:

Afskrivning paa Skibene 500.000 Kr., Henlæggelse til Kursreguleringsfond 400.000 Kr., Henlæggelse til Konjunkturfond 181.250 Kr., Klassifikationer samt Tab ved Havarier 131.549 Kr., 12½ pCt. Udbytte 453.125 Kr., medens Restbeløbet 399.421 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

Det fremgaar af denne Meddelelse, at Overskudet for 1942 har været 2.065.345 Kr. inklusive en Overførsel paa 545.611 Kr. mod 3.079.986 Kr. Aaret forud, hvor Overførselen var 735.353 Kr. Dividenden, der sidste Aar blev sat op fra 8½ til 12½ pCt., er altså i Aar 12½ pCt. For 1941 blev der foretaget betydelige Afskrivninger og Henlæggelser, saaledes 500.000 Kr. til Afskrivning paa Skibene, 600.000 Kr. til Kursreguleringsfond, 181.250 Kr. til Konjunkturfond og 200.000 Kr. til Skatter samt 600.000 Kr. til Ekstrareservefond. For 1942 afskrives paa Skibene 500.000 Kr. som Aaret forud, til Kursreguleringsfond henlægges 400.000 Kr., mod 600.000 Kr. i 1941. Henlæggelsen til Konjunkturfond 181.250 Kr. er uforandret og det overførte Beløb er 399.421 Kr. mod 545.611 Kr. paa foregaaende Aars Regnskab.

Ved Begyndelsen af 1942 bestod Selskabets Flaade af 19 Skibe paa tilsammen 37.150 Tons Dødvægt, hvoraf 10 Skibe var under Kontrol. I Aarets Løb er afgaaet Damperen »Bertha«, der er forlist.

Torm: 12 pCt.

Dampskibsselskabet »Torm« meddeler, at Selskabets Nettooverskud uden Afskrivninger for Aaret 1942 andrager 1.233.263 Kr., hvortil kommer indvundne Renter 236.767 Kr.

Efter Tillæg af Overførsel fra forrige Aar 650.459 Kr., minus 125.000 Kr., som er overført til Konto for Skatter, er til Disposition 1.995.489 Kr.

Paa et Bestyrelsesmøde har Bestyrelsen vedtaget at foreslaa at betale 10 pCt. i Udbytte med 600.000 Kr., at henlægge til ekstra Reservefond 400.000 Kr., til Afskrivnings- og Nybygningsfond 415.000 Kr., til Assurancefond 25.000 Kr., og efter at have afholdt Bestyrelsens vedtægtsmæssige Tantième 22.500 Kr. at overføre til næste Aar 532.989 Kr.

Nettooverskudet fremkommer efter Fradrag af Administrationsudgifter, Henlæggelse til Skatter, Kaplak, Tantième og Bestyrelsens faste Vederlag, ialt 457.662 Kroner.

Udover 10 pCt. Udbytte af Driften har Bestyrelsen vedtaget at foreslaa udbetalt yderligere 2 pCt. Udbytte af det paa Dispositionsfond indestaende Beløb.

Dampskibsselskabet Torms Aktionærer vil saaledes for 1942 faa samme Udbytte, 12 pCt., som for de to foregaaende Aar, men til de sidste 2 pCt. hentes de nødvendige Beløb fra Dispositionsfondens; det var for 1941 Tilfældet med 4 pCt., medens for 1940 de 12 pCt. blev dækket udelukkende af Aarets Drifts-Overskud. Medens dette fra 1940 til 1941 gik meget stærkt ned, er det i 1942 steget noget, det var i 1941: 903.204 Kr., hvortil kom Renter 281.298 Kr. Efter Tillæg af en Overførsel paa 652.956 Kr. var til Disposition 1.837.458 Kr. Heraf medgik til 8 pCt. Udbytte 480.000 Kr., til Imødegaaelse af Garantiforpligtelse for danske Skibe blev henlagt 482.000 Kr., til Assurancefond 225.000 Kr., og der overførtes 650.458 Kr. Netto-Overskudet fremkom efter Fradrag af Omkostninger m. v. paa 721.362 Kr. Udover de 8 pCt. fik Aktionærerne som nævnt 4 pCt. Udbytte af Dispositionsfondens Midler.

Af Beretningen fremgaar det, at Rederiet med Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri i Fjor Sommer sluttede Kontrakt om Bygning af et Motorskib paa 6000 Tons d.v., men paa Grund af den senere Udvikling i Materialesituationen er det ikke til at overse, hvornaar Leveringen kan finde Sted. Dette gælder ogsaa den Nybygning, Rederiet har under Arbejdet paa Odense Skibsværft, og som allerede omtaltes i sidste Aars Beretning.

Pacific: 15 pCt.

Dampskibsselskabet »Pacific« A/S har udsendt Regnskabsmeddelelse. Selskabets Netto-Overskud for 1942 uden Afskrivninger paa Skibene og efter at der i Aarets Løb er betalt 188.369 Kr. i Skat, andrager 566.897 Kr. — hertil kommer Renter og Kursdifferencer med 65.969 Kr. og Overførsel fra 1941 med 19.431 Kr., saaledes at der pr. 31. December 1942 til Disposition er ialt 652.298 Kr.

Bestyrelsen har besluttet at foreslaa den kommende ordinære Generalforsamling, som afholdes den 26. Marts, at der af ovennævnte Beløb henlægges 175.000 Kr. til ekstraordinær Reservefond samt 200.000 Kr. til Dispositionsfond, at der afskrives 98.213 Kr. paa Skibene, at der betales 15 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, at der betales 22.539 Kr. i Tantième til Bestyrelsen og at der overføres 21.545 Kr. til 1943.

For 1941 var Netto-Overskudet 686.000 Kr. og der udbetales ligeledes 15 pCt. i Udbytte.

Svitzer: 6 pCt.

Bestyrelsen for A/S Em. Z. Svitzer's Bjergrings Entreprise meddeler, at Indtægterne ved Entreprisens Drift for Aaret 1942 udgør 5.739.215 Kr. plus Renter 75.752 og Overførsel fra 1941 11.982 Kr., ialt 5.826.949 Kr. Udgifterne andrager 4.648.051 Kr. Til Disposition bliver derefter 1.178.898 Kr., der fordeles saaledes:

Overføres til Afskrivnings-Konto for Skibe 159.428 Kr., afskrives paa Pakhuset i Lynettehavnen 15.000 Kr., paa Værkstedet i Lynettehavnen 991 Kr., Tantième til Bestyrelsen 17.400 Kr., vedtægtsmæssig Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 36.220 Kr., henlægges til Betaling af Skat 300.000 Kr., foreslaas 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne 240.000 Kr., ekstraordinær Afskrivning paa Materiellet 391.000 Kr., overføres paa

Materiellet 391.000 Kr., overføres i ny Regning 18.859 Kr.

Svitzers Aktionærer faar saaledes 6 pCt. i Udbytte for 1942 ligesom for 1941, medens Selskabet i 1940, 1938 og 1937 gav 5 pCt., 1939 derimod intet. Regnskabs-Resultatet i 1942 adskiller sig ikke væsentligt fra det foregaaende Aars, da Indtægterne androg 5.361.503 Kr., med Renter og Overførsel ialt 5.435.523 Kr. Udgifterne var 4.204.323 Kr., til Disposition derfor 1.231.200 Kr. Til Afskrivningskonto for Skibe og Materiel blev henlagt 135.000 Kr., til Afskrivning paa Pakhuset i Lynettehavnen 34.563 Kr., til Betaling af Garantiandel i Krigsforsikringen for danske Skibe 138.360 Kr., til Betaling af Skatter 280.000 Kr., til lovmæssig Reservefond 40.415 Kr., til Assurancefond 148.740 Kr., til Krigsforsikringsfond 190.356 Kr. Tantiemen udgjorde 11.781 Kr., og der overførtes 11.982 Kr.

Dansk-Fransk: Intet Udbytte

Fra Det dansk-franske Dampskibsselskab foreligger nu en foreløbig Regnskabsmeddelelse, og heraf fremgaar, at Selskabet i 1942 har haft et Overskud paa 42.785 Kr. I den udsendte Meddelelse hedder det:

Bestyrelsen for A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab meddeler, at Regnskabet for 1942, efter at et tidligere deponeret Fragtbeløb er frigivet og der er godskrevet Renter fra Krigsforsikringen for danske Skibe og et Depot i Udlandet, udviser en Indtægt paa 350.171 Kr.

Efter Fradrag af Administration, Renter og Oplægningsudgifter fremkommer der et Overskud paa 42.785 Kr., som foreslaas overført til Reserve- og Amortisationsfonden.

Selskabet har, som det fremgik af Beretningen for det foregaaende Aar, ikke haft nogen Skibe i Fart for egen Regning. For 1941 var der et Underskud paa

465.990 Kr. og efter Fradrag af det overførte Beløb blev Resten, 131.623 Kr., afskrevet paa Reserve- og Amortisationsfonden. Som det vil ses, har Selskabet i 1942 haft visse Indtægter, saaledes at Regnskabet kan afsluttes med Overskud paa 42.785 Kr., som foreslaas overført til Reserve- og Amortisationsfonden.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866: 4 pCt.

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har udsendt Regnskabet for 1942. Som tidligere nævnt udbetales der uforandret 4 pCt. i Udbytte, idet Selskabet har indsejlet et Overskud paa 5536 Kr., som efter foretagne Afskrivninger bliver til et Underskud paa 196.033 Kr. Dette Beløb samt de 50.000 Kr., der medgaar til Udbytte, dækkes ved Overførslen fra forrige Aar 4299 Kr., Overførslen fra Dispositions-fonden 50.000 Kr. og fra den ekstraordinære Reservefond 195.921 Kr., ialt 250.220 Kr., hvorefter der i ny Regning overføres 4186 Kr.

Passagerfarten har i det forløbne Aar givet en Indtægt paa 534.000 Kr. mod 480.000 Kr. det foregaaende Aar, medens Indtægten ved Godsfragten er faldet fra 755.000 Kr. til 709.000 Kr. Af Udgiftsposterne viser Vedligeholdelse af Skibene en Nedgang fra 168.000 Kr. til 61.000 Kr., Assurance fra 162.000 Kr. til 109.000 Kr. og Brændselsudgifter fra 254.000 Kr. til 224.000 Kr. Derimod er Ekspeditionerne blevet fordyret fra 76.000 Kr. til 102.000 Kr., Arbejdspenge ved Losning og Lastning er vokset fra 150.000 Kr. til 163.000 Kr., Leje af fremmede Skibe fra 151.000 Kr. til 176.000 Kr. og Afskrivninger fra 110.000 Kr. til 208.000 Kr. Driftsunderskudet er faldet fra 235.701 Kr. til de nævnte 196.033 Kr.

Ved Overførslerne til Dækning af Underskudet formindskes den ekstraordinære Reservefond til 1.519.000 Kr. og Dispositions-fonden til 630.000 Kr.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Tilsyn med Skibe

Paa G. E. C. Gads Forlag har Fuldmægtig i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, cand. jur. A. O. Baché udsendt Bogen »Tilsyn med Skibe. Dansk Tilsynslovgivning«. Bogen er en Samling af gældende danske offentlig-rettelige Forskrifter om Skibes Bygning og Udrustning.

Der gives i den et samlet Billede af den meget omfattende danske Skibstilsynslovgivning, baade hvad administrative Bestemmelser og almindelig Praxis angaar. Efter Gengivelse af selve Lovens Tekster er oplaget de til dens nærmere Gennemførelse udfærdigede Bestemmelser.

Fuldmægtig Baches Bog har stor praktisk Betydning, idet den tjener som Rettesnor gennem en Række indviklede Love. De i den nuværende Krigstilstand fremkomne særlige Forskrifter er ikke medtaget i Samlingen, men om disse kan man henvises til samme Forfatters Værk »Danske Søfartslove«.

Dansk Hovmester forsvundet i Hamborg

Der er i Sorellen afgivet Forklaring i Anledning af, at Hovmester H. E. Nielsen fra D.F.D.S.'s Dampner »Douro« den 27. f. M. under Skibets Ophold i Hamborg er forsvundet.

»Douro«s Forer, Kaptajn Ekholdt, forklarede, at Hovmesteren den paagældende Aften Kl. ca. 20,30 gik i Land, og at han ved den Lejlighed havde talt med Nielsen, som der ikke var noget usædvanligt at mærke paa.

Kok M. Hansen forklarede, at det var aftalt, at han, Hovmesteren og to af dennes Bekendte fra Land sammen skulde besøge en Ven af Hovmesteren i Land. Man gik to og to ned ad Landgangen, men da man var kommet ned paa Kajen, opdagedes det, at Hovmesteren ikke var med. Kokken gik da igen op paa Skibet, men fik her af Kaptajnen at vide, at Hovmesteren var blevet forsinket for at udlevere noget Øl til nogle af Besætningen, men at han derefter var gaaet i Land alene, og siden har ingen set ham. Kaptajnen ansaa det for udelukket, at Hovmesteren kan være faldet ned af Landgangen, da denne var forsynet med Jerngelænder.

Da Hovmesteren den næste Dag Kl. 10 endnu ikke var kommet tilbage, blev hans Forsvinden meldt til det stedlige Politi og hans Ejendele forsegledede. — Den Forsvundnes fulde Navn er Harald Elias Christian Nielsen, født i

Munkebjergby 30. April 1895, og hans sidste Bopæl var Christopher Boecks Allé 110, Søborg.

Ny Fiskekutter til Hundested

Hundested Skibsværft (Indehaver J. Vejmand og E. Svendsen) har afleveret en ny Nordso-Kutter til Fiskeskipper Carl Jensen, Hundested. Kutteren, der er paa 34 Tons og ved Søsætningen fik Navnet »Tyfon« med Hjemsted Hundested, er bygget med Krydsershæk og forsynet med en 90—110 HK. Alfa-Motor, kombineret Vod- og Trawlspil, elektrisk Lys og i øvrigt fuldt moderne udrustet til Nordso-fiskeri.

Esbjerg-Kutter minesprængt

Fiskerflaaden i Esbjerg har atter lidt et Tab, idet Kutteren E. 50 »Jørna« er blevet minesprængt paa Nordsoen, og fire Fiskere har mistet Livet.

Det triste Budskab naaede Esbjerg, da Kutteren »Dux« E. 456 kom i Havn med »Jørna«s Navneplade og forskellige Skibsdele. »Dux«s Forer, Fiskeskipper Jeppe Jørgensen, var en Broder til Skipperen paa den forliste Kutter, og han maatte, efter at være kommet i Havn, underrette Besætningens Paarørende om det skete. »Dux« havde ligget i Nærheden af »Jørna«.

Den forliste Kutter havde følgende Besætning: Fiskeskipper Laur. Chr. Jørgensen, Esbjerg, Georg Sørensen Mose, Søndervig, Svend Haddeng Hvenegaard Iversen og Valdemar W. Jensen, begge Esbjerg.

Et nyt Sømandshjem i Odden Havn

For nogen Tid siden henstillede Fiskerne paa Odden Fiskeriforenings Generalforsamling til Bestyrelsen at arbejde for Oprettelsen af et Sømandshjem i Odden Havn. Der er nu efter Forhandlinger med Indenlandsk Sø-

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

BEKENDTGØRELSE

Af »Emile Robin's Legat til Redningsbelønning« vil en Portion stor 600 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1942 har frelst Mandskabet fra et Skib af hvilken som helst Nationalitet fra overhængende Fare.

Ansøgninger om Legatet kan indgives til Justitsministeriet inden Udgangen af April Maaned 1943.

Justitsministeriet, den 2. Marts 1943.

mandsmissions Sekretær, Sømandspræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm, blevet nedsat et Udvalg, der bl. a. bestaar af Sognepræst Petri, Fiskeriforeningens Formand Nikolaj Jensen, Formand for Havneudvalget Fiskeeksportør Chr. Hansen og Sogneraadformand Peter Hansen. Dette Udvalg vil nærmere undersøge Mulighederne for at finde en egnet Byggegrund til Formaalet, ligesom man vil søge at skaffe tilstrækkelige Pengemidler til Sømandshjemmets Opførelse.

Det er Tanken, at dette nye Sømandshjem i Odden Havn vil blive tilsluttet »Udvalget for Indenlandsk Sømandsmission i Danmark«. Bliver Sømandshjemmet rejst, vil det blive det 43. i Rækken i danske Havne.

»Gamle Georg Stage Dreng«

Foreningen »Gamle Georg Stage Dreng« holder paa Søndag Kl. 18 Maanedssammenkomst i Guldaldersalen. Fabrikant Svend Ahlstrand vil vise sin Film fra Bali og holde Foredrag om denne Solskinsø.

Skibsagenten var ikke Skibsmægler

Ved Byretten blev der rejst Tiltale mod Skibsagent Henning Christian Andersen Fink for Overtrædelse af Næringsloven, idet han som Indehaver af Firmaet Baltic Shipping Company har besørget Ind- og Udklarering af Skibe, uagtet han ikke har Autorisation som Skibsmægler.

Byretten frifandt Fink og paalagde det Offentlige Sagens Omkostninger. Retten henviser til, at det ikke er godtgjort, at Fink selv foretager Klarering af Skibe. Han yder Bistand, men Dokumenterne underskrives af Skibsføreren. Det afgørende maa være, om Fink faktisk foretager Ind- og Udklarering af Skibe, og da der intet Bevis er ført herfor, vil han være at frifinde.

Østre Landsret stadfæstede Byrettens Dom og paalagde det Offentlige Sagens Omkostninger for Landsretten.

Højesteret har nu enstemmigt med ni Stemmer stadfæstet Landsrettens Dom.

I Højesteret mødte som Forsvarer Højesteretsadvokat Gorrissen.

Gummi og Øl som Strandingsgods

De sidste Tidens Storme har drevet en Del Vraggods og Miner i Land paa Manø. Man har saaledes samlet ialt 10 Baller Gummi sammen, ligesom Havet har sendt 4 Tdr. Øl i Land. Der vil nu tilgaa Vareforsyningsdirektoratet Meddelelse om Fundet, hvorefter Bestemmelse om Gummis videre Skæbne vil blive truffet. Toldvæsenet fra Ribe skal til Øen for at konstatere Øllets Styrkegrad, inden det kan sælges paa Auktion.

Dødsfald

Kaptajn Thorvald Mar. Andersen, Thurø, er pludselig død. Straks efter at han med sit Skib var kommet til udenlandsk Havn, blev den paagældende By gjort til Genstand for et Luftangreb, som ogsaa krævede hans Liv.

Kaptajnen, der blev 67 Aar gammel, sejlede i udenrigs Tjeneste. Han var født i Skaarup som Søn af en Toldbetjent, der i mange Aar virkede i Troense. Da han blev gift, flyttede han til Thurø, og hans første »Togt« foregik med Toldkrydseren, som var stationeret i Svendborg. Senere kom han ud med en Thurøskonnert og derefter med andre Skibe — baade danske Skonnerte og amerikanske Dampere. Han var nu Fører af Thurø-Skonnerten »Leif«.

Stavangerske Dampskibsselskab

Det oplyses fra Norge, at Det Stavangerske Dampskibsselskab udbetaler 5 pCt. i Udbytte for Aaret 1942.

Samtidig oplyses det, at Selskabet har kontraheret tre nye Skibe.

Svensk Bankregnskab

Fra Stockholm meddeles, at Skandinaviska Bankens Nettofortjeneste i 1942 har udgjort 6,19 Millioner Kr. Fra forrige Aar var overført 6,22 Millioner, og til Disposition staar 12,4 Millioner Kr. Bestyrelsen foreslaar, at Dividenden bliver uforandret 10 Kr. pr. Stamaktie, svarende til 6,14 Millioner Kr., medens Resten foreslaas overført i ny Regning.

Sømandsskole i Reykjavik

I Reykjavik er man begyndt paa Bygningen af en stor Sømandsskole, der skal indeholde Lokaler for Styrmandsskolen, Maskinistiskolen og Radiotelegrafistiskolen. Ogsaa Kokkeskolen skal have til Huse i den nye Bygning, der er tegnet af Sigurdur Gudmundsson og Eiríkur Einarsson.

A/B Svenska Lloyd

Rederi A/B Svenska Lloyd har i 1942 haft et Nettooverskud paa 1,28 Millioner Kr. mod 1,78 Mill. i 1941. Dette Beløb er fremkommet, efter at der er afskrevet 2,85 Mill. Kr. paa Flaaden og 1,75 Mill. paa Skibsbestillinger, samt hensat 1,23 Mill. Kr. til et Skattefond og 0,5 Mill. Kr. til Pensionsfond.

Bestyrelsen foreslaar, at der udbetales 9 pCt. i Udbytte. For 1941 var Udbyttet 10 pCt.

Engelske Skibsfarts-Udbytter

Det engelske Rederi paa Øen Man, Isle of Man Steam Packet Co., hvis Tonnage er chartret af den engelske Regering, har i Regnskabsaaret 1942 haft et Nettooverskud paa 40.017 Lstr., hvoraf der udbetales 6 pCt. i Udbytte og 1 pCt. i Kassebonus.

Smiths Dock Co. i Newcastle har sluttet Regnskabsaaret 1942 med et Nettooverskud paa 44.717 Lstr. mod 45.139 Lstr. Aaret forud. Der udbetales 6 pCt. i Udbytte ligesom sidste Aar.

Chilensk Statsrederi

Efter hvad der meddeles fra Santiago de Chile, er der dannet et nyt chilensk Rederi med en Startkapital paa 44 Millioner chilenske Pesos. Staten er interesseret i dette nye Selskab og har foreløbig indbetalt 12 Millioner Pesos, medens Resten af Kapitalen er skaffet af et privat Rederi i Form af fire Fragtskibe. Det nye Rederi skal særlig beskæftiges i Fragtfart paa Stillehavet.

PERSONALIA

70 Aar

I Tirsdags fyldte forhenværende Baadsmænd Laurids Christensen, der nu har sit Hjem i Bombebøssen, 70 Aar. Christiansen sejlede i mere end 30 Aar med Ø. K.s Skibe.

60 Aar

Tidligere Skibsfører i Siam Steam Navigation, Kaptajn P. Dircks, fylder i Dag, Fredag, 60 Aar. Kaptajn Dircks kom hjem fra Østen i 1930 og har siden drevet Vekslerervirksomhed i København.

*

Paa Tirsdag, den 16. Marts, fylder Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn O. Oest-Jacobsen, 60 Aar. Kaptajn Oest-Jacobsen er for Tiden Fører af Dampere i Bergenhus.

Afsked

Kaptajn S. L. Hull, der siden 1904 har været ansat i Det Forenede Dampskibs-Selskab og fra 1930 som Fører, forlader med denne Maanedes Udgang sin Tjeneste paa Grund af Svagelighed. Kaptajn Hull, der tidligere sejlede i Eksportfarten paa England, var i de senere Aar Fører af Passagerdampere i Koldinghus.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:
MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610
samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 11. Marts 1943.

Nr. 10.

„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 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 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* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen*. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

543. (S). Danmark. Hollændergrund W. Lystønde genudlagt.
Hollændergrund hvidmalede Lystønde paa c. $55^{\circ} 05',_2$ N. $12^{\circ} 19',_0$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 2/252 1943.)
544. (S). Sverige. Karlskrona Indsejling. Vämmöviken Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 10/533. Stockholm 1943.)
Vämmöviken Fyr paa $56^{\circ} 10',_{17}$ N. $15^{\circ} 36',_{53}$ E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 4/346 1943.)
545. (S). Sverige. Kalmarsunds djupränna. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 10/479. Stockholm 1943.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:
Vraglystønden S. for *Trädgårdsgrund* paa $56^{\circ} 37',_{16}$ N. $16^{\circ} 21',_{50}$ E. *Trädgårdsgrund*. *Tärnör*. *Kalmar Tredingsgrund*. *Gillburen*. *Mellgrund*. *Slotsbredan* c. $56^{\circ} 56'$ N. $16^{\circ} 36'$ E. Endvidere Lystønden paa Lossepladsen paa $56^{\circ} 41',_{24}$ N. $16^{\circ} 25',_{55}$ E.
(E. f. S. Nr. 3/304 og 3/305 1943.)
546. (S). Sverige. Öland E. Vraglystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 10/532. Stockholm 1943.)
Vraglystønden paa $56^{\circ} 16',_{23}$ N. $16^{\circ} 33',_{90}$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/335 1943.)
547. Letland. Steinort NW. Vrag.
(N. f. S. Nr. 9/437. Berlin 1943.)
Et Vrag er sunket paa c. $56^{\circ} 50',_4$ N. $21^{\circ} 02',_2$ E., c. 0,81 Sm 300° fra *Steinort* Fyr.

548. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Barhöft NE. Tilsanding.

(N. f. S. Nr. 9/434. Berlin 1943.)

Mellem de røde Spirtønder V paa c. $54^{\circ} 27',_0$ N. $13^{\circ} 03',_8$ E. og W har Sandet skudt sig ud til Sejlløbets Midte, hvor mindste Dybde nu er 4 m. Man maa holde sig mellem de to Tønder ved Løbets SE.-lige Side, hvor Dybden er 5 m.

(Se Tillæg.)

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

549. Danmark. Sundet. Gilleleje Havn Indsejling. Somærke genudlagt.

Gilleleje Havn røde Stage med 1 opadvendt Kost paa c. $56^{\circ} 07',_9$ N. $12^{\circ} 18',_9$ E., ved W.-Siden af Indsejlingsrendens Yderende, er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 9/536 1943.)

550. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.

Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indløbet til *Gilleleje Havn* paa c. $56^{\circ} 08'$ N. $12^{\circ} 19'$ E. midlertidigt aftaget til $3',_4$ m i Løbets E.-Side, $2',_8$ m i Løbets Midte og til under $2',_6$ m i Løbets W.-Side.

551. (T). Danmark. Sundet. Hornbæk Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indløbet over Revlen til *Hornbæk Havn* paa c. $56^{\circ} 06'$ N. $12^{\circ} 28'$ E. midlertidigt aftaget til noget under 2 m. Sejlads paa Havnen er under de nuværende Forhold meget vanskelig. Dybden ved Havnekajen er aftaget til c. $1',_6$ m.

552. (S). 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. Vintersømærket er inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/290 1943.)

553. Danmark. Sundet. Sejlads m. v. i Sundets S.-lige Del.

(N. f. S. Nr. 9/436. Berlin 1943.)

Lodstjenesten ved det i E. f. S. Nr. 1/92 1943 nævnte Minefelt i *Sundets S.-lige Del* er indstillet.

Lystønden ved Minefeltet: c. $55^{\circ} 05',_8$ N. $12^{\circ} 49',_5$ E.
(E. f. S. Nr. 1/92 1943.)

554. (S). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 07',_9$ N. $12^{\circ} 16',_8$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

555. Danmark. Store-Bælt. Tranekær NE. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 9/537 1943 nævnte Vrag der rapporteres at ligge paa $55^{\circ} 00'$ ($40''$) N. $10^{\circ} 55'$ E., c. $1',_7$ Sm 32° fra *Tranekær Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 10 m NE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 9/537 1943.)

556. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Maarodde W. Oplysning om Grund.

Efter foretaget Undersøgelse paa Pladsen for den i E. f. S. Nr. 6/438 1943 rapporterede Pulle c. 25 m SSE. for *Lylorsodde* (*Maarodde*) røde Stage med 1 opadvendt Kost fremgaar det, at mindste Dybde, 2,8 m, findes paa 55° 02' 23" N. 10° 39' 05" E. o. 15 m E. for denne Plads findes paa 55° 02' 23" N. 10° 39' 06" E. en Pulle med mindste Dybde 2,7 m.

Begge Puller ligger indenfor Sejlløbets Afmærkning.

(E. f. S. Nr. 6/438 1943. Kort Nr. 171.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

557. Danmark. Kattegat. Hesselø E. t. S. Vrag fjernet.

Det i E. f. S. Nr. 2/293 1943 rapporterede Vrag, der var sunket paa c. 56° 10' N. 11° 54½' E., c. 6,9 Sm 106° fra *Hesselø* Fyr, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 2/293 1943.)

558. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Oprensningsarbejder afsluttet.

Oprensningsarbejderne i *Odense Fjord* og *Odense Kanal* er nu afsluttet, hvorefter Vanddybden til *Odense* atter er 7,5 m.

Afmærkningen i Fjorden er atter i Orden.

W. for 10° 32' E. er Dybden i *Egense Dyb*, der har været benyttet til Losseplads, aftaget til c. 6 m.

Odense Fjord Indløb: c. 55° 31' N. 10° 34' E.

(E. f. S. Nr. 1/135 1943.)

559. Sverige. Kattegat. Styrö—Vargö—Känsö. Højspændingskabler udlagt. Forbud mod Ankring.

(U. f. S. Nr. 10/488. Stockholm 1943.)

Højspændingskabler er udlagt mellem

1) *Styrö* paa c. 57° 37',2 N. 11° 46',1 E. og *Vargö* paa c. 57° 37',3 N. 11° 45',0 E. og mellem

2) *Vargö* paa c. 57° 37',4 N. 11° 45',8 E. og *Känsö* paa c. 57° 37',5 N. 11° 45',8 E.

Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 50 m fra Kablerne.

560. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn Anduvning. Sømærke bortdrevet.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 8/487 1943 meddeles, at ogsaa *Hirtshals* hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste paa c. 57° 36',2 N. 9° 58',1 E. er bortdrevet.

(E. f. S. Nr. 8/487 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

561. Norge. Baltestadfjord. Sømærker udlagt ved Grunde.

(N. f. S. Nr. 9/460. Berlin 1943.)

a) En sort Stage er udlagt ved en Grund paa 69° 35' 57" N. 17° 41' 12" E.

b) En rød Stage er udlagt ved en Grund paa 69° 35' 29" N. 17° 46' 41" E.

562. Norge. Ofoten. Narvik Havneomraade. Forbudt Omraade.

(E. f. S. Nr. 4/117. Oslo 1943.)

Al Færdsel er forbudt for *norske* Fiske- og Smaafartøjer i den Del af *Narvik* Havn, der ligger indenfor en Halvcirkel med Centrum i Punktet $68^{\circ} 25' 57''$ N. $17^{\circ} 24' 45''$ E. og med Radius $0,2$ Sm.

Trodses Forbudet, maa der regnes med Beskydning.

563. Norge. Hjelto Fjord. Oplysning om Dybde.

(N. f. S. Nr. 9/442. Berlin 1943.)

En Dybde paa 25 m er fundet paa c. $60^{\circ} 26',_{95}$ N. $5^{\circ} 01',_9$ E., NNE. for *Kalvanes* Fyr.

564. (T). Danmark. Mønsø W. Sømærke midlertidigt udlagt.

En rød- og hvidstribet Spidstønde med 1 Ballon er udlagt paa c. $55^{\circ} 16',_1$ N. $8^{\circ} 18',_3$ E.

(E. f. S. Nr. 8/508 1943.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst

565. Island E.-Kyst. Breiddalsvík. Nyt Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 10/510. Stockholm 1943.)

Et nyt Fyr er tændt paa $64^{\circ} 47' 04''$ N. $14^{\circ} 00' 40''$ W. paa *Selnes* ved *Breiddalsvík* Handelssted. Fyret, der er et Vinkelfyr, viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 8^s . Flammens Højde: $12,5$ m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Taarn, Højde: $8,5$ m.

(Kort Nr. 74, 70, 25 og 21. Islandske Lods, Side 162. Fyr. Fort. Nr. 1005 A.)

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. 3 til <i>Svensk Lots, Del A.</i>
T	— - 2 - <i>Svensk Lots, Del I.</i>
T	— - 3 - <i>Svensk Lots, Del II.</i>
T	— - 1 - <i>Svensk Lots, Del III.</i>
T	— - 8 - <i>Svensk Lots Del V.</i>

Tillæg.

I. Østersøen.

566. (S). Danmark. Gedser S. Rødsand Rende Klokketønde genudlagt.

Rødsand Rende Klokketønde paa c. $54^{\circ} 32',_8$ N. $11^{\circ} 56',_1$ E. er atter udlagt paa Plads.

Vintersømærket er inddraget.

(E. f. S. Nr. 49/1670 1942.)

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

567. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Nyord Havn. Duc d'Albe væltet. Vragvager udlagt.

Duc d'Alben ved *Nyord* Havn paa c. $55^{\circ} 02',_3$ N. $12^{\circ} 11',_9$ E., som benyttedes til Fortøjning af Lodsbaaden, er væltet. Pæleresterne, der staar under Vandoverfladen, frembyder Fare for mindre Fartøjer. Stedet er afmærket med en Vragvager med 1 Flag, udlagt c. 10 m SW. for Pæleresterne.

568. Danmark. Smaalandsfarvandet. Borgsted Fyr forandret.

Borgsted Fyr paa c. $54^{\circ} 54',_1$ N. $12^{\circ} 06',_7$ E. er forandret fra at vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Formærkelser, En-Formærkelser hver 5^s, Lys 3^s, Mørke 2^s.

Samtidigt er Lysevnen for hvidt, rødt og grønt Lys blevet forøget fra henholdsvis 13, 8 og 7 Sm til henholdsvis 14, 11 og 8 Sm.

(E. f. S. Nr. 1/103 1943. Kort Nr. 162, 161, 187, 126 og 180. Fyr.-Fort. Nr. 780.)

569. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund WNW. Oplysning om Sømærkers Plads.

Pladserne for de i E. f. S. Nr. 8/500 1943 nævnte nye Sømærker er, som følger:

1. *Bredegrund* N. røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost: $55^{\circ} 01' 33''$ N. $11^{\circ} 47' 25''$ E. Vanddybde: 10,₁ m.

2. *Oreby* SW. hvide Stumpstønde med 3 nedadvendte Koste: $55^{\circ} 01' 24''$ N. $11^{\circ} 48' 36''$ E. Vanddybde: 10,₆ m.

(E. f. S. Nr. 8/500 1943. Kort Nr. 161, 160, 140, 126 og 180. Danske Lods III, Side 197. Søm.-Fort. Side 81, Nr. 4 A og 4 B.)

570. Danmark. Store-Bælt. Smørstakke Løb W. Nyt Sømærke udlagt.

En rød- og hvidstribet Spidstønde med stribet Stage og Ballon er udlagt i c. 10 m Vand W. for *Smørstakke Løb* paa $55^{\circ} 08'$ ($12''$) N. $10^{\circ} 51'$ ($54''$) E.

(Kort Nr. 143, 142, 140, 126 og 180. Danske Lods III, Side 92. Søm.-Fort. Side 64, Nr. 13 A.)

571. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Sømærke atter paa Plads.

Hvidegrund Flak S. hvide Stage med 1 Halmvisk paa c. $54^{\circ} 51',_4$ N. $10^{\circ} 58',_2$ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 9/538 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

572. (S). Danmark. Kattegat. 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.

Vintersømærket er inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/1753 1942.)

573. (S). Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Vraglystønde genudlagt.

Vraglystønden ved det paa c. $56^{\circ} 53',_7$ N. $10^{\circ} 31',_4$ E., c. 5 Sm 139° fra *Hals Barre* Fyr, sunkne Vrag er atter udlagt paa Plads. Jernspirtønden med hvidt Blinklys er inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/270 1943.)

574. (S). Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Vraglystønde genudlagt.
Vraglystønden ved det paa c. $56^{\circ} 54',_{11}$ N. $10^{\circ} 30',_{3}$ E., c. 4,₀ Sm 142° fra Hals Barre Fyr, sunkne Vrag er atter udlagt paa Plads. Jernspirtønden med rødt Blinklys er inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/271 1943.)

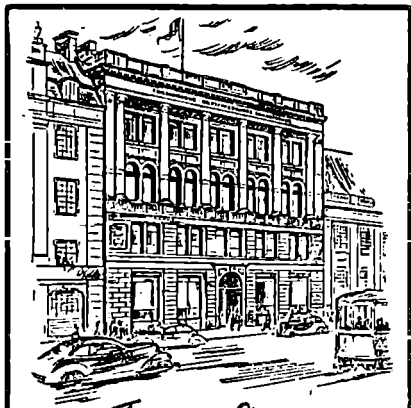
Ekstra-Tillæg.

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

575. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sømærke forsvundet.
Sandhage N. næstøstligste hvide Støge med 1 Halmvisk paa $55^{\circ} 07' (08'')$ N. $12^{\circ} 14' (27'')$ E., ved S.-Siden af *Bøgestrøm* gravede Rende, er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

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

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

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„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“ nr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

ODENSE

EDSV./STATSAUT. SKIBSMÆGLERE

CHR. CLEMMENSEN

(JAC. OG UFPE 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

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 12

FREDAG 19. MARTS 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

De tyske Ubaade har atter i den forløbne Uge kunnet opvise betydelige Sænkingsresultater, og det paapeges i denne Forbindelse fra tysk Side, at de kommende Maaneder, der vil give Ubaadene bedre Forhold at operere under, vil vise endnu større Resultater. Paa den anden Side er Tyskerne ikke blinde for, at for Ubaadskrigens vedkommende spiller Tidsfaktoren en betydelig Rolle, idet man nu klart erkender, at de Allieredes, og naturligvis især U. S. A.'s industrielle Kapacitet langtfra er nogen *quantité négligeable*. I en Berlinerkorrespondance, hvor bl. a. Chancerne i Rustningskapløbet analyseres paa Basis af officielle tyske Udtalelser, udtales det, at man fra tysk Side ikke vil benægte de Tal, som fra officiel amerikansk Side opgives vedrørende Tonnagenybygningen, men at man dog regner med, at Ubaadskrigen i hvert Fald delvis vil være i Stand til at neutralisere de angelsaksiske Anstrængelser paa dette Omraade, saa nogen væsentlig Bedring i de Allieredes Tonnagesituation regnes der ikke med fra tysk Side. Hvorvidt denne Prognose vil holde Stik, er naturligvis et af de mange Spørgsmaal, som kun Fremtiden kan give Svaret paa.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun sparsomme Nyheder. Svenske Rapporter fra New York melder om øget Aktivitet i Vestindiafarten, ligesom der stadig gives forholdsvis rigelig Tonnage til Transporter af Malm og Salpeter fra Vestkysten af Sydamerika til Golfen og Northern Range. Det fremhæves endvidere, at der har fundet betydelige Afskibninger af Malm Sted fra Takoradi til U.S. Atlantic paa Basis af \$16 uden Tillæg. Det er antagelig de Skibe, der har løstet Krigsmateriel til den nordvestafrikanske Krigsskueplads, som dirigeres denne Vej. Det kniber derimod stadig med at skaffe Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Sydamerikas Østkyst, hvilket influerer paa Afskibningsmulighederne fra baade Brasilien og Argentina.

Fra de engelske Markeder foreligger kun faa konkrete Nyheder. De engelske Rederier, der længe har klaget over, at de af Søfartsministeriet fastsatte Fragter langtfra var tilfredsstillende, idet der ikke var taget Hensyn til den betydelige Stigning i Driftsudgifterne, der havde fundet Sted, synes nu delvis at have faaet deres Krav om en Regulering af Fragniveauet opfyldt, idet det meddeles, at Trampskibene har faaet et Tillæg med tilbagevirkende Kraft fra November 1941 graderet saaledes, at for Rejser sluttet efter 1. Febr. i Aar ydes der et Tillæg paa 25 pCt.

Forholdene paa de frie Markeder er uforandrede. River Plate/Callao har betalt \$23 for Hvede og til Genua og Eire kan stadig opnaas \$90.

Paa vore hjemlige Markeder viser Forholdene heller ingen større Ændringer. Der er sluttet adskillige Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne til de fastlagte Rater, ligesom der har været en vis Aktivitet i Salpeterfarten fra Norge til Danmark til Rater omkring Kr. 23. Trælastbefragtningen er endnu ikke rigtig kommen i Gang, men det varer næppe længe førend Foraarsaktiviteten melder sig.

DER ER STADIG PENERIGELIGHED

Under de Forhandlinger, der har været ført i Folketingsudvalget om Forslaget om Statsindkomstskatten, har der været slaaet til Lyd for den Tanke, om det var muligt at søge tilrettelagt et Tvangslaan direkte som et Led i Indkomstskatten til Staten. Da det imidlertid var nødvendigt at faa Loven kørt igennem hurtigt, maatte man imidlertid gaa bort fra Kombinationen med Tvangslaan, hvorefter Forslaget om Statsindkomstskatten gennemførtes uændret.

Det betyder imidlertid ikke, at man har opgivet Tanken, og Baggrunden for Planen er da ogsaa stadig til Stede. Et Bevis paa det, har man i de Tal, der nu foreligger gennem de tre københavnske Hovedbankers Balancer ved Udgangen af Februar Maaned.

Det maa straks siges, at Februar Maaned ikke har vist paafaldende store Udsving paa hverken det ene eller det andet Felt inden for Hovedbank-Balancerne. Men alene dette, at Balancerne er lige opsvulmede, at Pengerigeligheden er lige stor — og ikke f. Eks. reduceret paafaldende gennem de hidtil gennemførte Nedkulings-Foranstaltninger, er Beviset for, at Situationen stort set er ganske uforandret, og at Nødvendigheden af nye Steriliserings-Bestræbelser stadig er til Stede.

De 3 Hovedbankers samlede Balance var ultimo Februar 2649,7 Mill. Kr. mod 2602,4 Mill. Kr. ved Udgangen af Januar. Forskydningen er, som det vil ses, ikke særlig stor. Men Stigningen er der. Ganske det samme Billede giver Opgørelsen over Hovedbankernes Kassebeholdninger, — ultimo Februar var de 739 Mill. Kr. mod ved Udgangen af Januar 736,2 Mill. Kr. Altsaa igen en lille Stigning. I Landmandsbanken er der en ringe Nedgang i Kassebeholdningen, fra 296,7 til 295,3 Mill. Kr., i Privatbanken nogen Stigning, fra 192,1 til 199,7 Mill. Kr., og i Handelsbanken en lille Nedgang, fra 247,4 til 244 Mill. Kr.

Ogsaa Obligationsbeholdningerne ligger ved Udgangen af Februar som ultimo Januar, — 547,1 Mill. Kr. nu mod 550,2 Mill. Kr. ved Udgangen af Januar. Landmandsbanken og Handelsbanken har nedbragt deres Obligationsbeholdninger, henholdsvis fra 219,5 til 214,2 Mill. Kr. og fra 190,9 til 186,1 Mill. Kr., medens Privatbankens Obligationsmasse er steget fra 139,8 til 146,8 Mill. Kr.

Pengerigelighedens mest brændende Problem plejer normalt at være Bankernes Konti for Passivsidens Folio- og Konto-Kurant. Der er der for Februars Vedkommende en tydelig udtalt, men ganske vist ikke særlig stor Stigning — fra 863,6 til 877,6 Mill. Kr., altsaa med 14 Millioner. Landmandsbanken noterer paa disse Konti en lille Nedgang fra 344,7 Mill. til 340,5 Mill. Kr., Privatbanken nogen Stigning fra 221,8 Mill. Kr. til 246,2 Mill. Kr. og Handelsbanken lidt Nedgang fra 297,1 til 290,9 Mill. Kr.

Omtrent saaledes bliver det Billede, som Hovedbankernes Balancer ved Udgangen af Februar viser. Det er givet, at Billedet ikke ændres nævneværdigt, naar samtlige Landets øvrige Bankers ultimo Februar-Balancer kommer til — det er nu en Gang de tre Hovedbanker, der er den tunge Ende i denne Forbindelse. Og det Billede, der foreligger, viser med stadig samme Tydelighed Risikoen ved de for mange ledige Penge. Derfor anser man det for ganske overvejende sandsynligt, at Forslaget om Tvangslaan senere, formentlig om ikke særlig lang Tid, kommer frem igen. Formen derfor kan der i Øjeblikket intet vides om.

Ø. P.s BESTYRELSE

I de sidste Aar af sit Liv var fliv. Statsminister *Th. Madsen-Mygdal* Formand i Bestyrelsen for *Det Østasiatiske Industri- og Plantage Kompagni*. Bestyrelsen har nu til Formand valgt den hidtidige Næstformand, Højesteretssagfører *Fritz Bülow*; og til ny Næstformand er valgt Direktør *C. C. Hansen* i Ø.K.

KONTREADMIRAL FREDERIK COLD DØD

Kontreadmiral *Frederik Cold* er død 74 Aar gammel.

Admiral Cold havde i 1923 til 1927 været Chef for Kongens Adjudantstab for Søværnet samt Jagtkapltajn. Han udnævntes til Kontreadmiral og Chef for Københavns Sødefension i 1927 og var fungerende Chef for Flaadestationen 1929 til 1930. Det sidstnævnte Aar tog han sin Afsked. Admiralen var Kommandør af Dannebrog og Dannebrogsmænd og var dekoreret med en Række udenlandske Ordener. Den Afdøde havde i nogle Aar været Formand for Kgl. Dansk Yachtklub og for Stiftelsen Georg Stages Minde, ligesom han var Formand for Foreningen til Søfartens Fremme og Medlem af Søfartsraadet og Sø- og Handelsretten.

DØDSBUDESKAB FRA HAVET

I sit sidst udkomne Nummer meddeler »Den almindelige danske Skibsførerforening«s Medlemsblad, at man gennem Marineministeriet har modtaget Meddelelse om, at Skibsfører i Det danske Petroleum Aktieselskab, Kaptajn *Jens Poulsen Michelsen*, er død paa Curacao i Hollandsk Vestindien. Han var efter et Forlis ført saaret til Hospitalet der, hvor han døde den 3. November i Fjor. Kaptajn Michelsen havde danske Venner paa den nærliggende Ø Aruba, og de har draget Omsorg for, at han er blevet begravet der.

Kaptajn Michelsen, der kun blev 44 Aar gammel, fik i 1922 Ansættelse i D.D.P.A., hvor hans afdøde Fader var Skibsfører i mange Aar. Inden sit 30. Aar blev Michelsen selv Skibsfører i Selskabet, og han har ført Firmaets forskellige store Tankskibe, sidst var han Fører af Tankskibet *Christian Holm*.

Han efterlader sig Hustru og tre Børn.

I samme Blad bringes der en Nekrolog over den 42-aarige Skibsfører *Chr. Jespersen*, der omkom sammen med sit Mandskab om Bord i Svitserens *Bjørn* under Bjergningsarbejde ved Hanstholm.

SVENSKER RØSTER OM LEJDETRAFIKEN

Den Omstændighed, at den svenske Offentlighed kun gennem et Telegram fra Buenos Aires blev underrettet om Lejdetrafikens Indstilling, har vakt Kritik af det svenske Informationsvæsen.

Saaledes skriver *Stockholm Tidningen*, at selve det Faktum, at Lejdebaadstrafiken har været indstillet i

flere Uger, burde for længst have kunnet meddeles den svenske Offentlighed. Samtidig er det givet, at man ikke ønsker nogen Pressediskussion om Sagen i den Situation, hvori Forhandlingen om dette omfindelige og for Landet meget vigtige Spørgsmaal nu befinder sig. Det er fuldt forstaaeligt, at Udenrigsministeriet ikke i Øjeblikket mener at kunne give nogen nærmere Oplysninger. Man haaber, at det ikke skal vare længe, inden der kan gives mere definitive Oplysninger og en Redegørelse kan fremlægges for Offentligheden. Bladet oplyser imidlertid intet om, med hvilke Parter de nuværende Forhandlinger føres.

Ifølge Berliner Telegrammer til de svenske Blade oplyses paa Forespørgsel i Wilhelmstrasse, at Problemerne omkring den svenske Lejdebaadstrafik endnu ikke var løst, men at man i tyske officiose Kredse ikke kendte noget til specielle tysk-svenske Forhandlinger.

INTERNATIONAL LUFTFART EFTER KRIGEN

Ifølge franske Kilder forhandler den amerikanske Regering for Tiden med forskellige Nationer blandt sine Allierede med det Formaal at faa skabt Grundlaget for en Konvention, der skulde indeholde Reglerne for international Luftfart efter Krigen.

De Forenede Stater har foreslaaet Storbritannien og andre interesserede Lande at overveje og akceptere følgende Grundregler:

1) Retten til »fredelig Gennemfart« for ethvert Lands Maskiner gennem et hvilket som helst Lands Luftomraade. Dette vil altsaa sige, at enhver Handelsflyvemaskine har Ret til at gennemflyve et hvilket som helst Lands Luftomraade, for saa vidt den ikke overtræder de Regler, der er i Kraft for Lufttrafik i vedkommende Land.

2) Ret til fri Landing for *Handelsflyvemaskiner* paa ethvert Lands Flyvepladser for at indtage Olie eller, hvis nødvendigt, for at reparere. Denne Ret er ligeledes underkastet Iagttagelsen af vedkommende Lands Regler for Lufttrafik samt Forpligtelse til ikke at landsætte eller tage om Bord nogen Passagerer.

3) Retten for hvert Land til at træffe Foranstaltninger til, at dets Luftomraade bliver respekteret. Det vil sige, at et Land skal kunne indgaa Aftale med et eller flere andre Lande om Oprettelsen af en Luftlinie, men i Mangel paa indgaaede Aftaler kan et Land ikke drive en Linie eller en Del af en Linie, som helt og holdent befinder sig paa et andet Lands Territorium.

I Følge den nævnte Artikel paatænker den amerikanske Regering ikke efter Krigen en Nationalisering eller et Statsmonopol paa saadan Lufttjeneste. Det største Spillerum vil tværtimod blive indrømmet det private Initiativ.

Af Rederiernes Aarsregnskaber.

D.F.D.S.: Intet Udbytte — Udvidelse paa 15 Millioner af Aktiekapitalen

Samtidig med, at Det Forenede Dampskibs-Selskab udsendte Regnskabet for 1942 forelaa der Meddelelse om, at Aktiekontoen vil blive forøget med ikke mindre end 15 Millioner Kroner eller 50 pCt.

Om den paatænkte Udvidelse af Aktiekapitalen hedder det i Aarsberetningen, at Selskabets Bestyrelse er kommet til den Overbevisning, at det vil være hensigtsmæssigt allerede nu at fremskaffe nødvendige Midler til Betaling af de i Arbejde værende Skibe og til Finansiering af andre paakrævede Nybygninger, og under Forudsætning af Generalforsamlingens Tilslutning har Bestyrelsen derfor vedtaget at benytte den i Vedtægternes Paragraf 4 givne Bemyndigelse til at udvide Selskabets Aktiekapital med 15 Mill. Kr., nemlig fra 30 til 45 Mill. Kr., saaledes at Indehaverne af Selskabets Aktier erhoder Ret til for hvert gammelt

Aktiebeløb af 400 Kr. at tegne 200 Kr. nye Aktier til en Kurs af 105. Giver Generalforsamlingen sin Tilslutning, vil Emissionen, der med sædvanligt Forbehold er garanteret af Selskabets Bankforbindelser, Privatbanken og Landmandsbanken, finde Sted umiddelbart efter Selskabets ordinære Generalforsamling.

I Aarsberetningen oplyses indledningsvis, at Selskabet paa tilsvarende Maade som i 1941 i det forløbne Aar har drevet den hjemlige Rutefart i den Udstrækning, som Forholdene har tilladt, og anvendt de øvrige til Raadighed staaende Skibe, som var egnet dertil, i anden Fart, særlig ved Tilførsler af Kul hertil Landet.

Paa Grund af den haarde Isvinter 1941—42 var al Skibsfart paa danske Havne indenfor Skagen praktisk talt standset i ca. 2½ Maaned, hvilket ikke har kunnet undgaa at paavirke Driftsresultatet. For de indenlandske Ruters Vedkommende har endvidere de stadig

stigende Driftsudgifter i Forbindelse med længere Rejsevarighed paavirket Aarsresultatet i uheldig Retning, men Selskabet har til Trods herfor af samfundsmæssige Hensyn bestræbt sig for at opretholde Farten i størst mulig Udstrækning.

Medens Skibenes Krigsforsikring er dækket i den af den danske Stat garanterede nye Afdeling af »Krigsforsikringen for danske Skibe«, har Selskabet fra Begyndelsen af 1941 fundet det fordelagtigt at være Selvassurandør for almindelig Søforsikring, og ligeledes har Selskabet baade i Vinteren 1941—42 og 1942—43 været Selvassurandør med Hensyn til Isskade. Skibenes Rejseregnskaber er, saalænge denne Ordning har bestaaet, belastet med et Beløb svarende til den Præmie, som skulde have været betalt, hvis Forsikringen var tegnet i fremmede Selskaber. I begge Aarene, særlig i 1942, er Selvforsikringen forløbet meget heldigt, og den ved Aarets Udgang foretagne Opgørelse viser, at Præmiebetalingen til Sø- og Isforsikring kan reduceres med en Forsikringsbonus paa 1.132.000 Kr., der er godskrevet Driftsregnskabet for 1942 paa Kontoen Sø- og Krigsforsikring, og at det kan forventes, at der, naar samtlige Skader er repareret og opgjort, yderligere vil være et betydeligt Overskud, der foreløbig med et kalkuleret Beløb er opført under Statusposten »Diverse Kreditorer«, og som senere vil kunne aflaste Forsikringskontoen eller hensættes som Reserve for Selskabets Selvforsikringsvirksomhed, saalænge Forholdene gør det formaalstjenligt at opretholde denne.

Saaledes som det allerede var omtalt paa sidste Aars Generalforsamling er de tre Skibe, som siden 1940 har været oplagt i brasilianske Havne, med den danske Regerings Godkendelse midlertidig overdraget et brasiliansk Dampskibsselskab. Ved Aarets Udgang var derefter kun et Skib oplagt i neutral Havn.

Af de udenfor Selskabets Kontrol værende Skibe er i 1942 de to Dampere *Hebe* og *Tennessee* gaaet tabt og endvidere er Damperen *Rita* krigsforlist i dansk Farvand. Efter foreliggende Oplysninger maa det ligeledes formodes, at Damperen *Knud* er krigsforlist paa et tidligere Tidspunkt.

Som Følge af, at Selskabet har været uden Oplysninger om de udenfor Selskabets Kontrol værende Skibe, og da Regnskabet fra Udlandet mangler, maa nødvendige Forbehold med Hensyn til Opgørelse af Regnskabet for Driftsaaret og Selskabets Status tages.

Selskabet raadede ved Krigens Udbrud i 1939 over 96 Skibe. Heraf maa det efter de foreliggende Oplysninger antages, at 19 Skibe er gaaet tabt ved Krigsforlis, 5 Skibe er beslaglagt af den nordamerikanske Regering, 14 Skibe maa antages at sejle under engelsk og 3 under brasiliansk Flag, medens 1 Skib er oplagt i neutral Havn. Til Selskabets Disposition her i Landet er derefter 54 af de nævnte 96 Skibe tilbage samt det senere byggede Motorskib *Kronprins Frederik*, eller ialt 55 Skibe.

De Skibe, som er udenfor Selskabets Kontrol, er utvivlsomt udsat for stor Risiko i den Farl, hvori de anvendes, og hvor mange af dem Selskabet atter vil faa Raadighed over, er ubestemt. Af denne Grund og som Følge af den Indskrænkning i Tonnagen, som allerede har fundet Sted, er det nødvendigt at sikre Mulighed for snarest at kunne genopbygge Flaaden i den Udstrækning, som Selskabets Interesser som Linierederi kræver. Der er allerede ved danske Skibsværfter bestilt 6 Skibe, som antagelig alle vil kunne være færdigbyggede i Løbet af dette og næste Aar, og yderligere Nybygninger bør anskaffes, saa snart det bliver muligt at fremskaffe de nødvendige Materialer. Alene til Betaling af de i Arbejde værende Skibe vil der kræves større Midler, end Selskabet for Tiden raader over, og det kan ikke forventes, at dette Forhold vil ændre sig før nogen Tid efter Krigens Ophør.

I Krigsforsikringen for danske Skibes gamle Afde-

ling haves et Tilgodehavende paa ialt 10,5 Mill. Kr., og ogsaa fra de Regeringer, der har beslaglagt og benyttet Selskabets Skibe, kan forventes en Erstatning og Godtgørelse, men i hvilket Omfang og hvornaar de omhandlede Beløb vil indgaa, er for Tiden ganske ubestemt.

Derfor er Selskabets Bestyrelse kommet til den Overbevisning, at det nu vil være hensigtsmæssigt at skride til den omtalte meget væsentlige Forhøjelse af Aktiekapitalen.

Skulde det senere vise sig, at der fra de før omtalte Erstatningsbeløb tilføres Selskabet saa store Midler, at det vil være muligt atter at reducere den arbejdende Kapital i Selskabet, vil det kunne ske ved hel eller delvis Indløsning af de i Aaret 1921 udstedte 6 pCt. Reservefondsbeviser.

Selskabets Flaade bestod den 1. Januar 1942 af 92 Skibe, 5 søgaaende Lægtre, 48 dækkede Pramme og 1 Kulelevator paa ialt 160.532 Brutto Tons. Ved Udgangen af Aaret bestod Flaaden af 56 Dampskibe, 22 Dieselmotorskibe, 10 Bugsefartøjer, 5 søgaaende Lægtre, 48 dækkede Pramme samt 1 Kulelevator med en samlet Brutto-Tonnage paa 154.282 Tons. Antallet af 40 aabne Pramme med en Bæreevne af 2610 Tons er uforandret.

Under Bygning ved Aaret Aarets Udgang var 4 Dieselmotorskibe paa hver ca. 4600 Brutto Tons og 2 Dieselmotorskibe paa ca. 3500 Brutto Tons. Alle seks Skibe er beregnede til Amerikafarten.

Af Regnskabet fremgaar det, at Selskabets Bruttoindtægt for samtlige Skibe har andraget 29.432.941 Kr., ca. 600.000 Kr. mindre end i 1941. Hertil kommer indgaaet Provision, Agio m. m. med 565.562 Kr. og Renter 1.216.314 Kroner, ialt 31.214.817 Kr. De samlede Driftsudgifter har været 25.310.437 Kr., ca. 700.000 Kr. mindre end Aaret forud, og *Driftsoverskuddet* bliver da 5.904.379 Kr. omtrent som foregaaende Aar.

Efter Fradrag af Udgifter til Administration 2.714.747 Kr., Rente af 6 pCt. Reservefondsbeviser 1.320.000 Kr., og Personalets Pensionering 395.098 Kr., ialt 4.429.845 Kr., udgør Nettooverskuddet 1.474.534 Kr., som tillagt Overførslen fra 1941: 2.000.127 Kr. giver til Disposition 3.474.662 Kr. Af dette Beløb anvendes til Afskrivning paa Skibene 2.343.300 Kr., paa Lægtre og Pramme 25.000 Kr. og paa Pakhuse og Inventar 57.470 Kr., og der overføres til 1943 1.048.892 Kr.

Selskabets Reserver bestaar af Lovmæssig Reservefonds Konto 7.500.000 Kr., Ekstraordinær Reservefonds Konto 6.000.000 Kroner og Nybygnings Reservefonds Konto 4.840.726 Kr. Naar hertil lægges det overførte Beløb 1.048.892 Kr. andrager *de samlede Reserver* 19.389.618 Kroner.

Selskabet har i Aarets Løb forøget sin Interesse i *fremmede Foretagender* med 14.250 Kr., hvorefter den er bogført med 10.794.702 Kr. 12 Øre, som efter Aktivernes Kursværdi pr. 31. December 1942 udviser en passende Kursreguleringsreserve.

Af de forliste Skibe var 3 forsikrede i »Krigsforsikringen for danske Skibe«, Gamle Afdeling, men da Forsikringssummerne endnu ikke er kommet til Udbetaling, er disse tilskrevet denne Konto, som herved og ved paaløbne Renter er forøget til 10.533.410 Kr. 98 Øre.

Til *Nybygnings Reservefonds Konto* er overført Forskellen mellem indgaaet Erstatning fra »Krigsforsikringen for danske Skibe«, Nye Afdeling, og bogført Værdi for et krigsforlist Dampskib, og Kontoen andrager derefter 4.840.726 Kr. 78 Øre.

Forskellen mellem den Erstatning, som endnu ikke er indgaaet fra »Krigsforsikringen for danske Skibe«, Gamle Afdeling, og den bogførte Værdi for de i 1942 krigsforliste Skibe er overført til *Krigshavari Konto*, som derefter andrager 3.648.192 Kr. 88 Øre.

Konto for 6 pCt. Reservefondsbeviser er formindsket med 500.000 Kr. ved Indfrielse af de pr. 2. Januar 1942 udtrukne Reservefondsbeviser. I Henhold til Bestemmelserne for Amortisationen af Reservefondsbeviserne vedtog Bestyrelsen i Efteraaret 1942 at lade udtrække 5 Mill. Kr. til Indfrielse pr. 2. Januar 1943 og optog i den Anledning et Banklaan paa 5 Mill. Kr., som stilledes til Selskabets Disposition fra sidstnævnte Dato.

Vendila: 5 pCt.

Det af Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet Vendila vedtagne Regnskab for 1942 viser et Driftsoverskud af 526.861 Kr., hvortil kommer Renteindtægter og Kursdifferencer med 5046 Kr., ialt 531.907 Kr.

Efter Fradrag af Kaplak og Omkostninger (derunder Skatter 30.269 Kr.) ialt 213.625 Kr., Tab ved Havarier 66.618 Kr., vedtægtsmæssig Henlæggelse til Afskrivningsfondet 111.000 Kr., Henlæggelse til Lovmæssig Reservefond 3894 Kr. samt til Tantiører 5841 Kr., og derefter Tillæg af den fra 1941 overførte Saldo, 36.216 Kr., haves til Disposition 167.145 Kr., hvoraf Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at udbetale et Udbytte af 5 pCt. = 150.000 Kr., og at overføre til 1943 17.145 Kr.

Til Ekstra-Reservefonden henføres 29.700 Kr., indvundet ved Tilbageførsel af tidligere foretagen Nedskrivning af Fonds og Aktier. Udgifter til Klassifikationer etc. afholdes af denne Fond med 62.782 Kr., hvorefter Saldoen bliver 627.191 Kr.

Vendilas Aktie-Udbytte og Overskud har gennem Aarene svinget meget stærkt. Udbyttet har i Aarene 1936—41 været henholdsvis 4, 12, 0, 12, 0 og 6 pCt.; og for 1942 vil Aktionærerne nu faa 5 pCt. Driftsresultatet har da ogsaa været en Del ringere end i 1941, da Drifts-Overskuddet var 814.111 Kr., hvorfra dog gik Udgifter til Oplægninger i oversøiske Havne 121.864 Kr.; Renteindtægter og Kursdifferencer udgjorde 3996 Kr. Efter Fradrag af Kaplak og Omkostninger, ialt 212.788 Kr., Tab ved Havarier 33.453 Kr., Henlæggelse til Afskrivningsfondet 111.000 Kr., til lovmæssig Reservefond 16.950 Kr., Tantiører 25.425 Kr. og med Tillæg af Overførsel 29.589 Kr., havde man til Disposition 326.215 Kr. Til 6 pCt. Udbytte medgik 180.000 Kr., der overførtes 36.215 Kr., mens 110.000 Kr. blev henlagt til Ekstra-Reservefond.

Orlon: 6 pCt.

Dampskibsselskabet Orions Netto-Overskud for Aaret 1942 andrager 111.014 Kr., hvortil kommer Renter 50.658 Kr. og Overførsel fra forrige Aar, 175.878 Kr. minus Skatter betalt i 1942, 60.048 Kr., ialt 277.503 Kr. Netto-Overskuddet er fremkommet efter Fradrag af Administrationsudgifter, Kaplak etc., 50.450 Kr., og Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 25.000 Kr.

Bestyrelsen foreslaar 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne, 144.000 Kr., og Resten overført til næste Aar og til Betaling af Skatter.

Orions Aktionærer fik da ogsaa for 1941 6 pCt. i Udbytte, de foregaaende to Aar 5 pCt. Regnskabs-Resultatet er iøvrigt væsentlig ringere end i 1941, da Netto-Overskuddet blev opgjort til 250.437 Kr., hvortil kom Renter 35.626 Kr. og en Overførsel paa 88.763 Kr., ialt 374.826 Kr. Netto-Overskuddet var fremkommet efter Fradrag af Administrationsudgifter, Kaplak etc. 71.856 Kr., Skatter 39.562 Kr., Afskrivning paa Skibene 260.000 Kr. og Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 40.000 Kr. — Aktionærerne fik ogsaa i Fjor 144.000 Kr. Til Rest-Afskrivning paa Garanti i Krigsforsikringen for danske Skibe anvendtes 54.948 Kr., og Resten overførtes.

Helmdal: 8 pCt.

Paa et Bestyrelsesmøde i Dampskibsselskabet »Helmdal« oplyses det, at Selskabets Netto-Overskud for 1942 incl. Renter og efter Fradrag af Skatter, Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajnerne, Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m. udgjorde 40,698 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1941, 282,888 Kr. Bestyrelsen foreslaar at udbetale et Udbytte for 1942 paa 8 pCt.

»Helmdal«s Aktie-Udbytte der altsaa for 1942 bliver 8 pCt. var i 1941 10 pCt. og i 1940 (under Udbyttebegrænsningsloven) 8⁷/₈, idet der for de foregaaende Aar var udbetalt henholdsvis 15, 12, 12 og 8 pCt. Overskuddet har i 1942 været noget ringere end i 1941, der igen laa væsentlig daarligere end i 1940, da det, inklusive en Overførsel paa 262,432 Kr., var 888,451 Kr., altsaa Netto 626,019 Kr., hvorfra det i 1941 gik ned til 233,007, hvortil kommer Overførsel paa 286,103 Kr. Der blev i Fjor henlagt 50,000 Kr. til Ekstra-Reservefondet og 75,000 Kr. til Dispositions- og Kursreguleringsfond samt udbetalt 100,000 Kr. til Aktionærerne (10 pCt.)

Myren: 8 pCt.

Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« meddeler, at Netto-Overskuddet for Aaret 1942 udgør 624,453 Kr., hvortil kommer Saldo fra forrige Aar 262,004 Kr. og Renter etc. 91,968 Kr., ialt 978,425 Kr., som Bestyrelsen foreslaar fordelt som følger: Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 40,000 Kr. og til Dispositionsfondet 300,000 Kr. samt at udbetale i Udbytte 8 pCt. med 320,000 Kr. Efter Udredelse af Tantiemen til de Kommitterede fremkommer Saldo paa 296,933 Kr., som overføres til 1943.

Netto-Overskuddet er fremkommet efter Afholdelse af de ordinære Skibsudgifter 1,739,250 Kr., Lønninger og diverse Udgifter 123,949 Kr., Skatter 40,698 Kr., Klassifikationer og Tab ved Havarier 32,575 Kr. samt Afskrivning paa Skibene 160,000 Kr.

»Myren« har ogsaa de to sidste Aar givet 8 pCt. i Udbytte; de foregaaende Aar henholdsvis 12, 7, 15 og 7 pCt. Men Overskudet har i 1942 været noget mindre end i 1941, da det androg 808,835 Kr., hvortil kommer Saldo paa 219,685 Kr. og Renter etc. 28,607 Kr., ialt 1,057,127 Kr. Til lovmæssig Reservefond blev henlagt 50,000 Kr., til Dispositionsfondet 400,000 Kr. Til Udbyttet medgik 320,000 Kr.; efter Udbetaling af Tantiemen kunde 262,004 Kr. overføres. Forinden Netto-Overskuddet var opgjort, var der afholdt Skibsudgifter med 2,877,861 Kr., Lønninger m. v. 148,002 Kr., Skatter 101,057 Kr., Klassifikationer og Tab ved Havarier 245,976 Kr. samt Afskrivning paa Skibene 380,000 Kr.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fragtnavn kontra Reder

Ved Københavns Byret var der af Anklagemyndigheden paa Foranledning af Fragnævnet rejst Tiltale mod Skibsreder J. Chr. Jensen, A/S Baltic, fordi han i 1941 ikke efter Paabud fra Nævnet havde sat Damperen »Vizma«, der da var oplagt, i Fart. De to Tredieparter i »Vizma« tilhørte Skibsreder Jensen og hans Broder, medens sidste

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.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN
FERNRUF: 34805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

REDERI- OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

Trediepart i Skibet ejedes af 4 Mænd i Letland, men Skibet var midlertidig indregistreret i Danmark.

Skibsreder Jensen gjorde gældende, at Nævnel ikke kunde disponere over Damperen, da denne ikke var endelig registreret som dansk, men Byretten fastslog, at Nægtelsen af Nævnelts Ordre var lovstridig og idømte ham en Bøde paa 500 Kr.

Sagen appelleredes til Landsretten, der mente, at det var tvivlsomt, om der er Hjemmel til at give Rederiet noget Paabud, naar Skibet ikke er endelig registreret som dansk, og frifandt Skibsreder Jensen, medens Sagens Omkostninger paalagdes det offentlige.

»Bombebøssen«s Aarsberetning

Sømandsstiftelsen »Bombebøssen« har udsendt Beretning om Virksomheden i 1942. Det fremgaar heraf, at ved Udgangen af Aaret boede i Stiftelsen 6 Ægtepar og 29 enlige gamle Sømænd, ialt 41 Personer. Livet indenfor Stiftelsen er gaaet sin sædvanlige rolige Gang. »Bombebøssen« har givet Bolig, Lys, Varme samt fuld Middagsbespisning i 10 Maaneder til Beboerne, ligesom der ogsaa er givet Pengeunderstøttelser og Hjælp til Beklædning.

Paa Grund af de stadigt stigende Udgifter til Bespisning og Brændsel og paa alle andre Omraader indenfor Stiftelsens Drift saa Direktionen sig nødt til at lade Middagsbespisningen bortfalde mellem 15. Juni og 15. August, et Tidsrum, da en Del af Beboerne for kortere eller længere Tid finder Ophold udenfor Stiftelsen. Det er Direktionens Haab, at det vil være muligt hos Stiftelsens Velyndere at finde Midler til fremtidigt at undgaa lignende Indskrænkninger, som naturligvis ikke mindst under de nuværende Forhold er lidet ønskværdige.

Der har atter i Aarets Løb været afholdt en Række Fester og Udflugter for de Gamle, saaledes i Tivoli, Skovtur, Biografteater og Cirkus. I Sommerens Løb har Prins Valdemar og Prinsesse Marias Fond ligesom tidligere Aar givet gratis Ophold paa Hvilehjemmet i Lillerød og paa Strandvejshjemmet til enkelte af Beboerne.

I Aarets Løb har Stiftelsen modtaget i Gaver 8416 Kr. For disse Gaver og for Venlighed, der af Dampskibsselskaber, andre Institutioner og mange forskellige Mennesker er vist Stiftelsen og dens Beboere, udtaler Direktionen sin Tak og ser heri et Bevis paa, at »Bombebøssen« gennem Aarene har forstaaet at bevare den Plads i mange Danskes Hjerter, som den ædle Stifter, Kommandør Peter Norden Sølling, skaffede den.

Omkomne Søfolk

To unge Sømænd fra Sydfyn er omkommet ved et Ulykkestilfælde. De paagældende er den 18-aarige Ungmand *Jack Jensen* fra Rudkøbing og den 16-aarige *Preben Jensen* fra Svendborg. De to unge Mænd var forhyret med Motor-konnerten »Inge« af Troense.

Lønforbedring til Fyrvæsenets Skibs officerer

I Folketingets Lønudvalg, der har haft Normeringsloven til Behandling, har Repræsentanter for Fyr- og Vagervæsenets Forening fremsat Ønske om, at den lønningsmæssige Placering af Stillingerne som Skibsinspektør (1), Skibsførere af 1. Grad (3) og Skibsfører af 2. Grad (1) i Fyr- og Vagervæsenet maa blive forbedret ved Oprykning til henholdsvis 3., 4. og 5. Lønningsklasse under Fyr- og Vagervæsenet.

Det fremsatte Andragende har været drøftet i Samraad med Finansministeren, der bl. a. under Hensyn til den stedfunde Forøgelse af det med de paagældende Stillinger forbundne Arbejde og Ansvar ikke har ment at burde modsætte sig, at der sker en lønningsmæssig Forbedring af de paagældende Stillinger, men har tilraadet, at dette i saa Fald sker derved, at der tillægges Skibsinspektøren et Bestillingstillæg paa 800 Kr. aarlig, og at Skibsførerne af 1. Grad henføres til en ny Lønningsklasse 5 a med Løn-

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

ning 6720 Kr. aarlig, stigende efter 5 Aar til 7200 Kr., hvorhos Stillingen som Skibsfører af 2. Grad oprykkes til Lønningsklassen 6000—6600 Kr. (5 b). Udvalget kan tiltræde dette Standpunkt og stiller Ændringsforslag overensstemmende hermed.

PERSONALIA

80 Aar

Generalkonsul *Frantz Johan Hansen* i Woodstock, som i Mandags fyldte 80 Aar, hører til den Kreds af Danske, som i ung Alder drog til England for at bryde sig en Bane. 18 Aar gammel begyndte han i P. L. Madsens Skibsprovianterings-Forretning i London, som han siden overtog og drev i Forbindelse med Skibsrederi indtil sidste Storkrig. Under denne knyttedes han til det danske Gesandtskab og deltog som Generalkonsul i nogle Aar bl. a. i Behandlingen af de mange Priserets-Spørgsmaal, som den Gang opstod.

75 Aar

Tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi og senere Overforvalter ved Københavns Bunkerkul-Depot, Kaptajn *Th. Jørgensen* fylder paa Mandag — den 22. Marts — 75 Aar.

60 Aar

I Morgen — Lørdag — fylder Skibsfører i Ø. K., Kaptajn *H. E. P. Frandsen* 60 Aar. Kaptajn Frandsen er Fører af Motorskibet *Lalandia*.

50 Aar

Paa Mandag — den 22. Marts — fylder Skibsfører i Ø. K., Kaptajn *S. H. C. Kolls* 50 Aar.

*

Skibsfører i Rederiet Progress, Kaptajn *P. W. Halkier* fylder paa Torsdag — den 25. Marts — 50 Aar.

Skibsreder, Grosserer *Oscar Ovesen* fyldte i Tirsdags 50 Aar.

Ny Skibsinspektør i D. D. P. A.

Med Udgangen af Marts forlader Kaptajn *I. Ingerslev-Nielsen* sin Stilling som Skibsinspektør i D.D.P.A. for at gaa paa Pension.

Kaptajn *I. Ingerslev-Nielsen* har i en længere Aarrække ført Tilsyn med D.D.P.A.s Tankskibsflaade og indtil den 9. April 1940 med den store Tankskibsflaade, som Standard Oil Company havde placeret under D.D.P.A.s Administration.

Kaptajn *I. Ingerslev-Nielsen* afløses af Kaptajnløjtnant, Civilingeniør *Steen Carstensen*, der allerede i flere Aar har været *Ingerslev-Nielsens* nærmeste Medarbejder.

Farvel til Søren

Kaptajn *Wilh. Raaschou*, der nu har naaet Det Forenede Dampskibs-Selskabs Pensionsalder, forlader med Udgangen af denne Maaned sin Stilling. Kaptajn Raaschou har siden 1907 sejlet i Det Forenedes Skibe, i 1935 blev han udnævnt til Skibsfører. Han fører for Tiden Damperen *I. C. Jacobsen*.

25 Aars Jubilæum

Forretningsfører *L. Mikkelsen* i Aarhus Stevedore Compagni, kunde i Mandags fejre sit 25 Aars Jubilæum i Selskabets Tjeneste. Forretningsfører Mikkelsen er ogsaa udenfor Aarhus kendt for sin Deltagelse i Organisationsarbejdet. Han har været Sekretær i Foreningen af Arbejdsgivere i Aarhus Havn, er Næstformand i Dansk Stevedoreforenings Bestyrelse samt Medlem af Dansk Arbejdsgiverforenings Repræsentantskab.

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.: »Skibværftet«

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/SSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

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

EINAR SCHMITH
 Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
 KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder

TUBORG

GRØN
 eller
RØD



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.

59. Aargang.

København 18. Marts 1943.

Nr. 11.

„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* 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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

576. (S). Sverige. Åhus Indsejling. Lystønder og Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/539. Stockholm 1943.)

Lystønderne *Åhusredd yttre södra* paa c. 55° 55' N. 14° 24' E. og *Åhusredd inre* samt Klokketønden *Åhusredd yttre norra* er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 3/301 1943.)

577. (S). Sverige. Yttre Stengrund. Lys- og Fløjtetønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/538. Stockholm 1943.)

Lys- og Fløjtetønderne *Klotet* paa c. 56° 00' N. 15° 48' E. og *Yttre Stengrund* paa c. 56° 10' N. 16° 03' E. er atter udlagt paa Plads.

578. (S). Sverige. Utlängan—Landsort. Lystønder genudlagt. Bifyr slukket.

(U. f. s. Nr. 11/573. Stockholm 1943.)

1. Den SSE. for *Kräkelund* paa c. 57° 22',₅ N. 16° 46',₇ E. udlagte Lys- og Fløjte-tønde og Lys- og Fløjtetønderne *Blackan* paa c. 57° 28' N. 16° 51' E. og *Kungsgrund* paa c. 57° 41' N. 16° 56' E. samt Lystønden *Ölands norra grund* paa c. 57° 29' N. 17° 10' E. er atter udlagt paa Plads.

2. *Ölands norra udde* Bifyr paa c. 57° 22' N. 17° 06' E. er slukket.

(E. f. S. Nr. 4/348 1943.)

579. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholms Havn. Hammarbyslusen. Slusebredde midlertidigt formindsket.

(U. f. s. Nr. 11/537. Stockholm 1943.)

Slusebredden ved *Hammarbyslusen* paa c. 59° 18',₂ N. 18° 04',₉ E. er i Tiden: 7. Marts—3. April 1943 formindsket til 13,₇ m.

580. (S). Sverige. Bottniska Bugt. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 11/536. Stookholm 1943.)

Samtlige svenske Kyst-, Lede- og Havnefyr S. for 62° 55' N. er atter tændt.

581. Sverige. Bottniska Bugt. Seskarö. Højspændingskabel udlagt. Ankringsforbud.

(U. f. s. Nr. 11/535. Stookholm 1943.)

Fra Fastlandet til *Seskarö* er over *Santasaari* og *Ledskären* udlagt et Højspændingskabel; over Sundet mellem *Santasaari* og *Leiskeri* er dette lagt i en Højde af 11 m over Vandfladen, mellem *Ledskären* paa c. 65° 45',₂ N. 23° 49',₃ E. og *Seskarö* paa c. 65° 44',₈ N. 23° 48',₆ E. derimod som Undervandskabel.

Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 25 m fra Undervandskablet.

582. Tyskland. Swinemünde. Afmærkning flyttet. Oplysning om Dybde.

(N. f. S. Nr. 10/477. Berlin 1943.)

1. Ved Udlægning af Sommerafmærkning udlægges nedennævnte Sømærker paa vedføjede Pladser:

a)	Den røde Spirtønde	<i>A</i>	—	53° 56' 28", ₄	N.	14° 16' 29", ₃	E.	
b)	—	—	—	<i>B</i> — 53° 56' 18", ₆	N.	14° 16' 31", ₈	E.	
c)	—	—	—	<i>C</i> — 53° 56' 08", ₅	N.	14° 16' 34", ₈	E.	
d)	—	—	—	<i>D</i> — 53° 55' 59", ₄	N.	14° 16' 37", ₄	E.	
Tønde <i>D</i> forsynes med en Kegel med Spidsen opad.								
e)	Den røde Spirtønde	<i>E</i>	—	53° 55' 51"	N.	14° 16' 47"	E.	
f)	—	—	—	<i>F</i> — 53° 55' 43"	N.	14° 16' 56", ₆	E.	
g)	—	—	—	<i>G</i> — 53° 55' 34"	N.	14° 17' 00", ₇	E.	
h)	—	—	—	<i>H</i> — 53° 55' 24", ₆	N.	14° 17' 03"	E.	
i)	—	—	—	<i>J</i> — 53° 55' 04", ₄	N.	14° 16' 58", ₆	E.	
k)	Tønden	<i>Westgrund</i>	<i>O</i>	—	53° 56' 20", ₆	N.	14° 16' 16", ₃	E.

2. Dybden i det afmærkede Sejløb er aftaget noget. Ved Løbets Sider er Dybden nu 9,5 m. Mellem *Osternothafen* Fyr og *Eichstaden* S.-Spids er det 10 m dybe Løb aftaget fra 150 m til 130 m Bredde.

Dybden i Siderne af Svajebassinets udfor *Ostswiner* Baadehavn er aftaget til 9 m. (E. f. S. Nr. 26/943 1942. Kort Nr. 180.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**583. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 1/89 1943 indskræpes det, at Ankring og Fiskeri er forbudt i *Københavns Frihavn* i Omraadet indenfor en Afstand af 150 m paa begge Sider af en ret Linie mellem N.-Enden af W.-Molen paa 55° 42' (04") N. 12° 36' (04") E. og N.-Enden af E.-Molen i *Søndre-Frihavnsbassin*.

(E. f. S. Nr. 1/89 1943.)

584. (S). Sverige. Sundet. Lystønder ved Sejlroute genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/542. Stookholm 1943.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 3/336 og 8/499 1943 meddeles, at Lystønder ved Ruten *Malmö—Kullen* atter er udlagt paa nedennævnte Pladser. De paa Pladserne for Vinterperioden udlagte sort- og hvidmalede Stager er inddraget.

10. 55° 53',₂₀ N. 12° 44',₃₀ E. Lystønde, rødt Et-Blink hver 3 s.
12. 55° 55',₆₅ N. 12° 43',₂₀ E. Lystønde, rødt Et-Blink hver 3 s.
13. 55° 59',₈₀ N. 12° 41',₃₀ E. Lystønde, hvidt Et-Blink hver 3 s.
14. 56° 03',₇₀ N. 12° 39',₅₀ E. Lystønde, rødt Et-Blink hver 3 s.

(E. f. S. Nr. 3/336 og 8/499 1943.)

585. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom gravede Rende. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**
Den i E. f. S. Nr. 7/459 1943 rapporterede Undervandshindring paa $55^{\circ} 07' (10'')$ N. $12^{\circ} 14' (25'')$ E. har forgæves været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 7/459 1943.)
586. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr. Lysevne forøget.**
Stubbekøbing Fyr paa c. $54^{\circ} 53',_4$ N. $12^{\circ} 01',_9$ E. er blevet elektrificeret, hvorved Fyrets Lysevne for hvidt, rødt og grønt Lys er forøget fra henholdsvis 14, 11 og 8 Sm til henholdsvis 18, 15 og 13 Sm.
Iøvrigt er Fyret uforandret.
(E. f. S. Nr. 1/105 1943. Fyr.-Fort. Nr. 779.)
587. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Brosignaler med Kugler midlertidigt indstillet.**
Brosignalerne med Kugler ved *Masnedsundbroen* paa c. $54^{\circ} 59',_8$ N. $11^{\circ} 53',_6$ E. er indstillet for et Tidsrum af c. 3 Uger.
(E. f. S. Nr. 23/856 1942.)
588. **Danmark. Store-Bælt. Tranekær NE. Oplysning om Dybde over Vrag.**
Dybden over det i E. f. S. Nr. 10/555 1943 nævnte Vrag, der ligger paa $55^{\circ} 00' (36'')$ N. $10^{\circ} 55' (00'')$ E., c. $1',_6$ Sm 34° fra *Tranekær Fyr*, er $2',_6$ m.
(E. f. S. Nr. 10/555 1943.)
589. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Turo SE. Vrag afmærket.**
Et Vrag, af hvilket Masterne rager op over Vandet, og som er sunket paa $55^{\circ} 01' (05'')$ N. $10^{\circ} 44' (06'')$ E., c. $0',_9$ Sm SE. for *Turo SE.-Spids*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 20 m NNE. for Vraget, samt med en elektrisk Blinklanterne, der viser rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m , anbragt paa selve Vraget.
590. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svelmø S. Undervandshindring.**
Et Skib med et Dybgaende af $2',_2$ m rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 01',_8$ N. $10^{\circ} 19',_5$ E., c. $0',_3$ Sm SW. t. S. for *Svelmø Trille*.
Stedet vil blive nærmere undersøgt.
591. **Danmark. Lille-Bælt. Aarø S. Vrag fjernet.**
Det i E. f. S. Nr. 51/1769 1942 nævnte Vrag 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, er fjernet.
(Kort Nr. 151, 150, 126 og 180.)
592. (S). **Danmark. Lille-Bælt. Østerhage. Lystønde genudlagt.**
Østerhage Lystønde paa c. $54^{\circ} 53',_6$ N. $9^{\circ} 47',_3$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/206 1943.)
593. (S). **Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Middelgrund S. Lystønde genudlagt.**
Middelgrund S. Lystønde paa c. $54^{\circ} 51',_0$ N. $9^{\circ} 50',_7$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.
(E. f. S. Nr. 52/1787 1942.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

594. (S). Danmark. Kattegat. Isefjord Anduvning. Grønne Revle N. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Grønne Revle N. Lys- og Fløjtetønde paa c. $56^{\circ} 01',4$ N. $11^{\circ} 48',2$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 51/1751 1942.)

595. Danmark. Kattegat. Anholt Havn S. t. W. Vrag forgæves eftersøgt.
 De i E. f. S. Nr. 4/383 1943 nævnte Vrag, der var rapporteret at være sunket i c. 26 m Vand paa c. $56^{\circ} 35',3$ N. $11^{\circ} 27',9$ E., c. 8 Sm 190° fra *Anholt Havn Fyr*, har forgæves været eftersøgt.
 (E. f. S. Nr. 4/383 1943.)

596. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havreølen*: 5,5 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 6,0 m, i *Sællundeholm 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 *Havreølen* 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. $56^{\circ} 43'$ ($17''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($08''$) E. — 4,0 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. 6/442 1943. Kort Nr. 104.)

597. Sverige. Skagerrak. Havstenssund—Grebbestad. Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 11/570. Stockholm 1943.)

Den 19. og 20. Marts 1943, hver Dag Kl. 0800—1600, foretages Skydeøvelser fra Pladsen c. $58^{\circ} 43',5$ N. $11^{\circ} 11',2$ E. mod et Maal ved Stranden NE. for *St. Huvudet*, c. 0,5 Sm S. for *Gullbringa*.

Fareomraadet er en Cirkelsektor med Spidsen i Skydepladsen og Radius 4 Sm. Sektoren begrænses af Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 234° og 316° . Naar der skydes, er et rødt Flag hejst paa Fjeldet N. for Maalets Plads.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

598. Norge. Vågsøyhovedet NW. Boeskjærene. Baake ødelagt.

(N. f. S. Nr. 10/515. Berlin 1943.)

Boeskjærene Baake paa c. $63^{\circ} 58',0$ N. $9^{\circ} 44',1$ E. er ødelagt.

599. Norge. Kristiansund og Aalesund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrifter.

(N. f. S. Nr. 10/513. Berlin 1943.)

I. Indsejlingerne til *Kristiansund*.

I Tiden: Kl. 2200—0600 er det forbudt for alle Skibe, der ikke er ledsagede eller anmeldte, at passere nedennævnte Farvande indenfor vedføjede Grænser:

1) *Bremsnesfjord*:

- | | | | | | |
|-----------|------------------------|---------------------------|----|-------------------|----|
| Mod Nord: | Fra <i>Stavnes Fyr</i> | paa c. $63^{\circ} 06',8$ | N. | $7^{\circ} 40',3$ | E. |
| | til <i>Klubneset</i> | — c. $63^{\circ} 06',85$ | N. | $7^{\circ} 41',8$ | E. |
| Mod Syd: | Fra <i>Rødsand Fyr</i> | — c. $63^{\circ} 04',1$ | N. | $7^{\circ} 41',1$ | E. |
| | til <i>Arenes</i> | — c. $63^{\circ} 04',3$ | N. | $7^{\circ} 42',9$ | E. |

2) *Nordsund*:

Fra *Øen Skorpa* NE.-Pynt paa c. $63^{\circ} 07',_9$ N. $7^{\circ} 47',_8$ E.
til *Kvitnes Fyr* — c. $63^{\circ} 07',_0$ N. $7^{\circ} 48',_7$ E.

3) *Omsund*: Meridianen $7^{\circ} 52',_7$ E.II. *Aalesund*:

A. Fra Solnedgang til Solopgang er al Sejlads med mindre Fartøjer forbudt i nedennævnte Omraader, der begrænses af Linier gennem vedføjede Punkter:

1) *Ellingsøfjord*, N. for *Øen Nørve*.

a) $62^{\circ} 28',_7$ N. $6^{\circ} 10',_4$ E. d) $62^{\circ} 28',_0$ N. $6^{\circ} 16',_7$ E.
b) $62^{\circ} 29',_0$ N. $6^{\circ} 10',_6$ E. e) $62^{\circ} 28',_6$ N. $6^{\circ} 17',_0$ E.
c) $62^{\circ} 29',_1$ N. $6^{\circ} 11',_5$ E. f) $62^{\circ} 28',_{25}$ N. $6^{\circ} 17',_5$ E.

2) *Borgundfjord*, S. for *Øen Nørve*.

a) $62^{\circ} 28',_1$ N. $6^{\circ} 11',_2$ E. c) $62^{\circ} 27',_7$ N. $6^{\circ} 12',_{15}$ E.
b) $62^{\circ} 28',_0$ N. $6^{\circ} 11',_6$ E. d) $62^{\circ} 28',_1$ N. $6^{\circ} 13',_0$ E.

3) *Øen Hesø* N., W. og S.

a) $62^{\circ} 28',_3$ N. $6^{\circ} 07',_9$ E. c) $62^{\circ} 27',_0$ N. $6^{\circ} 04',_6$ E.
b) $62^{\circ} 28',_6$ N. $6^{\circ} 07',_0$ E. f) $62^{\circ} 27',_0$ N. $6^{\circ} 07',_3$ E.
c) $62^{\circ} 28',_5$ N. $6^{\circ} 02',_9$ E. g) $62^{\circ} 27',_3$ N. $6^{\circ} 10',_4$ E.
d) $62^{\circ} 28',_1$ N. $6^{\circ} 02',_6$ E. h) $62^{\circ} 27',_{55}$ N. $6^{\circ} 10',_5$ E.

B. Tvangsrute for ikke ledsagede Skibe over 500 B. R. T.:

Kommende fra Vest gaar Ruten over Pladserne:

a) $62^{\circ} 25',_9$ N. $5^{\circ} 58',_8$ E. og b) $62^{\circ} 25',_5$ N. $6^{\circ} 02',_5$ E.
og videre gennem *Hessefjord* S. for Spærreomraadet til *Aalesund*.

C. Fiskerfartøjer skal, naar de kommer fra *Bredsund*, ligeledes gaa gennem *Hessefjord* S. for Spærreomraadet til *Aalesund*.

Skibe og Fartøjer, der ikke retter sig efter ovenstaaende Bestemmelser, udsætter sig for Tilintetgørelse uden Varsel.

600. Norge. Giskø N. Spærret Omraade.

(N. f. S. Nr. 10/514. Berlin 1943.)

Omraadet indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter er spærret for Sejlads og Fiskeri:

a) $62^{\circ} 30',_9$ N. $6^{\circ} 04',_{25}$ E. c) $62^{\circ} 31',_2$ N. $6^{\circ} 01',_5$ E.
b) $62^{\circ} 31',_2$ N. $6^{\circ} 04',_4$ E. d) $62^{\circ} 30',_7$ N. $6^{\circ} 01',_7$ E.

601. Norge. Selbjørnsfjord. Anduvning. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 10/512. Berlin 1943.)

Man advares imod at besejle Omraadet indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter:

a) $59^{\circ} 58',_{95}$ N. $5^{\circ} 00',_0$ E.
b) $59^{\circ} 58',_{95}$ N. $5^{\circ} 05',_0$ E., *Stolmesund Fyr*.
c) $59^{\circ} 57',_8$ N. $5^{\circ} 07',_0$ E.
d) $59^{\circ} 55',_4$ N. $5^{\circ} 07',_0$ E.
e) $59^{\circ} 52',_5$ N. $5^{\circ} 00',_0$ E.

602. Danmark. Manø W. Sømærkos Plads.

Pladsen for den i E. f. S. Nr. 10/564 1943 nævnte rød- og hvidstribede Spidstønde med 1 Ballon er $55^{\circ} 16' 14''$ N. $8^{\circ} 18' 15''$ E.

(E. f. S. Nr. 10/564 1943.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

603. Danmark. Bekendtgørelse om Forbud mod Forhandling m. v. af Fotografier og andre Afbildninger af visse Broer.

Justitsministeriet har under den 27. Februar 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:
I Medfør af § 2i 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.

Fotografier, fotografiske Reproduktioner og andre Afbildninger af *Storstrømsbroen*, *Masnedsundbroen*, *Lillebæltsbroen* og samtlige Broer over *Limfjorden* maa ikke forhandles, uddeles eller udstilles eller offentliggøres i Dagblade, Ugeblade, Tidsskrifter, Pjecer og lignende, medmindre der i det enkelte Tilfælde er meddelt Tilladelse dertil af Udenrigsministeriets Pressebureau.

Forbudet omfatter ogsaa Fotografier m. v., der allerede er bragt i Handelen.

§ 2.

Overtrædelse af Forbudet i § 1 straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

604. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 408 af 15. Oktober 1942 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 11. Marts 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Bestemmelserne i § 1, Pkt. 9, i Bekendtgørelse Nr. 408 af 15. Oktober 1942, hvorved Ankring og Fiskeri i et nærmere angivet Omraade i *Lille-Bælt E. for Fredericia* er forbudt, ophæves.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(E. f. S. Nr. 1/210 1943. Kort Nr. 151, 114 og 150.)

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 til Svensk Fyrlista 1942.

Tillæg.

I. Østersøen.

605. Danmark. Bornholm S.-Kyst. Hvide Mæhrn. Sømærke genudlagt.
Hvide Mæhrn hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 03' (15'')$
 N. $14^{\circ} 43' (48'')$ E. er atter udlagt paa Plads.
 (E. f. S. Nr. 4/343 1943.)

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

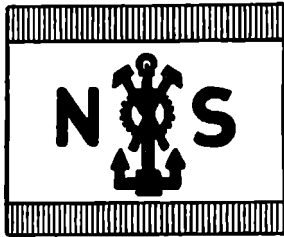
606. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. Sømærke genudlagt.
Sandhage N. næstøstligste hvide Stage med 1 Halmvisk paa $55^{\circ} 07' (08'')$ N.
 $12^{\circ} 14' (27'')$ E., ved S.-Siden af *Bøgestrom* gravede Rende, er atter udlagt paa Plads.
 (E. f. S. Nr. 10/575 1943.)
607. (S). Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Vejro Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 04',2$ N. $11^{\circ} 18',4$ E. er atter udlagt paa
 Plads. Vintersømærket er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 50/1726 1942.)
608. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Indsejling. Afmærkning forandres.
 3 af de 11 hvide Stager, der er anbragt paa NW.-Siden af Renden ind til *Skæl-*
skør mellem *Skælskør* og *Stenkar* forsynes med 1 Halmvisk, nemlig: Den inderste Stage
 samt Stage Nr. 4 og 9, regnet fra *Skælskør*.
Skælskør: c. $55^{\circ} 15',2$ N. $11^{\circ} 17',8$ E.
 (Kort Nr. 143 og 160. Søm.-Fort., Side 79, Nr. 31.)
609. (S). Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Vraglystønde genudlagt.
 Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink hver 5^s. ved Vraget paa $55^{\circ} 42' 17''$ N.
 $10^{\circ} 57' 21''$ E., c. 3200 m 189° fra *Rosnæs Kirke*, er atter udlagt paa Plads. Den for Vinter-
 perioden udlagte Jernspirtønde med rødt Blinklys er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 5/406 1943.)
610. (S). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 12',5$ N. $11^{\circ} 05',6$ E. er atter udlagt
 paa Plads. Vintersømærket er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 50/1727 1942.)
611. (S). Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Lystønder genudlagt.
Smørstakken Lystønde paa c. $55^{\circ} 08',2$ N. $10^{\circ} 53',5$ E. og *Lohals Hage Lystønde*
 paa c. $55^{\circ} 08',0$ N. $10^{\circ} 54',2$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 51/1750 1942.)
612. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Dybde midlertidigt
 aftaget.
 Paa Grund af Tilsanding er Dybden i den gravede Rende til *Bogense Havn* paa
 c. $55^{\circ} 34',2$ N. $10^{\circ} 04',9$ E. aftaget til 3,1 m.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

613. (S). Danmark. Kattegat. Sejerø NW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Sejerø NW. Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 56',_5$ N. $11^{\circ} 02',_8$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.
(E. f. S. Nr. 49/1689 1942.)
614. Danmark. Kattegat S.-lige Del. Falske Bolsaks Lys- og Klokketønde genudlagt.
Falske Bolsaks Lys- og Klokketønde paa c. $55^{\circ} 43',_2$ N. $10^{\circ} 43',_5$ E. er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.
(E. f. S. Nr. 49/1693 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

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

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper
Brændselsoliepumper

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang II. Katalog

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K

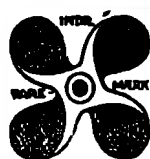
Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.
(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.**
PAKHUS: **TEGLHOLMEN**

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491

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



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

TUBORG

GRØN
eller
RØD

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marluson«

Telefon Central 12057

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 13

FREDAG 26. MARTS 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den tyske Flaadechef, den nysudnævnte Storadmiral *Dönitz*, har besøgt sin italienske Kollega, og i Washington har de Allieredes fornemste Experter i Ubaadsbekæmpelse været samlet til Konference. Det er Kampen om Herredømmet over Forsyningslinierne over Havene det gælder, hvilket for Aksemagternes vedkommende naturligvis i første Række drejer sig om Forsyninger til den tunesiske Krigsskueplads, hvor Englænderne og Amerikanerne nu for Alvor er gaaet i Gang med at nedkæmpe Axestyrkerne for derved at bryde den Laas for den fri Passage af Middelhavet, der dannes af Linien Sicilien/Bizerta. Efter svenske Avisers Meddelelser har engelske Ubaade været særdeles aktive i Strædet mellem Sicilien og Tunis, og man gætter næppe forkert, hvis man mener, at det er Problemer i Forbindelse med Forsyningerne til Axehærene i Tunis, der har været et af de vigtigste Punkter under Drøftelserne mellem Axens Flaadechef.

Den Opgave, de Allieredes Ubaadsexperter i Washington er stillet over for, er af betydeligt større Omfang. Axen kan miste Herredømmet over Strædet mellem Sicilien og Tunis, og dens Hære i Tunis kan nedkæmpes uden nogen for Krigen afgørende Vending indtræder, men for de Allierede er den Fare, som fortrinsvis de tyske Ubaade repræsenterer imod de Allieredes Forsyningsskibsfart, af langt alvorligere Karakter, idet den ikke alene truer de Allieredes militære Handlefrihed, men for Øriget Englands vedkommende ogsaa er en Trusel imod det daglige Brød. Man kan derfor sikkert regne med, at ingen Anstrenge vil blive sparet fra Angelsakernes Side for at neutralisere den tyske Ubaadsaktivitet, og de kommende Maaneders Sænkningstal vil vise, i hvor høj Grad disse Anstrengelser har baaret Frugt.

Paa de oversøiske Markeder er Tonnagemanglen stadig det mest fremtrædende Træk. Af frie neutrale Skibe findes der ikke mange, og den af England og U. S. A. kontrollerede Tonnage tillades kun yderst sjældent at tage en Last, som ikke er direkte krigsnødvendig. Paa de amerikanske Markeder har der været noget livligere Befragtning i Kulfarten fra Hampton Roads til sydamerikanske Østkysthavne. Raterne i denne Trade er efter svenske Meddelelser reguleret noget nedad, saaledes at der f. Eks. til Rio og Santos nu betales \$7.75 plus 89 pCt. Krigstillæg imod \$8.80 plus 81 pCt. Tillæg. Der er ligeledes frigivet en Del Tonnage for Ertstransport fra Indien, Syd- og Vestafrika til Northern Range paa Basis af uforandrede Rater. Vestindiamarkedet rapporteres jævnt aktivt.

Fra de engelske Markeder rapporteres Kul Durban/Suezområdet at være sluttet til 110/-, hvilket er en mindre Stigning, antagelig forårsaget af den generelle Regulering opefter af det engelske Fragtniveau, vi omtalte i vor forrige Beretning.

Paa de frie Markeder noteres uforandret Korn River Plate/Lissabon til \$60 og Korn for svejtsisk Regning River Plate/Genua til \$ 90, ligesom den Irske Fristat stadig er i Markedet for Tonnage fra River Plate til \$90, men for de to sidstnævnte Destinationers vedkommende synes det meget vanskeligt at faa Tonnage.

Vore hjemlige Markeder er uden større Ændringer. Der gives stadig væk en Del Stein for Kul og Koks fra Tyskland, saa en stor Del af den danske Tonnage er optaget i denne Fart, men iøvrigt kan der altid placeres Skibe saavel i tysk Kystfart som i Farten fra Sverige til Tyskland.

HAVNEARBEJDERNES ULOVLIGE STREJKE

Den Strejke, som Havnearbejderne har vedtaget — og gennemført — har vakt en berettiget Opsigt, først og fremmest paa Grund af sin Lovstridighed, men ogsaa fordi der til den knytter sig mange Enkeltheder, der kun kan tage sig mærkeligt ud. Som Følge af denne ulovlige Strejke har Dansk Arbejdsmandsforbund med Henblik paa Trælosningens øjeblikkeligt erklæret Arbejdet frit for sine Medlemmer.

I en Redegørelse til Dagbladet *Børsen* har Direktør *Schrøder* i Havnesammenslutningen udtalt, at der i Overenskomsten med Havnearbejdernes Fællesforbund findes en Bestemmelse om, hvor stort et Kvantum Trælast Havnearbejderne daglig skal losse, alt efter Træets Dimensioner. Fællesforbundet er ansvarlig for, at denne Lossekapacitet overholdes.

Denne Ansvarsbestemmelse blev indført i 1939 og er saa sent som i December Maaned blevet forlænget til 1. Marts næste Aar. I Januar Maaned i Aar har Fællesforbundets fungerende Formand søgt at faa den ophævet, hvad Havnesammenslutningen gik med til, idet man dog sikrede sig, at Ansvarsbestemmelsens Bortfald ikke medførte Forsinkelse i Skibenes Udlosning. Det har været Foreningen af Arbejdsgivere i Københavns Havn magtpaaliggende at søge at raade Bod paa gentagne Henvendelser og Beklagelser fra Dansk Dampskibsrederiforening og Fragtnævnet over Trælosningen.

Paa et Forhandlingsmøde den 5. Februar erklærede den fungerende Formand, at han mødte med Mandat fra Fællesforbundet til at træffe endelig Aftale, og der opnaaedes da fuldstændig Enighed om en forsøgsvis Ordning, der blandt andet gik ud paa, at Havnearbejdernes Fællesforbunds Ansvar for Træskibenes rettidige Losning bortfaldt, saa længe denne Ordning opretholdtes. Senere meddelte den fungerende Formand, at han alligevel ikke kunde tiltræde Ordningen, hvorefter man maatte blive ved den gamle Ordning.

Paa en ekstraordinær Generalforsamling i Havnearbejdernes Sammenslutning blev der vedtaget en Resolution, hvori der protesteres imod:

»at De samvirkende Fagforbund og Dansk Arbejdsmandsforbund ved egenhændigt at forlænge Overenskomsterne har hindret vor Afdeling i at faa gennemført vort Kardinalpunkt ved Overenskomstforhandlingen, nemlig *Afskaffelsen af Ansvarsparagrafen ved Trælosningen*.

Generalforsamlingen paalægger Bestyrelsen at drage Omsorg for, at vort Krav om Afskaffelse af Ansvarsparagrafen bliver forelagt og krævet gennemført overfor Dansk Arbejdsmandsforbund og De samvirkende Fagforbund, og træffer, vel vidende om de Konsekvenser en saadan Handling kan faa, samtidig Beslutning om at ophøre med alt Arbejde ved Trælosning i Københavns Havn fra og med den 15. Marts 1943, saafremt der ikke inden denne Dag er truffet en organisationsmæssig forsvarlig og for Havnearbejderne akseptabel Ordning, saaledes at det kan betale

sig for Havnearbejderne og deres Organisation at udføre saadant Arbejde.»

Som man ser, er Resolutionen rettet imod De samvirkende Fagforbund og Dansk Arbejdsmandsforbund, men Foreningen af Arbejdsgivere i Københavns Havn blev ikke gjort bekendt med den. Ni Dage efter Resolutionens Vedtagelse anmodede Dansk Arbejdsmandsforbund Foreningen om et Møde, der fandt Sted to Dage efter — den 11. Marts. Foreningen erklærede sig villig til at vedstaa den med den fungerende Formand fra Fællesforbundet truffne Ordning, men dette syntes Havnearbejderne ikke at være interesseret i, og man nægtede derfor at udføre Losningen af et trælastet Skib, der ankom til Havnen den 15. Marts, men samtidig bekendtgjorde Forbundet, at Losning af Trælast ved Københavns Havn kunde udføres gennem Havnearbejdernes Aktieselskab, som er Havnearbejdernes egen kooperative Losseklub, der normalt ikke udfører Losning af Trælast.

Den faste Voldgiftsrets Bøder, der fulgte den 20. og 21. Marts bevirkede, at Havnearbejderne paa en ny Generalforsamling besluttede at fortsætte Strejken. Derefter er der rejst en ny Sag ved Den faste Voldgiftsret, og Dansk Arbejdsmandsforbund har hævet Strejken men alligevel holder Fællesforbundet Strejken i Gang.

Man maa haabe og tro, at det vil lykkes De samvirkende Fagforbund at bringe den retsstridige Strejke ud af Verden, inden Træskibene for Alvor begynder at komme til Havnen. Det sker som bekendt fra Midten af næste Maaned. Hvis Sagen fra Fagforbundets Side fremdeles stilles paa Spidsen og Udbetalingen af Arbejdsløshedsunderstøttelser standses, vil det ikke alene ramme de 250 Medlemmer indenfor Fællesforbundet, der er beskæftiget med Trælosning, men alle Fællesforbundets 2500 Medlemmer.

DE SIDSTE ÆNDRINGER I SKIBSREGISTERET

I første Halvdel af Marts Maaned er der i det danske Skibsregister bl. a. indført følgende Ændringer:

s.s. *Kjøbenhavn* af København (OUHZ) er udslettet som forlist.

Skonnert med Hjælpeomotor *Fremad* af Bogo (OWJD) er udslettet som forlist.

Skonnert med Hjælpeomotor *Aase Henny* af København (OZMF) er udslettet som forlist.

Brutto- og Nettotonnagen for s.s. *Lotte* af København (OXWH) er nu henholdsvis 1424 og 859 Tons.

I Stedet for Overretssagfører *F. V. Ortmann*, der er afgaaet ved Døden, er Højesteretssagfører *Flemming Pålges Allerup*, Charlottenlund, indtraadt i Bestyrelsen for Rederiet Anholt, København.

I Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet *Ærø*, Ærøskøbing, er Gaardejerne *J. V. Rasmussen*, Dünkær, og *L. P. Larsen*, Olde, indtraadt i Stedet for *C. P. Brandt* og *N. H. Christensen*.

DE OMSTRIDTE HAVNEPENGE

I sit sidst udkomne Nummer skriver Medlemsbladet for dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe følgende om den saa omdisputerede Optrævning af Havnepenge ved Anløb for Minefare:

Endnu foreligger der ingen Afgørelse paa vor Henvendelse til Ministeriet med Protest imod, at man mange Steder her i Danmark afkræver Skibene Havnepenge for midlertidigt Anløb som Følge af Krigsfare. Bestemmelserne er ogsaa meget vilkaarlige. Hvad mener man om, at Havnepenge allernaadigst eftergives, hvis Skibet køber for saa og saa mange Kroner Proviant, Olie eller lign.? Det er virkelig Tilfældet, at der finder en saadan Slags »Studehandel« Sted, men Forholdene er meningsløse, og skal og bør ændres, da

det giver Anledning til stor Bitterhed blandt vore Skibsførere.

Til Eksempel paa, hvordan vore Nabolande behandler Skibe, der midlertidig anløber en Havn, skal vi anføre, at man i Sverige har frie Havnepenge i 6 — seks Dage, hvis Skibet anløber for Storm eller andre Hindringer. I Norge afkræves der heller ikke Havnepenge for et kortere Ophold som Følge af Minefare, ligesom der ikke stilles som Betingelse for denne Fritagelse, at Skibet skal købe Proviant, Vand eller indhente Sejlordre.

MANDSKABETS OPHOLDSRUM PAA SKIBENE

Der har som tidligere omtalt i den senere Tid været drøftet Spørgsmaalet om Forholdene for Mandskabet ombord paa danske Skibe vedrørende Opholdsrum og lignende. Overvejelserne i denne Sag er nu resulteret i, at Handelsministeriet har nedsat et Udvalg, der skal undersøge Spørgsmaalet om en Revision af de nugældende Bestemmelser. Man vil særlig beskæftige sig med Forholdene i større Skibe.

Udvalget har følgende Sammensætning: Kontorchef i Handelsministeriet *Ove Nielsen*, Formand. Overskibsingeniør *Aage H. Larsen*. Overskibsinspektør, Kaptajn *Fr. Grue*. Skibsinspektør *P. Fischer*. Skibsreder *Chr. Harhoff*. Skibsreder *A. Reimann*. Kaptajn *Th. Petersen*. Overingeniør *H. Quist*. Kaptajn *H. P. Hagelberg*. Maskinmester *K. A. Rasmussen*. Forretningsfører *H. J. Christiansen*. Forbundsformand *Th. Laursen*. Forbundsformand *Jens Thomsen*. Overlæge, Dr. med. *E. W. Johannsen*. Underdirektør *E. L. Barfoed*.

Som Sekretær fungerer Fuldmægtig i Handelsministeriet *Ejner Lysgaard*.

MASKINMESTRENE FORENING FYLDER 70 AAR

Skibsofficerernes ældste Forening — Maskinmestrenes Forening — kan paa Torsdag fejre sit 70 Aars Jubilæum, idet »Maskinmestrenes Enke- og Pensionskasse« blev stiftet den 1. April 1873.

Allerede Aaret efter ændrede Foreningen sit Navn til »Maskinmestrenes Forening samt Enke- og Pensionskasse« med et Medlemstal paa 24. Tyve Aar senere blev Navnet efter Sammenslutning med »Skibsmaskinmestrenes Union« til *Maskinmestrenes Forening*, og under dette Navn har Foreningen stadig arbejdet til Gavn for den Stand, der har faaet en stedse større Betydning for Skibsfarten.

Det er i en mørk Tid, at denne nautiske Forening holder Jubilæum. Dødsbudskaberne strømmer ind fra Havene, og særlig er Maskinmestrenes Kreds blevet ramt haardt. Derfor markeres Jubilæet ikke udadtil, men mange venlige Tanker — ikke mindst fra Søfarterhvervets Side — vil paa Torsdag gaa til den gamle Forening, der saa smukt og værdigt har varetaget Standens Interesser. »Opad og Fremad« er det Motto, Foreningen har sat sig, og det er blevet efterlevet i de 70 Aar, der er svundet.

Naar det mere runde Jubilæum — 75 Aars-Dagen — skal passeres, vil lyse og lykkelige Tider forhaabentlig være oprundet for Søens Mænd, og der vil da kunne fortælles mangt og meget om de Ofre og de Lidelser, disse Mænd har ydet og maattet gennemgaa.

I mere end tyve Aar er Foreningen blevet ledet af en Formand, der har haft en heldig Haand og en lykkelig Evne til at skaffe Erhvervets Mænd den Position, de fortjener om Bord i vore Skibe. *K. A. Rasmussen* har levet sig sammen med sin Forening. Hans Forhandlingsevne og hans Smidighed har sat sig dybe Spor i Maskinmestrenes Forening og den Udvikling, der er sket, ikke mindst i den lykkelige Tid mellem de to Krige.

Aarsberetninger og Generalforsamlinger.

Dannebrog: 12 pCt.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Dannebrog« meddeler, at Netto-Overskuddet for 1942 andrager 1,027,199 Kr., hvortil kommer Renter m. m. 260,064 Kr. samt Overførsel fra forrige Aar 482,452 Kr. Ialt 1,769,710 Kr., som foreslaas fordelt paa følgende Maade: Henlæggelse til Afskrivningskonto for Garantiforskrivning af Krigsforsikringen for danske Skibe: 247,813 Kr., Henlæggelse til Afskrivningsfond: 465,825 Kr., Bestyrelsens Tantième: 17,352 Kr., 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne: 672,000 Kr., Overførsel til næste Aar: 366,725 Kr.

Netto-Overskuddet er i øvrigt fremkommet efter Fradrag af: Skibenes Drifts-Udgifter 6,263,018 Kr., Klassifikationer og Fornyerelser samt Tab ved Havarier 563,160 Kr., Administrations-Udgifter inkl. Skatter 442,504 Kr. Ialt 791,660 Kr.

»Dannebrog« gav i Fjor sine Aktionærer 9¼ pCt. i Udbytte, de foregaaende Aar henholdsvis 9¾, 15, 10, 20 og 6 pCt. Dividenden sættes nu op til 12 pCt.; men Drifts-Resultatet har da ogsaa i 1942 været noget bedre end i 1941, da Netto-Overskudet var 940,105 Kr., hvortil kom Renter 222,035 Kr. og Overførsel 451,665 Kr., ialt 1,613,805 Kr. I Fjor blev der til Konjunkturfond henlagt 196,000 Kr., til Afskrivnings-Konto for Garantiforskrivning i Krigsforsikringen for danske Skibe 400,000 Kr., Bestyrelsens Tantième var 17,352 Kr., til 9¼ pCt. Udbytte medgik 518,000 Kr.; og Overførslen androg 482,453 Kr. Netto-Overskudet er fremkommet efter Fradrag af Skibenes Drifts-Udgifter 6,666,160 Kr., Klassifikationer og Fornyerelser samt Tab ved Havarier 704,342 Kr., Administrations-Udgifter inkl. Skatter 378,030 Kr., ialt 708,110 Kr.

I Selskabets Aarsberetning oplyses det, at Damperen *Nordborg* i Maj Maaned var udsat for en Minesprængning i Lillebælt. Skaderne var saa betydelige, at Skibet var ude af Drift fra den 29. Maj 1942 og først kunde sættes i Fart den 15. Marts 1943. Det vil sige, at der den største Del af Aaret kun har været syv Skibe i Drift, hovedsagelig beskæftiget med Transport af Kul, Koks, Brunkul, Erts, Træ og Salpeter.

Angaaende de under fremmed Flag sejlene Skibe faar Rederiet praktisk talt ingen Meddelelser, men der er dog i Foraaret 1942 indløbet Underretning om, at Motorskibet *Stjerneborg* er krigsforlist i det sydlige Atlanterhav. Hele Besætningen blev reddet efter nogle Strabadser. Nybygningerne paa to danske Værfter skrider kun langsomt frem paa Grund af den vanskelige Materialsituation.

Dansk-Fransk: Ingen Skibe i Fart for egen Regning

Det dansk-franske Dampskibsselskab, hvis foreløbige Regnskabsmeddelelse blev offentliggjort i *Dansk Søfartstidende* for to Uger siden, har nu udsendt sit Regnskab, der indledes med følgende Beretning:

1942 har fornet sig for Selskabet paa samme Maade som det foregaaende Aar, idet vi ikke har haft Skibe i Fart for egen Regning og derfor ikke haft egentlige Driftsindtægter.

Naar Regnskabet i Modsætning til i Fjor udviser et lille Driftsoverskud, skyldes det, som det fremgaar af Specifikationen, at et tidligere i Disput værende Fragtbeløb i Løbet af Aaret er blevet frigivet med Tillæg af paaløbne Renter, og at vi har optaget til Indtægt de pr. 31. December 1942 efter Opgivelse fra Krigsforsikringen for danske Skibe paaløbne, men ikke udbetalte Renter af vort Erstatningskrav for tidligere krigsforliste Skibe.

Da der for m.s. *Bretagnes* Salgssum er stillet et Depot i Skatkammerbeviser i Buenos Aires, er den aftalte Rente heraf optaget som Indtægt for den forløbne Periode af 1942. Af det til Fornylsesfonden vedrørende »Bretagne« overførte Beløb maa en væ-

sentlig Del betragtes som haandlagt til Tilbagekøb af dette Skib.

Det samme Forbehold, som blev taget sidste Aar med Hensyn til Regnskabets Afreggelse i Forbindelse med manglende Oplysninger fra Udlandet, gælder ogsaa for nærværende Regnskab, og naar Oplægningsafgifterne i Aar er mindre, skyldes det, at m.s. »Bretagne« pr. ultimo Januar 1942 blev overført til argentinsk Flag. Som det yderligere fremgaar af Regnskabet, har vi ved venskabelig Overenskomst med Ejerne af den Ladning, der endnu er ombord i et af de oplagte Skibe, faaet overført et Beløb til Participering i Oplægningsudgifterne.

Selskabets Flaade ved Aarets Udgang staar opført med 4 Motorskibe og 2 Dampere paa tilsammen 28,550 Tons Dødvægt. Foruden det lovmæssige Reservefond findes Reserve- og Amortisationsfond med 912,892 Kr. og Fornylsesfond med 5,257,600 Kr.

Dansk-Norsk: 7½ pCt.

Ogsaa Det dansk-norske Dampskibsselskab har nu udsendt Meddelelse om Regnskabsresultatet i 1942.

Efter Afholdelse af Skatter til et Beløb af 61,609 Kr., efter Fradrag af Administrationsudgifter, Tab ved Havarier etc. fremkommer fra Driften i 1942 et Netto-Overskud paa 56,233 Kr. plus Overførsel fra forrige Aar 81,809 Kr., i alt til Disposition 138,042 Kr., som foreslaas fordelt paa følgende Maade:

7½ pCt. Udbytte til Aktionærerne 22,500 Kr., Henlæggelse til Konjunkturfond 9,000 Kr., Afskrivning paa Motorskibene 31,337 Kr., Afskrivning paa Garanti til Krigsforsikringen for danske Skibe 12,000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 3,373 Kr., Overførsel i ny Regning 59,832 Kr.

Aktionærerne i Dansk-Norsk faar samme Udbytte, 7½ pCt., for 1942 som for 1941, medens Dividenden de foregaaende Aar var henholdsvis 5¾, 10, 0, 12 og 6 pCt. Men Driftsresultatet har i 1942 været langt ugunstigere end Aaret for, da Netto-Overskudet blev opgjort til 206,415 Kr. plus Overførsel 34,439 Kr., ialt 240,854 Kr. Til lovmæssig Reservefond blev henlagt 30,000 Kr., Aktionærerne fik 22,500 Kr., til Dispositions- og Reservefond blev henlagt 75,000 Kr., til Konjunkturfond 9,000 Kr., Tantièmeer udgjorde 10,800 Kr., Resten anvendtes til Overførsel inklusive Skatter.

Pacifics Flaade

Af Dampskibsselskabet Pacifics Aarsberetning fremgaar det, at Selskabets hjemmenværende Skibe hovedsagelig har gjort Pligtrejser efter Fragnævnets Direktiver til smaa Fragter, der kun levede en mindre Fortjeneste, men Skibene har til Gengæld ogsaa udført flere fordelagtige Rejser i anden Fart.

Damperen *Stockholm* var i 1942 ude for et omfattende Havari, der medførte, at Skibet var ude af Drift i lang Tid. Om Damperen *Prins Knud*, som den 9. April blev beslaglagt i England, har Selskabet i 1942 intet hørt, og Skibet er derfor formentlig endnu i Behold. Saa vidt vides, sejler *Prins Knud* ikke med dansk Besætning.

I 1942 er Kølen blevet lagt til Selskabets Nybygning paa 3,700 Tons, og dette Skib kan formentlig ventes færdigt fra Værftet midt i dette Aar.

Selskabet har haft den Sorg at miste Damperen *Kjøbenhavn*, som forliste den 20. Februar i dette Aar. Hele Besætningen blev reddet.

Om Udsigterne for dette Aar hedder det i Beretningen:

— Der maa i 1943 regnes med betydelig mindre Fortjeneste, da Omkostningerne er steget overordentlig stærkt, og da der ikke synes at være nogen Mulighed for gennem tilsvarende Forhøjelse af Fragtsatserne at skaffe Rederierne rimelig Kompensation

for de forøgede Udgifter. Som Forholdene har udviklet sig, har Rederieringen selv maattet bære hele Stigningen i Udgifterne.

Tre nye Bestyrelsesmedlemmer i Torm

Af den Beretning, som Formanden for Dampskibsselskabet Torm, Direktør Chr. Schmiegelow aflagde paa Selskabets Generalforsamling, fremgik det, at et af de to Motorskibe, der har ligget i neutral Havn siden 1940 i Løbet af 1942 er blevet overtaget af vedkommende Land, som i Mellemtiden er blevet krigsførende, medens det andet fører dansk Flag.

Beretning og Regnskab blev enstemmigt godkendt, Udbyttet er 12 pCt., idet de 2 pCt. tages af Dispositionsfondet.

Formanden oplyste, at Bestyrelsen efter Skibsreder Kraemers og Grosserer Bruuns Død havde suppleret sig med Minister Cramer og Fabrikant Ole Petersen. Deres Valg blev godkendt af Generalforsamlingen, der yderligere genvalgte Formanden, Chr. Schmiegelow. Som nyt Medlem af Bestyrelsen valgtes Direktør Poul Frigast, saaledes at Bestyrelsesmedlemmernes Tal forøges fra fem til seks Medlemmer.

Svitzers Virksomhed i det sidste Aar

Samtidig med Regnskabet har Switzer udsendt sin Aarsberetning, hvori det blandt andet oplyses:

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt Skib til Odense

Aktieselskabet Rederiet »Odense«, der blev stiftet for halvandet Aar siden, har afholdt Generalforsamling. Landsretssagfører Berntsen valgtes til Dirigent, og Formanden, Grosserer S. E. J. Nielsen, aflagde Beretning Regnskabet viste, at der siden Starten var indsejlet 122,000 Kr. i Bruttofragt af de to Motorskibe »Minerva«, der forliste i Fjor, og »Antilope«.

Landsretssagfører Berntsen, Skibshandler Lauritzen og Skibsreder Michelsen genvalgtes til Bestyrelsen, og til Suppleanter genvalgtes Direktør Suhr Henriksen og Entreprenør H. Hansen.

Der foretoges Ændringer i Vedtægterne, saaledes at Bestyrelsen er bemyndiget til at foretage Køb og Salg af Selskabets Skibe, og man staar nu overfor Indkøb af et nyt Skib.

Dansk Styrmand død i Udlandet

Fhv. Togfører Strømvig, Svendborg, har faaet Meddelelse om, at hans Søn, Styrmand Leo Strømvig, er afgaaet ved Døden i Udlandet, 39 Aar gammel.

Styrmand Strømvig har opholdt sig i Udlandet siden Krigens Udbrud. Han efterlader sig Hustru, men ingen Børn.

Atlas giver 4 pCt.

I den Aarsberetning, Aktieselskabet Atlas Maskinfabrik har udsendt, meddeles, at der paa de udenlandske Tilgodehavender er afskrevet 331,376 Kr., da der ikke, som Forholdene endnu ligger, kan siges noget som helst om, hvorvidt disse Penge senere vil indgaa. Selskabet er stadig afskaaret fra Forbindelsen med de paagældende Lande.

Del svundne Aars Beskæftigelse har været god, trods Materiale- og Brændselsvanskeligheder. Hjemmemarkedet har aftaget en stor Del af Selskabets Produktion. Navnlig er der god Fremgang at notere med Hensyn til brændselsbesparende Indretninger, desuden har Maskiner og Apparatur til Fremstilling af Erstatningsvarer givet god Beskæftigelse. — Eksporten til de nordiske og en Del europæiske Lande er opretholdt i omtrent samme Omfang som i 1941.

De Forventninger, der oprindeligt knyttedes til Selskabets Anlæg for Fremstilling af Blok-Grønsager, er blevet indfriet. Fremstillingsretten er solgt til yderligere 3 Lan-

I Aaret 1942 er der i hjemlige Farvande bjærget 18 strandede Damp- eller Motorskibe mod 35 i 1941 og 10 mindre Fartøjer mod 31 Aaret i Forvejen. Endvidere er der bjærget 16 minesprængte Damp- eller Motorskibe samt 3 sunkne Fartøjer. 2 Skibe er indbjærget med Havari fra Søen, og i Forening med Göteborgs Bogserings- & Bågnings A.-B., som Entreprisen samarbejder med paa visse Kyststrækninger, er der udført 2 Bjærgninger.

I Efteraaret krigsforliste Bugserbaaden »Juno«, heldigvis uden Tab af Menneskeliv, og denne er senere hævet ved Hjælp af Pontonerne »Odin« og »Thor« og vil være færdigrepareret klar til Brug den 1. April.

Heller ikke i det forløbne Aar har Entreprisen været i Forbindelse med »Valkyrien« og »Protector«, der formentlig er rekvisitioneret af den engelske Regering, og ej heller med »Geir« siden den amerikanske Okkupation af Nordafrika, paa hvilket Tidspunkt dette Skib befandt sig i Cacablanca.

Aabenraa Rederi: 7 pCt.

Aktieselskabet »Aabenraa Rederi« har holdt Generalforsamling. Formanden, Direktør Math. Mortensen, oplæste Aarsberetningen og Rederen, Kaptajn Cleemann, Regnskabet. Det vedtoges at udbetale 7 pCt. i Dividende. Beretning og Regnskab godkendtes enstemmigt og Valgene var Genvalg.

de, og Indtægten herfra har forøget Aarsresultatet. Dette er saa meget mere betydningsfuldt, som denne nye Fabrikationsgren antagelig vil vise sig at blive af varig Karakter.

Nettooverskudet for 1942 er paa 598,238 Kr. mod 513,694 Kr. det foregaaende Aar. Bestyrelsen indstiller, at der udbetales 4 pCt. Udbytte til Aktionærerne. — Til Slut oplyses, at Ordreindgangen i den forløbne Del af indeværende Aar sammen med de overførte Ordre vil give Selskabet nogenlunde Beskæftigelse foreløbig.

Sømandsforeningen af 1850 søger nye Medlemmer

Af den Beretning, som er udsendt af »Sømandsforeningen af 1856«, fremgaar det bl. a., at Foreningen stadig efterlyser forøget Tilgang baade af overordentlige og ordentlige Medlemmer, for at den med saa meget større Kraft kan gennemføre sit store Hjælpearbejde, der er gjort mere nødvendigt end nogensinde ved de alvorlige Forhold paa Søen i Øjeblikket.

Foreningen havde ved Nytaar 400 overordentlige Medlemmer mod 402 det foregaaende Aar, og Formanden haabede, at det vilde lykkes at faa samlet flere Enkeltpersoner, Firmaer og Institutioner, der vilde støtte Foreningens Arbejde ved at tegne sig som Medlemmer. Af ordentlige Medlemmer var der nu 496 mod 493 i Fjor. Der var i Aarets Lob udbetalt 25,000 Kr. i Understøttelse, medens de ordentlige Medlemmers Kontingent kun androg ca. 4000 Kr. Man kunde deraf se, hvilken Fordel det var for Sømandene at melde sig ind. Foreningens Motto havde altid været: Hjælp til Selvhjælp.

Foreningens Virksomhed fordeler sig over flere Felter, idet selve Foreningen yder Hjælp til Søfolk og deres Enker ved Sygdom, Forlis, Alderdom o. s. v. Regnskabet for denne Del af Virksomheden balancerer med 60,722 Kr. Desuden driver Foreningen gennem »Fonden for Opførelse af Sømandsboliger« to Ejendomme, Prinsesse Mariæ Hjem, hvor der findes 99 Friboliger for gamle Sømand og Sømandsenker, og Huset St. Annæ Plads 18, hvor 23 Styrmandslever har deres Ophold, og hvor der desuden findes 11 Friboliger. Fondens Regnskab balancerer med 110,916 Kr. Balancen er i Aar blevet særlig høj som Følge af enkelte store Gaver, deriblandt en testamentarisk Gave paa 38,000 Kr. fra Fru Anna Marie Sofie Lauritzen.

Formanden forklarede om denne Gave, at den var skænket paa et bestemt Vilkaar: Fru Lauritzen havde en Søn, der var Styrmand, og som er forsvundet paa Havet under Krigen. Han er ved Retten erklæret død, men Fru Lauritzen har i sit Testamente taget det Forbehold, at hvis han uventet skulde vise sig at være i Live, skal Foreningen betale ham Pengene.

Status viser, at Foreningen har en Formue paa 397,914 Kr., medens Fonden — foruden Ejendommene — ejer 293,952 Kr. Dertil kommer en samlet Legatkapital paa ca. 700,000 Kr.

Der blev enstemmigt givet Decharge for Beretning og Regnskab. Ligeledes enstemmigt vedtoges en Lovændring.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

hvorefter der fremtidig ikke skal vælges Revisorsuppleanter. Til Bestyrelsen genvalgtes Kaptajn *V. J. Weichardt*, og til Revisorer valgtes *Grosserer H. E. Jessen* (udpeget af *Grosserer-Societetet*) og statsautoriseret Revisor *Ankjær-Jensen* i Sledet for *Grosserer Asmussen* og Kommandør *Harttung*, der ikke ønskede Genvalg.

Dødsfald

Tidligere Skibsfører, Kaptajn *C. G. Drescher*, der nu havde sit Hjem i Riisskov ved Aarhus, er død 78 Aar gammel.

Kaptajn *Drescher*, der i sin Ungdom sejlede i oversøisk Fart med store danske og udenlandske Sejlskibe, tog Navigationseksamen i *Fredericia*. Efter at have været Reserveløjtnant fik han Ansættelse i Torm, men traadte senere ind i Thingvallalinien i Selskabets Udvandringsskibe paa *New York*. Paa et meget tidligt Tidspunkt knyttedes han derefter til Ø. K. og senere igen til Rederiet *L. H. Carl*, men i 1917 gik han i Land og stiftede i Aarhus Stevedorefirmaet *Hassing* og *Drescher*, som han var Medindehaver af indtil 1938.

*

Tidligere Skibsfører i Dansk-Fransk, Kaptajn *H. A. Svarrer*, Nordby paa Fanø, er død 76 Aar gammel. Kaptajn *Svarrer* havde i nogle Aar ført store Fanø-Sejlere, inden han gik over i Dampskibsfarten, først som Fører i Rederiet *L. H. Carl* og senere i Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. For henvend en Snes Aar siden gik han i Land.

*

Pensioneret Skibsfører ved *D. S. B. Chr. L. Sander*, Nyborg, er død, 67 Aar gammel. Afdøde, der i henvend 40 Aar havde virket i *D. S. B.*, bl. a. paa *Masnedø-Overfarten* og *Kalundborg—Aarhus Farten*, var Ridder af *Dbg.*

Skorstenmærke og Kontorflag

I Henhold til Lov om Skibes Registrering oplyses det i *Statstidende*, at Dampskibsselskabet *Orions* Skorstenmærke er to smalle gule Bælter paa sort Skorsten, og henover Bælterne er der paa hver Side en rød Syvstjerne. Selskabets Kontorflag er et gult Stutflag med rød Syvstjerne.

Mæglerkorporationen i København

Mæglerkorporationen i København har afholdt ordinær Generalforsamling. Skibsmægler *J. Wonsild*, som fra 1924 havde været Medlem af Præsidiat, havde af Helbredssyn anmodet om at maatte trække sig tilbage. Der vedtoges en Lovændring med Udvidelse af Præsidiat til 5 Medlemmer og valgtes som Bisiddere for det kommende Aar de edsvorne Skibsmæglere *Aage Bruhn* og *V. Th. Sass*.

Skoleskibet »Georg Stage«

Stiftelsen *Georg Stages Minde* har udsendt Beretning om Virksomheden i 1942. Det fremgaar heraf, at Bestyrelsen efter Konsul *Chr. Cloos'* Død har suppleret sig med Landslingsmand, Købmand *Axel B. Lange*. Ved Udgangen af 1942 har Generalkonsul *Chr. Holm* ønsket at trække sig tilbage. Bestyrelsen udtaler sin bedste Tak til Generalkonsulen for 14 Aars nidkært Arbejde, der i saa høj Grad har sat sig Spor i Stiftelsens Økonomi. *Dispacher S. Stage* har midlertidigt overtaget Hvervet som Kasserer.

Fra 28 Bidragydere har Stiftelsen i Aarets Løb modtaget Bidrag til ialt over 31.000 Kr., og Bestyrelsen udtaler sin bedste Tak herfor. Stiftelsen har endvidere modtaget et Legat paa 20.000 Kr. — Værkfører *Jens Hansen* og Hustrus Legat — hvis Renter skal anvendes til Hjælp for værdigt frængende Elever, enten til Ekvipering eller til videre Uddannelse.

Som Følge af Krigssituationen maatte Skoleskibets Togt igen sidste Aar indskrænkes til *Isefjorden*. Det fremgaar af Beretningen, at Skibet dog har været let i 289 Timer, og — som det hedder i Beretningen — selv under disse indskrænkede Forhold er det af største Betydning at kunne bibringe Ungdommen den første elementære Uddannelse. Der har været udmærket Lejlighed til at lægge særlig Vægt paa Discipliner som Roning, Fartøjssejlsads, Vrikning og Udføring af Varp, og de detaljerede Vedligeholdelsesarbejder har virket meget fremmende paa Elevernes Ordenssans.

Af 125 Ansøgere, som meldte sig sidste Foraar, blev antaget 80. De første Elever mødte 7. April, Resten 29. April. Opholdet i *Isefjorden* varede fra 17. Maj til 18. August,

og Elevernes Afmonstring skete 5. September. Det lykkedes Stiftelsen at skaffe Hyre til 40 Elever, de fleste som Jungmænd i Motorsejlere, 13 Elever opgav Solivet, og Resten vilde selv skaffe sig Hyre.

Sundhedstilstanden om Bord var i 1942 ualmindelig god, hvilket tilskrives den Omstændighed, at Eleverne ved Anlagelsen blev vaccineret mod Forkølelse.

Skoleskibets Driftsregnskab balancerer med 168.274 Kr. Der overføres til næste Aar en Saldo paa 64.125 Kr. — noget mindre end sidste Aar, da Saldoen var 77.059 Kr. Status viser en Balance paa 721.569 Kr., hvoraf Skibet er bogført til 297.347 Kr., medens der er en Obligationsbeholdning paa 382.774 Kr. og en Bank- og Kassebeholdning paa 41.447 Kr.

Hobro Skibsværft bliver Aktieselskab

Hobro Skibsværft, som har været i Skibsbyggerfamilien *Tommerups Eje* i ca. 50 Aar, er af Skibsbygmester *K. A. Tommerup* overdraget til et lokalt Aktieselskab, som agter at udvide Værftet til Bygning af mindre Jernskibe samt udføre alle Maskin- og Skibsreparationer af enhver Art, ligesom Træskibsværftet fremdeles vil fortsætte som sædvanlig.

Skibsbygmester *Tommerup* fortsætter som Skibsbygmester og har fremdeles den tekniske Ledelse af Værftet.

Kronprins Frederik-Fonden

Efter Indstilling fra Skagens Fiskeriforening har Bestyrelsen for Kronprins Frederik-Fonden af det Vittusenske Legat tildelt Besætningen paa *Kutteren »Etly«* S. 174 en Hædersgave for heltemodig Adfærd under Bjærgningen af *Mandskabet* paa *Skagens-Kutteren »Piscator«* S. 57, der den 28. Oktober forrige Aar forliste under *Trawlfiskeri*.

»Etly«s Fører, Skipper *Peter Tibet* fik et Beløb paa 400 Kr. De tre andre Mænd, *Fiskerne Lars Chr. Bruun*, *Kaj Henriksen* og *Viggo Asmund Hansen*, fik hver 200 Kr. Alle fire modtog tillige en Sølvigarkasse.

Norske Skibsbestillinger

Skibsreder *Harald Grieg Marlens*, *Bergen*, som tidligere har afgivet Ordre paa to Specialskibe, *Shelterdækkere* paa 2550 Tons d.v. hver, har yderligere bestilt et Specialskib paa 3450 Tons. Det bliver et Søsterskib til Rederiets *Storfjell*. Samtlige Kontraheringer er sket ved norske Værfter.

PERSONALIA

70 Aar.

Tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet *Urs*, Kaptajn *J. E. Jørgensen* fylder paa Tirsdag — den 30. Marts — 70 Aar.

Kaptajn *Jørgensen*, der sidst var Fører af *Damperen Henning B.*, gik i Land i 1936 og er nu bosiddende i *Dragør*.

*

Paa Onsdag — den 31. Marts — fylder tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *L. E. Christensen* 70 Aar. Kaptajn *Christensen*, der sidst førte *Damperen Kong Haakon*, blev pensioneret i 1931.

50 Aar

Maskinmester i Det store nordiske Telegrafskab *J. A. J. D. Fischer* fylder paa Mandag — den 29. Marts — 50 Aar.

40 Aars Jubilæer ved D. S. B.

Paa Torsdag — den 1. April — kan de tre Maskinmestre *J. Chr. Helvard*, *A. Munch Nielsen* og *E. H. Erichsen* fejre 40 Aars Jubilæum i De danske Statsbaners Tjeneste.

Maskinmester *Helvard* har siden 1935 været Motorfører på *Nyborgs* Maskinchef, Maskinmester *Munch Nielsen* er som Maskinchef knyttet til *Gedser-Warnemünde-Farten* som Maskinchef om Bord i *Dampfærger Danmark* og Maskinmester *Erichsen* er Maskinchef ved *Helsingør-Helsingborg-Overfarten*.

Vandbygningsvæsenet

Maskinmester *H. P. Pahl* er udnævnt til Fuldmægtig under Vandbygningsvæsenets 5. Lønningsklasse.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGBERG 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 Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gaasværksbavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværksbavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 6,5—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 Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpelsbro-Afgiften er midlertidigt forbeholdt 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, 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 Lødsavgang. Lødspege betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsning og Ladning. I Frihavnen en besorges Løsning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wald) til Loft indtil 100 Tons.

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

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvands: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Flojettonder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lødsavgang. Lødspege efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjs fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsning og Lastning: Løsning og Lastning besorges 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. Skibsreparationværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet: 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lødsavgang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300—20 Kr. Sejlskibe 20—30 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons 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 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 Lødsakster 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. Løsning 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 3000 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. 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. Løds 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. Løsning og Lastning 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.

HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. Ingen Lødsavgang. 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 lod. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 1,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, uforudt. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besorges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kolhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 6 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 50 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 Lødsavgang uden ved Bugsering (se Løds.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Blanger benyttes. Løsnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 25. Marts 1943.

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. 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, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske Fyrs Synsvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen*. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

615. Danmark. Lolland S.-Kyst. Nysted W. Skydeøvelser.

Skarpskydningsøvelser foretages i Tiden 30. Marts—1. April 1943, hver Dag Kl. 0900—1600, c. 1. Sm W. for *Nysted*. Fareomraadet under Skydningerne begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- a) 54° 40' N. 11° 42' E.
- b) 54° 34' N. 11° 30' E.
- c) 54° 35' N. 11° 46' E.

616. Danmark. Lolland S.-Kyst. Nysted W. Skydeomraade oprettet og afmærket.

Det W. for *Nysted* oprettede Skydeomraade paa c. 54° 39' N. 11° 42' E. er afmærket, som anført i E. f. S. Nr. 8/473 1943.

(E. f. S. Nr. 8/473 1943. Kort Nr. 191. Danske Lods III, Side 265.)

617. (P). Sverige. Utlängan—Landsort. Neutralitetsløbet. Afmærkning forandres.

(U. f. S. Nr. 12/586. Stockholm 1943.)

Nedennævnte Sømærker vil ved Foraarsudlægningen blive forandret, som følger:

- 1) Stagen paa 56° 14',₂₀ N. 16° 31',₂₂ E., S. for *Ostbygrund*, ombyttes med sort Stage med 1 Ballon over 1 firkantet Plade.
- 2) Stagen paa 57° 21',₀₀ N. 16° 59',₁₅ E., NW. for *Torrbogrund*, ombyttes med en sort Stage med 1 Ballon.
- 3) Stagen paa 58° 10',₈₂ N. 17° 06',₉₀ E., NE. for *Häradsjär Fyr*, ombyttes med en sort Stage med 1 Ballon.
- 4) Stagen paa 58° 20',₈₂ N. 17° 12',₃₂ E., NE. for *Juliabåden*, ombyttes med en sort Stage med 2 Balloner.

Følgende nye Sømærker udlægges:

- 5) En rød Stage med 2 opadvendte Koste i dybt Vand paa 56° 28',₂ N. 16° 42',₁ E., E. for *Säfsgrund*.
- 6) En sort Stage med 1 Ballon i dybt Vand paa 56° 35',₄ N. 16° 45',₃ E., E. for *Gårdby*.

- 7) En rød Stage med 3 opadvendte Koste i dybt Vand paa $56^{\circ} 41',_7$ N. $16^{\circ} 49',_8$ E., E. for *Runsten*.
- 8) En rød Stage med 2 opadvendte Koste i dybt Vand paa $57^{\circ} 08',_{00}$ N. $17^{\circ} 08',_{00}$ E., ESE. for *Högby Fyr*.
(Kort Nr. 180, 181 og 182.)
618. (T). Sverige. Gotland W.-Kyst. Västergarn. Baake nedblæst.
(U. f. s. Nr. 12/647. Stockholm 1943.)
Västergarns Baake paa c. $57^{\circ} 26',_5$ N. $18^{\circ} 09',_0$ E. er nedblæst. Den vil snarest blive genopført.
619. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Herrevik Fyr midlertidigt tændt.
(U. f. s. Nr. 12/648. Stockholm 1943.)
Herrevik Fyr paa c. $57^{\circ} 25'$ N. $18^{\circ} 55'$ E. er af Hensyn til Fiskeriet tændt indtil videre.
620. (S). Sverige. Sejlløbet Arkö—Mem. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 12/585. Stockholm 1943.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Stegeborg c. $58^{\circ} 27'$ N. $16^{\circ} 36'$ E. *Ettersundet östra og västra*.
(E. f. S. Nr. 3/309 1943.)
621. (S). Sverige. Sejlløbet Arkö—Mem. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 12/584. Stockholm 1943.)
Fyrene Björkskär paa c. $58^{\circ} 25'$ N. $16^{\circ} 48'$ E. og *Fårholmen* er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 4/349 1943.)
622. (S). Sverige. Gränsö sten Lystønde. Fyrlanterne genanbragt.
(U. f. s. Nr. 12/583. Stockholm 1943.)
Fyrlanteren er atter anbragt paa Plads paa *Gränsö sten* Lystønde paa c. $58^{\circ} 41'$ N. $16^{\circ} 54'$ E.
(E. f. S. Nr. 4/350 1943.)
623. (S). Sverige. Vålargrund SE. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 12/582. Stockholm 1943.)
Den c. 0,9 Sm SE. for *Vålargrund* Stage med Kost og Ballon paa c. $58^{\circ} 34',_8$ N. $17^{\circ} 25',_3$ E. udlagte Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 5/395 1943.)
624. (S). Sverige. Algersgrundet. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 12/581. Stockholm 1943.)
Algersgrundet Lystønde paa c. $58^{\circ} 39'$ N. $16^{\circ} 28'$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 5/396 1943.)
625. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sandhamn. Højspændingskabel udlagt. Ankringsforbud.
(U. f. s. Nr. 12/580. Stockholm 1943.)
Et Højspændingskabel er udlagt mellem *Sandön* paa c. $59^{\circ} 17',_3$ N. $18^{\circ} 55',_3$ E. og *Korsö* paa c. $59^{\circ} 17',_2$ N. $18^{\circ} 56',_7$ E.
Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 150 m fra Undervandskablet.
626. (T). Sverige. Öregrunds Skærgaard. Vaddö Kanal. Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 12/579. Stockholm 1943.)
Fyrbaaken *Trästa norra* paa c. $60^{\circ} 03',_1$ N. $18^{\circ} 46',_5$ E., i *Vaddö Kanal*, er ødelagt af Isen og midlertidigt repareret samt forsynet med et Fyr, der viser grønt, fast Lys om Styrbord og rødt, fast Lys om Bagbord under Sejlads imod Fyret.
627. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Härnösand Kystradiostation atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 12/645. Stockholm 1943.)
Härnösand Kystradiostation paa c. $62^{\circ} 44',_3$ N. $18^{\circ} 07',_8$ E. er atter aaben for Trafik med Skib.
(E. f. S. Nr. 6/430 1943.)

628. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(U. f. S. Nr. 12/643. Stockholm 1943.)
Samtlige svenske Kyst-, Lede- og Havnefyr mellem Breddegraderne 63° N. og $63^{\circ} 20'$ N. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 11/580 1943.)
629. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Storbådan Fyr atter tændt.
(U. f. S. Nr. 12/646. Stockholm 1943.)
Storbådan Fyr paa c. $63^{\circ} 25'$ N. $19^{\circ} 36'$ E. er atter tændt.
630. Tyskland. Østersøen. Sommerafmærkning udlægges.
(N. f. S. Nr. 11/590. Berlin 1943.)
[Omskiftningen af Vinterafmærkning med Sommerafmærkning er paabegyndt.]

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

631. Danmark. Sundet. Dragør Havn S. Areal inddæmmet.
Syd for *Dragør* Havn paa c. $55^{\circ} 35',7$ N. $12^{\circ} 41',1$ E. er Arealet imellem de inderste 60 m af Havnens S.-lige Mole og Kysten 150 m S. for Havnen inddæmmet og opfyldt.
(Kort Nr. 133, 132 og 130. Havnelods, Side 54.)
632. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm E.-lige Indløb. Dybde aftaget.
Dybden i det E.-lige Indløb til *Bøgestrøm* paa c. $55^{\circ} 07',2$ N. $12^{\circ} 14',4$ E. er $2,7$ m.
(Kort Nr. 161, 190, 187, 126 og 180. Danske Lods III, Side 233.)
633. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.
Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 17. Marts 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $4,8$ 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. 9/519 1943.)
634. Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Taars Vig. Skydeomraade oprettet og afmærket.
Det i *Taars Vig* oprettede Skydeomraade paa c. $54^{\circ} 52'$ N. $11^{\circ} 39'$ E. er afmærket, som anført i E. f. S. Nr. 8/476 1943.
Skydeomraadet tages i Brug den 23. Marts 1943.
(E. f. S. Nr. 8/476 1943. Kort Nr. 160. Danske Lods III, Side 210.)
635. Danmark. Store-Bælt. Smørstakke}Løb E. Sømærke flyttet.
Smørstakken E. røde Stage med 1 opadvendt Kost er flyttet c. 170 m SSE. efter og udlagt i $12,1$ m Vand paa $55^{\circ} 08' 22''$ N. $10^{\circ} 53' 36''$ E.
(Kort Nr. 143, 142, 140, 126 og 180. Danske Lods III, Side 92. Søm.-Fort. Side 64, Nr. 12.)
636. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Turø SE. Oplysning om Vrag Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 11/589 1943 rapporterede Vrag er $55^{\circ} 01' 06''$ N. $10^{\circ} 44' 03''$ E., c. $0,9$ Sm SE. t. S. for *Turø* SE.-Spids.
(E. f. S. Nr. 11/589 1943. Kort Nr. 170, 142 og 140.)

637. Danmark. Lille-Bælt. Helnæs W. Vrag fjernet.

Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 07' 32''$ N. $9^{\circ} 56' 54''$ E., c. 1,3 Sm 249° fra *Helnæs Fyr*, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 9/530 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**638. Danmark. Isefjord. Kulhus Rende. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**

Den i E. f. S. Nr. 9/540 1943 rapporterede Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 56',7$ N. $11^{\circ} 57',0$ E., c. 1,4 Sm 73° fra *Kulhus Havn Ydermole*, har forgæves været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 9/540 1943.)

639. Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.

Der afholdes Skarpskydningsøvelser den 1., 5., 6. og 7. April 1943, hver Dag Kl. 1000—1600, fra Terrænet ved *Markeslev*, N. for *Holbæk Fjord*, mod *Kirsebærholm*. Farcetraadet under Skydningerne begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- | | |
|--|--|
| a) $55^{\circ} 45'$ N. $11^{\circ} 42'$ E. | d) $55^{\circ} 42'$ N. $11^{\circ} 45'$ E. |
| b) $55^{\circ} 45'$ N. $11^{\circ} 51'$ E. | e) $55^{\circ} 43'$ N. $11^{\circ} 45'$ E. |
| c) $55^{\circ} 42'$ N. $11^{\circ} 51'$ E. | f) $55^{\circ} 43'$ N. $11^{\circ} 42'$ E. |

Sikkerhedshøjde: 800 m.

Der vil ikke blive hejst særlige Afspærringssignaler.

Man advares imod under Skydningerne at færdes i *Holbæk Fjord* og i *Inderbredning*.

640. Danmark. Kattegat. Spodsbjærg NW. Vrag afmærket.

Vraget af et mindre Fartøj, der er sunket i 19 m Vand paa $56^{\circ} 03' 35''$ N. $11^{\circ} 42' 50''$ E., c. 7 Sm 316° fra *Spodsbjærg Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 75 m NE. for Vraget.

Mindste Dybde over Vraget er $10,2$ m.

641. (T). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord Anduvning. Somærke midlertidigt i Uorden.

Sondergrund røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa c. $55^{\circ} 47',7$ N. $10^{\circ} 05',3$ E. har mistet den øverste Kost.

642. (S). Danmark. Kattegat W.-lige Del. Moselgrund Lys- og Fløjfetønde genudlagt.

Moselgrund Lys- og Fløjfetønde paa c. $56^{\circ} 03',1$ N. $10^{\circ} 51',1$ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 49/1694 1942.)

643. (S). Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Vraglystønde genudlagt.

Vraglystønden ved det paa c. $56^{\circ} 45',9$ N. $10^{\circ} 54',1$ E., c. 15 Sm N. t. E. for *Gerrild Fyr*, sunkne Vrag, er atter udlagt paa Plads. Den for Vinterperioden udlagte Jernspirtønde med hvidt Blinklys er inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/268 1943.)

644. (S). Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Vraglystønde genudlagt.

Vraglystønden ved det paa c. $56^{\circ} 47',2$ N. $10^{\circ} 55',0$ E., c. 16 Sm N. t. E. for *Gerrild Fyr*, sunkne Vrag er atter udlagt paa Plads. Den for Vinterperioden udlagte Jernspirtønde med rødt Blinklys er inddraget.

(E. f. S. Nr. 2/269 1943.)

645. (S). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder genudlagt.

Lystønderne *Sælhundeholm Lob S.* paa c. $56^{\circ} 39',7$ N. $8^{\circ} 14',5$ E. og *Tyborøn Kanal A* er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 2/274 og 3/332 1943.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

646. Norge. Buo (Aspø) Fjord — Stavfjord. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 11/597. Berlin 1943.)

Man advares imod at sejle og at fiske i et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $61^{\circ} 33',_0$ N. $4^{\circ} 40',_0$ E.
- b) $61^{\circ} 33',_0$ N. $4^{\circ} 46',_0$ E.
- c) $61^{\circ} 23',_9$ N. $4^{\circ} 48',_5$ E., Øen *Kvanskjær*.
- d) $61^{\circ} 19',_2$ N. $4^{\circ} 48',_0$ E., — *Alden* E.-Kyst.
- e) $61^{\circ} 17',_3$ N. $4^{\circ} 47',_1$ E., — *Varøy* E.-Kyst.
- f) $61^{\circ} 13',_5$ N. $4^{\circ} 44',_5$ E., — *Aspøy* N.-Pynt.
- g) $61^{\circ} 13',_5$ N. $4^{\circ} 40',_0$ E.

647. Norge. Rogaland. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.

(E. f. S. Nr. 5/135. Oslo 1943.)

I Indløbet til *Stavanger* paa c. $58^{\circ} 59'$ N. $5^{\circ} 43'$ E. er der i *Byfjorden* udlagt Spærringer. Skibsførere og Lodser paa alle Skibe, som skal anløbe *Stavanger*, maa hos de *tyske* Havnekaptajner indhente Sejlanvisninger for Passage af Spærringerne. For Tiden er det forbudt at anløbe *Stavanger* i Tiden: Kl. 2200—0600.

648. Norge. Rogaland. Bokneflæet. Grund rapporteret.

(E. f. S. Nr. 5/134. Oslo 1943.)

Et Skib rapporterer at have rørt Grunden paa c. $59^{\circ} 16',_3$ N. $5^{\circ} 26',_9$ E., c. 200 m NW. for *Rauholmflu* Jernstang.

649. Tyskland. Nordsøen. Sommerafmærkning udlægges.

(N. f. S. Nr. 11/591. Berlin 1943.)

Omskiftning af Vinterafmærkning med Sommerafmærkning er paabegyndt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

650. Tyskland. Sommertid.

(N. f. S. Nr. 11/582. Berlin 1943.)

Den 29. Marts 1943 Kl. 0200 indføres i *Tyskland* atter Sommertid, idet Uret da stilles 1 Time frem til Kl. 0300.

(E. f. S. Nr. 44/1524 1942.)

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. 138 Elbmündung.

Tillæg.

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

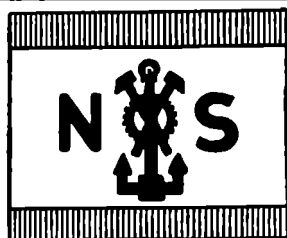
651. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bolværksskred udbedret.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 5/423 1943 meddeles, at de deri nævnte Bolværksskred ved *Islands Brygge* paa $55^{\circ} 40' (00'')$ N. $12^{\circ} 34' (46'')$ E. og i *Christianshavns Kanal* nu er udbedret. Vanddybden paa de nævnte Steder er atter normal. Den midlertidigt udlagte Afmærkning er inddraget.

(E. f. S. Nr. 5/423 1943.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

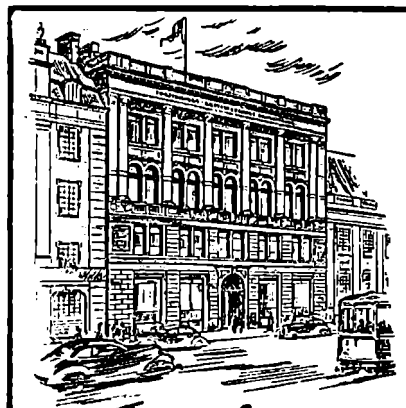
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Bedding 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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

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

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

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 808

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

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“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.

Privat 1030

Telegr.-Adr.:

»Hude»

Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLØR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 14

FREDAG 2. APRIL 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

I politiske Kredse i England er Ubaadskrigen stadig Genstand for, til Tider, ret bevægede Diskussioner. Man hævder i disse Kredse, at Admiralitetet langt fra er Opgaven voksen, og at det vil ende galt, saafremt der ikke snarest foretages noget effektivt for at dæmme op for Ubaadens Aktivitet. De tyske Sænkningstal for Marts Maaned kunde tyde paa, at de engelsk-amerikanske Afværgeforanstaltninger stadig er utilstrækkelige, men det er naturligvis endnu for tidligt at dømme om, hvorvidt de Forholdsregler, som vedtoges paa den engelsk-amerikanske Ubaads-Konference i Washington, vil være i Stand til at vende Bladet.

Bortset fra de rent akute Bekymringer i Forbindelse med Søkrigen, saa er man i England ogsaa stærkt optaget af, Stillingen efter Krigen. Landet har mistet en betydelig Del af sin Handelsflaade, og selv om de engelske Værfter arbejder for fuld Kraft, og Englænderne ligeledes har faaet bygget et ikke ubetydeligt Antal Handelsskibe saavel i U. S. A. som i Canada, saa er det vel mere end tvivlsomt, om Tilgangen af nye Skibe kan opveje Krigstabene. Shipping er imidlertid en af de Erhvervsgrene, som har betydet mest for Englands Storhed, og det er derfor naturligt, at man i England med bange Anelser betragter de eventuelle Følger af den Masseproduktion af nye Handelsskibe, som er under Udvikling i U.S.A. Nu er det naturligvis ikke nok at kunne bygge Skibe paa Samlebaand for at blive en stor Søfartsnation; dertil hører der mange andre Kvalifikationer, som det maaske vil vise sig, at *Uncle Sam* ikke ejer.

Stillingen paa de oversøiske Markeder er iøvrigt stadig præget af Knapheden paa Tonnage. Saavel de amerikanske som de engelske Skibsfartsmyndigheder tildeler kun Tonnage for saadanne Ladninger, som paa den ene eller anden Maade tjener Krigsførelsen. For amerikansk Regning er der saaledes sluttet Tonnage for Malm fra Indien, Syd- og Vestafrika til Northern Range, ligesom der ligeledes er tildelt Malmfarten fra Chile, Peru og Ecuador yderligere Skibsrum. Endvidere rapporteres Kul fra Hampton Roads til Rio, sluttet til de nye Rater.

I de fri trades søges der uforandret Tonnage for Hvede fra River Plate til Lissabon og Genua til \$60, respektive \$90, ligesom den Irske Fristat stadig er i Markedet for Skibsrum fra River Plate til \$90.

For vore hjemlige Markeders Vedkommende er Forholdene stort set uforandrede. Der kommer stadig en Del Kul og Koks fra Tyskland paa Basis af Fragtnævnets Rater, ligesom Salpeterfarten fra Norge til Danmark ogsaa har taget en Del Tonnage til Rater mellem Kr. 22 og Kr. 24. Tysk Kystfart kan stadig placere Tonnage af næsten enhver Størrelse og Position. For Østersøens Vedkommende staar Sæsonen nu for Døren. Saavel de mellem-svenske som de mellem-finske Havne er allerede sejlbare uden større Vanskeligheder, og der er allerede gjort en Del Forretning i Trælastfarten for tysk Regning, og det varer sikkert heller ikke længe, før Trælastfarten til Danmark kommer i Gang.

GROSSERERSOCIETETETS GENERAL-FORSAMLING

Ved Grosserersocietetets Generalforsamling kom Formanden, Grosserer *Rud. Schmidt* i sin Beretning ind paa Faren for Prisfaldet efter Krigen, og han understregede Nødvendigheden af, at Erhvervene faar Adgang til at konsolidere sig.

Grosserer *Rud. Schmidt* udtalte, at 1942 har været et meget vanskeligt Aar. Jo længere Krigen varer, des besværligere bliver Forholdene. Erhvervslivets Tilpasningsevne, vort Initiativ, Arbejdsduelighed og Befolkningens relative Velstillethed har bevirket, at vi hidtil har klaret os bedre igennem end ventet.

Handelen deltager i Landets Forsyning, idet der bag Handelsoverenskomsterne med Udlandet maa staa en Handelsstand, der gennem sine Forbindelser i Udlandet arbejder for, at Vareudvekslingsaftalerne opfyldes og vi faar Varerne hjem. Ogsaa for Fremskaffelsen af Erstatningsvarer, Finansieringen af disses Produktion o. s. v. yder Handelen en stor Indsats.

Gross. *Rud. Schmidt* nævnte en Række aktuelle Spørgsmaal herhjemme fra det forløbne Aar. Særlig har man haft Opmærksomheden rettet mod Andelskabernes Beskatning, derunder ogsaa Beskatning i kommunal Henseende. Desværre synes en politisk Overenskomst indtil videre at hindre, at kooperative Foretagender kommer til at deltage i den Byrde, som alle andre Erhvervsvirksomheder og private maa bære. Handelen opgiver dog ikke sin Kampagne paa dette Felt.

Videre omtalte Komiteens Formand Bestræbelserne for at faa de midlertidige Forbrugsafgifter lettet. Taleren omtalte udførligt den stærkt stigende — og dyre — hjemlige Produktion af Erstatningsvarer. Denne Produktion kræver betydelig Kapital og rummer en væsentlig Risiko, idet den Dag vil komme, da man vender tilbage til de naturlige og gode Kvaliteter og til Import af de ægte Varer.

Om Prisfaldet og Erhvervene hævdede Taleren, at en gros-Handelen maa afvise, at den Risiko, Erhvervene løber ved Køb af dyrere Varer, tilbydes fjernet ved Bevarelse af Restriktioner, indtil de dyrere Varer er brugt. Det vil i Praksis være umuligt at gennemføre. Sætter et Prisfald ind, kan det ikke stoppes, og man kan ikke ønske Restriktioner til at dæmme op for Prisfaldet. Til Gengæld maa det være en Forudsætning, hvad hidtil kun er sket i ringe Grad, at der allerede nu tages Hensyn til denne Risiko, der indebærer et sikkert Tab, d. v. s., at man i Prisanstættelser tager denne Risiko i Betragtning, og at man ikke ved en haardhændet Skattepolitik forhindrer Erhvervene i at konsolidere sig.

Den danske Befolkning har sikkert lært af disse Aar, at Afspærring ude fra og tvungen Selvforsyning er den sikre Vej til højere Priser og ringere Levelfod.

Gross. *Rud. Schmidt* sluttede:

Vi staar nu foran nye Vanskeligheder. Vi véd hverken, hvor store de vil blive, eller hvor længe de vil vare. Men uden Sammenholdet mellem Erhvervene, uden Resignation fra Erhvervene og uden Vilje til i Fællesskab at bære de Byrder og bringe de Ofre, der skal til, vil det blive en daarligere Udgang af alt dette end den Fremtid, vi kan bygge op ved at rykke sammen og gøre det Arbejde i Enighed, som Dagen, Tiden og Fremtiden kræver af os.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Den sidste Uge har bragt et forfærdende stort Antal Dødsbudskaber fra Havet.

Til Familien paa Fanø er der indløbet Meddelelse om, at Kaptajn *Aggerholm* er omkommet ved et Krigsforlis i December Maaned. Kaptajnen, der blev 50 Aar, efterlader sig Hustru og voksen Søn.

Maskinmester *Georg Nyberg*, der havde sit Hjem i Odense, er ifølge Meddelelse til Familien omkommet ved et Krigsforlis i December Maaned. Mester Nyberg, der var ugift og 48 Aar gammel, var ansat i A. P. Møllers Rederi. Han havde ikke været hjemme siden i November 1938.

Til Odense er der endvidere indløbet Meddelelse om, at Radiotelegrafist *Harald Rasmussen* er omkommet ved et Krigsforlis, ligeledes i December Maaned.

Maskinmester *Christian Riiser*, der i en lang Aarrække har været Maskinchef i A. P. Møllers Rederi, er omkommet ved et Krigsforlis i December Maaned. Maskinmester Riiser, der blev 57 Aar gammel og efterlader sig Hustru og tre voksne Børn, traadte for 30 Aar siden ind i A. P. Møllers Rederi. Han har blandt andet sejlet som Maskinchef i de store Tankskibe.

Dansk Styrmandsforenings Sekretær *Evers Gents* har faaet Underretning om, at hans 16½ Aar gamle Søn *Ole Evers Gents* har sat Livet til ved et Krigsforlis om Bord i et dansk Skib den 25. Marts. Den unge Gents, der skulde være Navigator, sejlede som Ungmand.

Sekretær Gents og hans Frue modtog den sørgelige Meddelelse Dagen efter deres Sølvbryllup.

Til Fanø er der indløbet Meddelelse om, at Hovmester *Chr. Nielsen* er krigsforlist i December Maaned.

Propr. *Fabricius*, Pulsgaarden ved Præstbro, og Hustru har gennem Udenrigsministeriet modtaget Meddelelse om, at deres 22-aarige Søn, *Johs. Fabricius*, der har været forhyret med Skoleskibet »Danmark«, er død paa et Sygehus i Newcastle. Den unge Mand var med paa »Danmark«s sidste Togt til Amerika. Hans senere Skæbne er ganske ukendt for Forældrene, indtil de nu har modtaget Meddelelse om hans Død.

Gennem Rederiet A. P. Møller har Fru Maren Munk, Slotsgade 76, Nykøbing F., modtaget Meddelelse om, at hendes Mand, den 47-aarige Matros *Alfred Munk*, der i sin Tid var en kendt Sportsmand og bl. a. flere Gange Distriktsmester i Hammerkast og Diskoskast, er omkommet ved et Krigsforlis.

Den 19-aarige Kok *Jens Jørgen Hansen*, Søn af Slagter L. Hansen og Hustru, Mindegade i Aarhus, er omkommet ved Forlis i Udlandet. Familien har tidligere mistet en 16-aarig Søn paa samme Maade.

SVERIGE HAR MISTET 176 SKIBE

Siden Krigens Begyndelse er ifl. *Aftonbladet* ikke Smindre end 176 svenske Skibe paa ialt 473.096 Brt. blevet sænket, hvorved 1083 Mennesker har mistet Livet. Til Sammenligning kan nævnes, at under den forrige Verdenskrig mistede Sverige 280 Skibe paa ialt 291.549 Brt., hvorved 794 Mennesker omkom.

NEDGANG I DEN SVENSK UDENRIGS-SØFART

For Februar Maaned viser den svenske Udenrigs-Søfart den sædvanlige sæsonmæssige Nedgang. Den ankomne Tonnage gik i Februar Maaned ned til 523.000 Tons fra 707.000 Tons i Januar Maaned, medens afgaaet Tonnage reduceredes fra 665.000 til 540.000 Tons. Sammenlignet med den tilsvarende Maaned i Fjord har der dog fundet en Forøgelse Sted, som for ankommet Tonnage andrager 247.000 Tons og for afgaaet Tonnage 309.000 Tons. Denne Forøgelse staar ganske naturligt i Forbindelse med den milde Vinter i Aar. Den lastførende Tonnage bereg-

nes til 479.000 Tons ankommet og 417.000 Tons afgaaet.

Det er værd at bemærke, at der i Løbet af Februar Maaned ikke fandt nogen Lejdetrafik Sted.

Ser man bort fra Færgefarten mellem Danmark og Tyskland, er den egentlige Udenrigstrafik formindsket fra 850.000 Tons i Januar til 597.000 Tons i Februar, altsaa med 253.000 Tons, medens den totale Udenrigstrafik, inklusive Færgefarten, er gaaet 310.000 Tons ned, hvilket igen vil sige, at ogsaa Færgetrafikken er gaaet ned. Af den samlede ankomne og afgaaede Tonnage var 50,8 pCt. svensk, 31,2 pCt. dansk og 11,0 pCt. tysk. De tilsvarende Procenttal var for Januar 44,3, 34,3 og 13,5 pCt. Hvis man udskyder Færgetrafikken, stiger Procenttallet for den svenske Tonnage til 65,7 pCt. og den tyske til 19,6 pCt., medens den danske falder til 2,4 pCt. De øvrige Skibe, der har deltaget i Trafiken mellem Sverige og Udlandet, var Skibe af norsk, finsk og hollandsk Nationalitet.

Den til Stockholm ankomne Tonnage formindskedes fra 84.000 til 72.000 Tons, medens den afgaaede Tonnage samtidig øgedes fra 72.000 til 78.000 Tons. Ogsaa Trafiken paa Göteborg viser en Formindskelse af ankommet Tonnage fra 100.000 til 58.000 Tons og en Forøgelse af afgaaet Tonnage fra 57.000 til 78.000 Tons.

Hvad Malmø angaar, er ankommet Tonnage formindsket fra 84.000 til 78.000 Tons og afgaaet Tonnage fra 76.000 til 74.000 Tons.

FRA SVENSK VÆRFTER

Lindholmens Varv har efter Prøvetur leveret Motorskibet *Vicia* til Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd. Skibet er det sjette i den Serie Motorskibe, som Rederiet har bestilt ved Værftet. Hoveddimensionerne er Længde 280 Fod, Brede 42 Fod og maalt Dybde til Shelterdæk 27 Fod 6 Tommer. Lastekapaciteten er 2940 Tons ved 19¼ Fods Dybgang paa Sommerfribord.

Ligesom de øvrige Skibe i denne Serie er *Vicia* bygget med aabent Shelterdæk, ludende Forstævn og Krydserhæk.

*

Rederiaktiebolaget Nordstjernans Nybygning *Amasonas* er løbet af Stablen ved Kockums Værft i Malmø. Skibet, der er et kombineret Last- og Passagermotorskib, er Søsterskib til Motorskibet *La Plata*, som løb af Stablen i Fjor Sommer fra Værftet. Det er paa 7650 Tons d.w. og bygget til Lloyds højeste Klasse. Der findes om Bord i disse Skibe otte Kølerum, særlig beregnet til Transport af Smør.

DEN NYE SVENSK FÆRGE TIL MALMØ-RUTEN

Den nye svenske Færge til Malmø—København-Ruten, som man i 1941 besluttede at bygge, vil ifølge »Dagens Nyheter« blive færdig sidst paa Aaret. Den nye Færge, der skal afløse »Malmø«, bliver paa 3000 Tons og 5800 HK. og kan gøre 15 Knob.

DE TRANSATLANTISKE LUFTRUTER

Ifølge en Meddelelse i *Svenska Dagbladet* har det Amerikanske Luftfartsselskab *Northeast Air Lines Inc.* i London begæret Licens paa en Række Luftruter i Europa og Asien. Blandt andet søger Selskabet Licens paa en Rute Boston—London med en Flyvetid paa 14 Timer og en Linie Boston—Moskva over Reykjavik, Færøerne, Oslo, Stockholm og Leningrad med en Flyvetid paa 24 Timer. Fra Færøerne tænkes endvidere lagt en Rute til Glasgow, London og Paris.

ARGENTINAS HANDELSFLAADE UNDERLÆGGES HANDELSMINISTERIET

Ved et Dekret fra Statspræsident Castillo er Argentinas Stats-Handelsflaade blevet underlagt Marineministeriet. Dette skal udnævne en Administrations-

myndighed med en Generaladministrator i Spidsen. Efter Forlydende skal den tidligere Generalstabschef, Viceadmiral Guisela overtage dette Embede. Handelsflaadens tekniske Administration forbliver uændret.

Hidtil lededes den argentinske Handelsflaade af en blandet Kommission, som foruden af Repræsentanter for Regeringen bestod af Bank- og Handelsfolk.

Aarsberetninger og Generalforsamlinger.

DANIA: 8 pCt.

Dampskibsselskabet Dania har udsendt sin foreløbige Regnskabsmeddelelse. Der foreslaas udbetalt 8 pCt. i Udbytte. I Meddelelsen hedder det:

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »Dania« meddeler: Overskudet for Aaret 1942 inklusive en Overførsel fra forrige Aar paa 180.763 Kr., men efter Fradrag af Tantiømer udgør ialt 471.467 Kr., som Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen at anvende med

100.000 Kr. til Afskrivning paa Skibene, 50.000 Kr. til Henlæggelse til en Kursreguleringsfond, 30.000 Kr. til Henlæggelse til Konjunkturfonden, 120.000 Kr. til 8 pCt. Dividende til Aktionærerne og 171.467 Kr. til Overførsel til næste Aar.

Det fremgaar heraf, at Overskudet for 1942 har været 471.467 Kr. inklusive Overførsel fra forrige Aar med 180.763 Kr. For Aaret 1941 var Overskudet 750.764 Kr., og der var endda forud afskrevet 320.000 Kr. paa Skibene. Der blev da ogsaa foretaget betydelige Henlæggelser, og Dividenden kunde forhøjes fra 6 $\frac{1}{3}$ til 8 pCt.

Selskabets Flaade bestod ved Aarets Begyndelse af 4 Skibe paa tilsammen 13.600 Tons Dødvægt og var bogført med 1.250.000 Kr.

ORIENT: 6 pCt.

Ogsaa Dampskibsselskabet Orient har nu udsendt den foreløbige Regnskabsmeddelelse, hvori der foreslaas udbetalt 6 pCt. i Udbytte. I Regnskabsmeddelelsen hedder det:

Da alle Selskabets Skibe i 1942 ligesom i det foregaaende Aar har været udenfor Rederiets Kontrol, kan et Driftsregnskab for Skibene ikke opstilles for 1942, men der kan kun aflægges Regnskab for den Del af Selskabets Indtægter og Udgifter, som Bestyrelsen har Kendskab til. Der er indtjent Renter og Udbytte i fremmede Selskaber m. v. 233.338 Kr. Administrationsudgifter andrager 143.310 Kr. og diverse Udgifter vedrørende Skibene 18.155 Kr. I Skatter er betalt 1173 Kr.

Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen, at der fra Dispositions-fonden overføres til Driftsregnskabet 200.000 Kr., at der udbetales et Udbytte paa 6 pCt. med 300.000 Kr., og at den Saldo, som Driftsregnskabet herefter udviser, 57.961 Kr., overføres til 1943.

Som det fremgaar af ovenstaaende, vil Regnskabet heller ikke i Aar komme til at udvise Tal fra Skibenes Drift, da de alle er udenfor Rederiets Kontrol. I 1941 var Indtægten 269.513 Kr., og Udgifterne androg 375.367 Kr., saa der blev et Underskud paa 105.854 Kr. Der var imidlertid overført Saldo fra 1940 paa 491.116 Kr., og der kunde deraf udbetales 6 pCt. Udbytte.

I det nu afsluttede Regnskabsaar har Indtægterne været 235.338 Kr. og Udgifterne 162.638 Kr., men da der ikke er saa stor Overførsel som Aaret forud, maa man overføre 200.000 Kr. fra Dispositions-fonden for at kunne opretholde Udbetalingen af de 6 pCt. Udbytte.

Ved Meddelelsen om Regnskabsudbyttet i Marts 1942 var Kursen 204, og ved Udgangen af Aaret 198. Ved Noteringen forleden omsattes Aktierne i 204—203 $\frac{1}{2}$, hvilket var en Fremgang paa 4 Points.

FORENEDE BUGSERSELSKAB: 10 pCt.

I en foreløbig Regnskabsmeddelelse deklarerer Det Forenede Bugsererselskab et Udbytte paa 10 pCt. Meddelelsen lyder:

Paa et i Akts. Det Forenede Bugsererselskab afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa den kommende Generalforsamling at fordele Aarets Overskud, der incl. Overførsel fra forrige Aar andrager 417.356 Kr. som følger: Afskrivninger paa Baade og Inventar 32.422 Kr., 10 pCt. Udbytte til Aktionærerne 54.000 Kr., Tantiøme til Bestyrelsen 9788 Kr., Henlæggelse til Ekstra Reservefond 154.938 Kr., der herefter andrager 505.000 Kr. samt Overførsel til næste Aars Regnskab 166.208 Kr.

For Aaret 1941 var Overskudet inklusive Overførsel 224.324 Kr. Heraf benyttedes 19.250 Kr. til Afskrivninger, Aktionærerne fik ogsaa da 10 pCt., til Ekstra Reservefond henlagdes 99.976 Kr., og Resten gik til Tantiøme til Bestyrelsen og Overførsel til nyt Regnskab. For 1942 har Overskudet altsaa været større, hvilket giver sig Udtryk i forøgede Henlæggelser.

MYREN'S GENERALFORSAMLING

Paa Dampskibsselskabet Myren's Generalforsamling oplyste Skibsreder *H. A. Hansen* paa Forespørgsel, at Selskabets Skibe var krigsforsikrede for 14.600.000 Kr., deraf falder 10,5 Mill. Kr. paa Skibe, der er udenfor Rederiets Kontrol.

Endvidere oplyste Rederen med Hensyn til Beholdningen af egne Aktier, 218.000 Kr., at Bestyrelsen havde ment, det var en god Anbringelse af de ledige Kapitaler, Selskabet ligger inde med, og som er vanskelige at faa forrentet.

Generalforsamlingen godkendte Regnskabet og genvalgte Generalkonsul *Holm* og Skibsreder *Prip* til Bestyrelsen.

VENDILAS GENERALFORSAMLING

Ogsaa i Dampskibsselskabet Vendila har der været Generalforsamling, hvor Skibsreder *H. Christensen* i sin Beretning oplyste, at Isvanskelighederne den foregaaende Vinter havde bevirket, at de to hjemmenværende Dampere maatte oplægges i ialt 117 Dage. Det havde kostet Rederiet 55.742 Kr., som er fradraget Regnskabet. Isvanskelighederne foraarsagede ogsaa forskellige Havarier. Tabene ved disse andrager 66.617 Kr., der er fradraget i Aarets Overskud. Fra de Skibe, der er beslagnet i Udlandet, har Rederiet intet hørt.

Ved Dampskibene »Edv. Nissen« og »Erik Boye«s Krigsforlis i 1940 har Krigsforsikringen nu anerkendt Assuranceopgørelsen. »Edv. Nissen« var i 1928 indkøbt for 571.923 Kr. og bogført til 400.000 Kr., og Assurance-summen for dette Skib er fastsat til 960.000 Kr. »Erik Boye«s Indkøbspris var 1.027.156 Kr., og den var bogført for et Beløb af 500.000 Kr. Dette Skibs Assurance-sum er 1.126.000 Kr., og hertil kommer saa i Renter omtrent 300.000 Kr.

Der blev givet Decharge, og til Bestyrelsen genvalgte Havarieksperter, Kaptajn *J. Fabricius*.

PROGRESS HAR NI SKIBE UDENFOR KONTROL

Skibsreder *Marius H. Nielsen* udtalte bl. a. i sin Beretning paa Dampskibsselskabet Progress' Generalforsamling:

Vore Skibe har været beskæftiget i Nord- og Østersøfart med Tilførsel af nødvendige Varer til Landets

Forsyning, navnlig af Brændsel, Trælast og Gødningsstoffer. Den strenge Isvinter forårsagede, at vi havde flere af Skibene oplagt i op til 3 Maaneder, hvilket har givet baade Tidstab og et stort Fragttab i Driften.

Vi har 9 Dampere udenfor vor Kontrol, som vi maa formode endnu er i Behold, da vi til Dato ikke har faaet Underretning om noget Forlis.

Vi har igen haft et total Forlis, nemlig vor Damper »Bertha« paa 1200 Tons d.w. Ved denne Ulykke mistede vi Kaptajnen og 4 Officerer, hvorimod det øvrige Mandskab blev bjerget. Vi beklager dybt Tabet af disse Officerer. »Bertha« var forsikret for 425.000 Kr.

Endvidere forliste Damper »Polly« paa 1250 Tons d.w. i Juni Maaned. Skibets Maskine blev heldigvis holdt i Gang, hvorved det lykkedes at sætte det paa Grund paa Sydspidsen af Samsø. Hele Mandskabet blev reddet. Svitzer overtog Bjergningen og førte det til Værft, hvor Reparationen ventes tilendebragt i Midten af April i Aar.

Af større Havarier har vi haft Dpsk. »Sophie«, som i Januar kom paa Grund. Skibet fik stor Bundskade og Skruen ødelagt, saa det blev nødvendigt at gaa til Værft, hvor Reparationen tog 25 Dage. Endvidere løb »Kejserinde Dagmar« paa Grund i December Maaned. En Bjergningsdamper fra Stockholm kom til Assistance, og efter at en Del af Ladningen var kastet overbord, kom Skibet flot og blev bragt ind til Stockholm. Man foretog en foreløbig Reparation i Stockholm, saa Skibet kunde fortsætte Rejsen til Danmark, hvor den endelige Reparation foretoges.

Disse Uheld i Forbindelse med »Polly«s kostbare Reparation og Savnet af den sidste Aar forliste Damper »Hans Broge« er medvirkende til den mindre Indsejling i 1942 i Forhold til 1941.

Vi har haft betydelige Tidstab paa Grund af Isforholdene fra Januar til April, foruden ved Skibenes Doksætninger og Klassifikationer, ialt 894 Dage.

Hele Flaaden, 18 Skibe, er krigsforsikret for 11.935.000 Kr., heraf for 9 Skibe udenfor Rederiets Kontrol 4.810.000 Kr. De paa Status opførte 4 krigsforliste Skibe er forsikret i Krigsforsikringens gamle Afdeling for 3 Mill. Kr., hvoraf 680.000 Kr. er den bogførte Værdi.

HEIMDAL HAR EN NYBYGNING I ORDRE

Paa Dampskibsselskabet Heimdals Generalforsamling udtalte Skibsreder H. P. Carl bl. a.:

Medens der ikke foreligger Oplysninger, der lader befrygte, at de pr. 1. Januar 1942 udenfor Selskabets Kontrol værende Skibe, Damperne »Manø«, »Aarø« og »Kalø«, ikke var i Behold ved Udgangen af 1942, har vi haft det store Tab at miste vort gode Skib »Poul Carl« i Begyndelsen af Aaret. Da det ikke kunde lade sig gøre at bjerge og istandsætte Skibet, blev det i Sommer abandoneret. Rederiet overtog Vraget fra Assurandørerne for 30.000 Kr.

Selskabet har saaledes siden 9. Januar 1942 kun haft Dpsk. »Martin Carl« til Disposition, og dette Skib har i Henhold til Fragtnævnets Direktiver deltaget i Danmarks Tilførsler.

De ekstraordinære Forhold har bevirket store Ophold og Havarier. Dpsk. »Martin Carl« laa saaledes indefrosset i Aarhus i 81 Dage, og i November havde Skibet en alvorlig Grundstødning i den svenske Skærgaard.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

Til Erstatning for vort nyeste Skib »Axel Carl«, der krigsforliste i 1941, og som blev abandoneret i Marts 1942, har Rederiet bestilt en Nybygning. »Axel Carl«s Krigskaskoerstatning 3 Mill. Kr. er blevet udbetalt fra Krigsforsikringen for danske Skibes nye Afdeling før Forfald mod en Rentegodtgørelse. Bestyrelsen vedtog at indkøbe Obligationer for Beløbet.

Dpsk. »Poul Carl«s Kaskoforsikringssum 1.650.000 Kr. blev, da Bjergningen var opgivet og Skibet abandoneret, udbetalt med 50 pCt. af Sø-Assurandørerne og 50 pCt. af Krigsforsikringens nye Afdeling.

I Lighed med i Fjor kan man ikke foretage Opgørelse for de Skibe, der er udenfor Selskabets Kontrol. De fremkommer derfor under diverse Debitorer og diverse Kreditorer.

Selskabets Flaade bestaar af 4 Dampskibe paa tilsammen 10.815 Tons d.w., hvoraf de 3 er udenfor Kontrol. Selskabets Reserver bestaar af lovmæssig Reservefond 643.136 Kr., Udbyttereguleringsfond 484.000 Kr. og Nybygnings- og Afskrivningsfond 381.998 Kr. Forlis Konto andrager ialt 3.750.661 Kr., som fremkommer af Nettoprovenuet for Damperne »Poul Carl«, »Axel Carl« og »Samsø« med Fradrag af den bogførte Værdi.

DE FIRE SVENDBORG-REDERIER

Der har i Svendborg været afholdt Generalforsamling i fire af A. E. Sørensens Rederier, Concordia, Lunden, Britannia og Garibaldi.

I Selskabet Concordia oplystes det, at der intet Nyt var om Damperen *Norco*, men man haabede, at den var i Behold. Man vidste, at Mandskabet var gaaet fra Borde. Driftsregnskabet balancerer med 20.512 Kr., idet forventet Fragttilgodehavende er opført med 19.100 Kr. Overskuddet bliver 19.580 Kr. Der udbetales 5 pCt. i Udbytte.

Selskabet Lundens Skib *Patricia* havde indsejlet 293.736 Kr., men Overskudet er kun 37.106 Kr. paa Grund af de stærkt stigende Driftsudgifter. Der udbetales 12½ pCt. i Udbytte.

Rederiselskabet Britannias to Skibe *Margina* og *Falken* har sejlet tilfredsstillende. Overskudet andrager 37.672 Kr., og der udbetales 7½ pCt. i Udbytte.

I Selskabet Garibaldi har Skibet *Garibaldi* indsejlet 165.036 Kr. Overskudet andrager 27.580 Kr., og der udbetales 6 pCt. i Udbytte.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt Legat til Skipper-Foreningen

Paa Københavns Skipperforenings Generalforsamling oplyste Formanden, Kaptajn *Prip*, at Foreningen har modtaget et nyt Legat paa 13.794 Kr. testamenteret af Frk. Frandsen til Minde om hendes Forældre, Kaptajn *Martin Frandsen* og Hustru. Derved kommer Foreningens Formue, indbefattet Legat-Kapital, op paa 2 Millioner Kr. Foreningen har efter en Tilgang sidste Aar paa 5 nye Medlemmer ialt 251 Medlemmer.

Beretning og Regnskab blev godkendt. Til Bestyrelsen genvælgtes Kaptajn *H. L. Rosfeldt* og nyvalgte Kaptajnerne *E. Kalk* og *R. Tving*.

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau

Ruf: 88 42 66

Stubenrauchstr. 69
a d. Kaiserallee
Drahtanschrift: Kromschiff Berlin
Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

Under Punktet »Eventuelt« udfoldede der sig en lille Diskussion, hvorunder det blev lagt Bestyrelsen paa Sinde at tænke paa de Medlemmer, der kom til Skade under Krigen, og paa de omkomne Medlemmers Efterladte. Kaptajn Prip lovede at tage Hensyn hertil.

Ligeledes lød der Røster for at skabe virkelige Foreningslokaler efter Indflytningen i Foreningens nye Bygning i Østbanegade. Hertil svarede Kaptajn Prip, at der foreløbig kun vilde blive 2 Kontorlokaler i det nye Hus. Det er dog altid en Forbedring fra den gamle Ejendom, hvor der kun var et Værelse til Kontor og til Medlemmernes Disposition.

Et Medlem vilde gerne have genoplivet Traditionerne fra Skipperlavets Dage, men det vil Pladsen allsaa næppe tilade foreløbig.

Maskinmesterens Enke fik 15.000 Kr.

Da Sandsugedamperen »Sally« af København tilhørende N. C. Monberg A/S forliste ved Færøerne den 22. Maj 1939 om Formiddagen, omkom 5 Mand af de 6, som var om Bord. Blandt de Omkomne var Maskinmester Karl Søren Refsgaard Skov. Ved Sø- og Handelsretten krævede hans Enke af A/S Monberg en Erstatning paa ikke over 18.000 Kr. for Tab af Forsørger samt Godtgørelse for Forstyrrelse af Stilling og Forhold.

Fru Refsgaard Skov hævdede bl. a., at Skibet ikke var stort og sødygtigt nok til den meget farefulde Sejlads ved Færøerne, samt at Kaptajnen ikke var i Besiddelse af det særlige Farvandskendskab, som er absolut nødvendigt i det meget vanskelige Farvand.

Da Ulykken skete, havde »Sally« en Dykkerpram og en Jolle paa Slæb. Fortøjningerne til Dykkerprammen sprang, og da »Sally« vendte i den urolige Sø for at komme tilbage til Prammen, blev Skibets Lastlugge fyldt med Vand. De ombordværende kom i Redningsbaaden. Da »Sally« kæntrade, ramte Skorstenen Redningsbaaden, som fyldtes med Vand. I Dagens Løb omkom samtlige ombordværende med Undtagelse af een Mand.

Sø- og Handelsretten frifandt A/S Monberg og ophævede Sagens Omkostninger. Efter Rettens Opfattelse skyldtes Forliset et Sammentræf af ulykkelige Forhold, der i deres Helhed maa karakteriseres som hændelige.

Højesteret omslødte med syv Stemmer mod tre Sø- og Handelsrettens Dom. A/S Monberg skal til Direktoratet for Ulykkesforsikringen indbetale 15.000 Kr. og i Sagsomkostninger for Højesteret 600 Kr. De syv Dommere henviser bl. a. til, at det var uforsvarligt af Kaptajnen, at han ikke havde ladet Skibets over 22 m² store Lastlugge lukke og skalke, samt at Dækslasten var uheldigt placeret, og at der i Strid med Loven ikke var en Styrmand om Bord. Tre Dommere vilde stadfæste Sø- og Handelsrettens Dom.

Dødsfald

Speditør *Emil Arhoff* er afgaaet ved Døden, 69 Aar gammel, efter nogle Maaneders haabløs Sygdom. Speditør Arhoff startede sin Speditionsforretning i København i 1914 og drev en Overgang en ret omfattende Virksomhed.

Søfartsklubbens Aarsberetning

Søfartsklubben har nu afsluttet sit 3. Aars Virksomhed og er gaaet ind i det 4. Aar.

I 1942 har Klubben været besøgt af ca. 13.300 Søfolk, som har tilbragt en stor Del af deres Fritid i Klubbens Lokaler. Flere af disse Gæster har været i Klubben flere Gange daglig og har tilbragt Tiden dels med at læse de fremlagte Aviser og Tidsskrifter, ligesom Klubbens Bog-

samlinger har været benyttet flittigt. Man skriver sine Breve i Klubben, hvor der er indrettet specielle Skriveborde forsynet med alle Skrivematerialer. Ind imellem Læsningen og Skrivningen benyttes Tiden til at spille Billard, Skak, Dam el. l. samt til at lytte til Radio. I Hyggestuen sludres der, og naar man træffer gamle Bekendte, bliver der spundet mangan en Sømandshistorie. Livet i Klubben foregaar stilfærdigt og hyggeligt, hvilket ogsaa har været Meningens med den.

I de forløbne Aar har danske Søfolk været i Overtal, medens Besøg fra de andre nordiske Lande kun har været sparsomme, hvilket skyldes den indskrænkede Skibsfart, men man glæder sig indenfor Klubben til den forhaabentlig ikke altfor fjerne Fremtid, hvor København igen er et myldrende Skibsfartscentrum, og hvor Klubbens Lokaler kan genlyde af Klangene af de fem nordiske Sprog.

Søfartsklubben er jo ikke alene et Hjem for de danske Søfolk, men et Hjem for alle nordiske Søfolk.

Som bekendt opretholdes Søfartsklubben, der er en selvejende Institution, udelukkende ved private Tilskud og har ingen faste Indtægter. I 1942 har Klubben modtaget ialt 14.875 Kroner, og Bidragene fordeler sig saaledes:

Fra Redere	Kr. 6.225,00
Fra Mandskabsorganisationer	- 500,00
Fra andre Foreninger og Private ...	- 4.650,00
Fonds og Legater	- 3.500,00

Klubbens Udgifter har andraget 12.420 Kroner, medens 2.581 Kroner er overført til 1943 til Dækning af Flytningsomkostninger og Nyanskaffelser af Møbler i Anledning af Klubbens Flytning omkring 1. April til nogle mere hensigtsmæssige Lokaler i Nyhavn 63.

Flere svenske Røde Kors-Skibe til Grækenland

Yderligere et Par eller eventuelt flere svenske Skibe vil inden længe blive indsat i Røde Kors-Fart mellem Canada og Middelhavet. Antagelig i Begyndelsen af April ventes det første af dem, Østasiatisk »Tamara«, at afgaa fra Göteborg.

Hollandsk Værftsudbytte

Rotterdamsche Droogdok Maatschappij i Rotterdam, et af Hollands største Skibsbyggerier, udbetaler for 1942 et Udbytte paa 6 pCt. mod 8 pCt. for 1941.

PERSONALIA**60 Aar**

Inspektør ved »Prinsesse Maries Hjem«, Kaptajn V. J. Weichardt fylder paa Onsdag — den 7. April — 60 Aar. Kaptajn Weichardt gik i Land i 1927 efter i nogle Aar at have været Skibsfører i Det dansk-franske Dampskibsselskab.

*

Paa Torsdag — den 8. April — fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Kaptajn H. Hansen, der har sit Hjem i Rønne og for Tiden fører Damperen Østersøen, 60 Aar.

*

Maskinmester i Søværnets Reserve Lauritz Chr. Jørgensen fyldte i Onsdags 60 Aar.

*

40 Aars Jubilæum

Fuldmægtig *Einar Kliim* fejrede i Gaar — Torsdag — sit 40 Aars Jubilæum i Det Forenede Dampskibsselskabs Tjeneste. Allerede i en ung Alder blev Fuldmægtig Kliim ansat i Selskabets Revisionskontor, hvor han siden har gjort Tjeneste.

*

Fyrvæsenet

Overfyrkontrollør *Jørgen Carl Hansen* fratraadte i Onsdags Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste paa Grund af Alder.

*

Orlogsværftet

Assistent ved Orlogsværftet *S. J. Egsgaard* fratraadte i Onsdags efter Ansøgning sin Tjeneste paa Grund af Svalgelighed.

Assistent Egsgaard er dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

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

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.: »Skibsværft«

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

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

EINAR SCHMITH
Befragting & KlareringAMALIEGADE 13
KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPSKIBSELSKABET

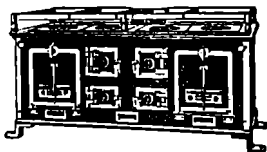
PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

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 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. M.

Telefon: Central 13778.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 1. April 1943.

Nr. 13.

„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 Synvidde* er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Semil (Sm) eller Meter (m). *Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.* I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Danmark.

652. Midlertidigt inddraget Sømærke. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

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

Farvandet Syd for Fyn:

<i>Lys Sand</i>	55° 03', ₂	10° 11', ₇	Spids	r.	2 opadv. Koste	
(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)						

1. Østersøen.

653. (T). Danmark. Christiansø. Snarken. Sømærke bortdrevet. Annulleret.

654. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djuprånna. Krongrundet Fyr. Taagesignal atter i Orden.

(U. f. s. Nr. 13/654. Stockholm 1943.)

Taagesignalet ved *Krongrundet Fyr* paa c. 56° 41',₅ N. 16° 24',₄ E. er atter i Orden. (E. f. S. Nr. 4/347 1943.)

655. Sverige. Öland W.-Kyst. Degerhamn SW. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 13/704. Stockholm 1943.)

Den røde Stage med 2 opadvendte Koste SW. for *Degerhamn* er flyttet c. 200 m mod E. til Pladsen 56° 19',₂₀ N. 16° 21',₁₅ E. (Kort Nr. 181 og 180.)

656. Sverige. Stockholms Skærgaard. Tilljandersknallt Lystønde genudlagt og flyttet.
(U. f. s. Nr. 13/653. Stockholm 1943.)
Lystønden *Tilljandersknallt* ved Sejløbet *Landsort—Södertälje* er genudlagt og flyttet c. 125 m i Retning 240° til Pladsen 58° 45',₄₃ N. 17° 49',₆₂ E.
(E. f. S. Nr. 4/354 1943.)
657. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 13/652. Stockholm 1943.)
Lys- og Fløjtetønden *Landsorts Bredgrund* paa c. 58° 44',₀ N. 17° 53',₀ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 4/353 1943.)
658. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejløbet Södertälje—Landsort. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 13/652. Stockholm 1943.)
Lystønden *Inre Triklubbsgrund* paa c. 58° 47',₉ N. 17° 46',₅ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/310 1943.)
659. (S). Sverige. Sejløbet Södertälje—Sävösund—Oxelösund. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 13/703. Stockholm 1943.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.
1. *Korsnäsgrundet* Lystønde paa c. 58° 51' N. 17° 36' E.
2. *Algubbsgrundet* Lystønde paa c. 58° 51' N. 17° 35' E.
3. *Västra Stendörren* Lystønde paa c. 58° 45' N. 17° 24' E.
(E. f. S. Nr. 50/1711 1942.)
660. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Havn. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 13/702. Stockholm 1943.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:
Herosgrund c. 60° 43' N. 17° 17' E. *Mellanskansrännan*. *Bomhusgrundet*. *Sörgrundet* c. 60° 41' N. 17° 13' E.
(E. f. S. Nr. 50/1720 1942.)
661. Sverige. Bottniske Bugt. Ljusnefjärden. Vallvik Indsejling. Nye Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 13/650. Stockholm 1943.)
Ved Indsejlingen til *Vallvik* Lasteplass er tændt følgende nye Fyr:
a) Paa Holmen *Storgrytan* NW.-Pynt paa 61° 12',₂₈ N. 17° 09',₇₃ E. et Fyr, *Storgrytan* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5,₅ m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus paa sort Fundament. Fyret lyser, som følger:
1. Hvidt i Pejll. fra 15° til 190°. 3. Grønt i Pejll. fra 264° til 290°.
2. Rødt i — - 190° - 264°. 4. Rødt i — - 290° - 305°.
b) Paa Holmen *Lillgrytan* NW.-Pynt paa 61° 12',₀₈ N. 17° 08',₈₀ E. et Fyr, *Lillgrytan* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 4 m. Synsvide: 8 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:
1. Hvidt i Pejll. fra 157° til 212°. 3. Hvidt i Pejll. fra 233° til 238°.
2. Grønt i — - 212° - 233°. 4. Rødt i — - 238° - 256°.
c) Paa Kajen i *Vallvik* paa 61° 11',₅₄ N. 17° 10',₅₅ E. et Fyr, *Vallvik nedre* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 9 Sm. Hvidt Fyrstativ forsynet med trekantet Dagmærke, hvidt med røde Kanter.
d) Paa Kajen i *Vallvik*, c. 210 m 145° fra *Vallvik nedre* Fyr, et Fyr, *Vallvik övre* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 17 m. Synsvide: 9 Sm. Hvidt Fyrstativ forsynet med trekantet Dagmærke, hvidt med røde Kanter.
Fyrene *Vallvik övre* og *nedre* er overet i Pejlling c. 145° og leder fra *Lillgrytan* Fyrs NE.-lige hvide Vinkel til *Vallvik*; c. 200 m fra Kajen fører Ledelinien over en 7,₆ m Grund.
Brændetid for Fyrene a—d: 15. Juli—1. Juni.

662. (P). Sverige. Bottnisko Bugt. Neutralitetsløb og Afmærkning forandres.

(U. f. s. Nr. 12/576. Stockholm 1943.)

1. Paa Strækningen *Degerfjärden—Högbonden* bliver Neutralitetsløbet ved Foraarsudlægningen af Sømærker lagt om, saaledes at Ruten kommer til at gaa fra *Degerfjärden* og derpaa mellem *Stjärnögrund* og *Stjärnöudde*, mellem *Långholm* og *Skälbadan*, W. om *Nygrund* og *Storgrund*, S. om *Finngrund* og *Skälbadarna* ved *Skagsudde*, hvorefter den følger det almindelige Løb mellem *Råskärsön* og *Vågö* samt Løbet W. om *Trysunda* og *Ulvön* forbi *Ytternäsan* og W. om *Skötbådan* til Søen E. for *Högbonden*, hvor den atter slutter sig til det nuværende Neutralitetsløb.

Ved ovennævnte Omlægning af Neutralitetsløbet foretages følgende Forandringer ved Løbets Afmærkning:

Følgende Sømærker inddrages:

- a) Den sorte Stage med 1 Ballon paa $63^{\circ} 20',_{77}$ N. $19^{\circ} 19',_{00}$ E., E. for *Gammelgrund*.
 b) Den sorte Stage med 1 Ballon paa $63^{\circ} 06',_{60}$ N. $18^{\circ} 47',_{60}$ E., E. for *Skrubbgrund*.

Følgende nye Sømærker udlægges:

- c) En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa $63^{\circ} 20',_{43}$ N. $19^{\circ} 17',_{63}$ E., WNW. for en 5 m Grund NNW. for *Stjärnögrund*.
 d) En sort Stage med 1 Ballon paa $63^{\circ} 19',_{30}$ N. $19^{\circ} 15',_{00}$ E., E. for en 5 m Grund SE. for *Stjärnöudde*.
 e) En sort Stage med 2 Balloner paa $63^{\circ} 16',_{20}$ N. $19^{\circ} 11',_{95}$ E., E. for en 4,5 m Grund E. for *Långholm*.
 f) En rød Stage med 2 opadvendte Koste paa $63^{\circ} 13',_{62}$ N. $19^{\circ} 07',_{78}$ E., W. for en 8,5 m Grund W. for *Nygrund*.
 g) En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa $63^{\circ} 11',_{75}$ N. $19^{\circ} 06',_{22}$ E., W. for en 7 m Grund W. for *Storgrund*.

2. Paa Strækningen *Brämön—Bålsö* omlægges ligeledes ved Sømærkernes Foraarsudlægning Neutralitetsløbet, saaledes at Ruten kommer til at gaa W. om Grunden *N. Myran*, W. om *Vitöarna*, *Jättholmarna* og *N. Korvgrund* samt E. om Grunden *Britas klack*, SE. for hvilken den atter slutter sig til det nuværende Neutralitetsløb.

Ved ovennævnte Omlægning af Neutralitetsløbet foretages følgende Forandringer ved Afmærkningen:

Følgende Sømærker inddrages:

- a) Den sorte Stage med 2 Balloner paa $62^{\circ} 01',_{30}$ N. $17^{\circ} 34',_{20}$ E., E. for en 10 m Grund WNW. for *Gran*.
 b) Den sorte Stage med 1 Ballon paa $61^{\circ} 58',_{04}$ N. $17^{\circ} 34',_{10}$ E., E. for *Simpgrunden*.

Følgende nye Sømærker udlægges:

- c) En sort Stage med 2 Balloner paa $61^{\circ} 55',_{20}$ N. $17^{\circ} 25',_{25}$ E., E. for Grunden *Flatbotten*.
 d) En rød Stage med 3 opadvendte Koste paa $61^{\circ} 54',_{40}$ N. $17^{\circ} 30',_{00}$ E., S. for *N. Gullgrund*.

663. (P). Sverige. Bottnisko Bugt. Sundsvall Indsejling. Draghällan Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 13/649. Stockholm 1943.)

Ved Fyrenes Tænding den 20. Juli 1943 vil *Draghällan* Fyr paa c. $62^{\circ} 21'$ N. $17^{\circ} 27'$ E. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 10^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , Lys 3^s , Mørke 5^s . Synsvidde for hvidt, rødt og grønt Lys: 12 Sm. Fyret vil lyse, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra 48° til 93° (uforst.). | 7. Grønt i Pej. fra 236° til 246° |
| 2. Grønt i — - 93° - 137° (uforst.). | 8. Hvidt i — - 246° - $251^{\circ},_{5}$. |
| 3. Grønt i — - 137° - $141^{\circ},_{5}$. | 9. Rødt i — - $251^{\circ},_{5}$ - 270° . |
| 4. Hvidt i — - $141^{\circ},_{5}$ - $147^{\circ},_{5}$. | 10. Grønt i — - $270^{\circ},_{5}$ - 286° . |
| 5. Rødt i — - $147^{\circ},_{5}$ - 157° . | 11. Hvidt i — - 286° - $301^{\circ},_{5}$. |
| 6. Rødt i — - 157° - 171° (uforst.). | 12. Rødt i — - $301^{\circ},_{5}$ - 316° . |

664. Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser. Rettelse til E. f. S. Nr. 9/516 1943.

(N. f. S. Nr. 12/647. Berlin 1943.)

I E. f. S. Nr. 9/516 1943, Linie 7, rettes Klokkeslættet „1300“ til „1800“.
 (E. f. S. Nr. 9/516 1943.)

665. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.
 (N. f. S. Nr. 12/599. Berlin 1943.)
 Den 12., 20. og 27. April 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 1700 Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.
 Fareomraadet paa Søen begrænses
 mod Vest af en Linie, der fra *Altwerder Kirke* gaar i Retning 299° til Punktet 54° 11',₄ N. 15° 22',₄ E.
 mod Nord af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet 54° 13',₄ N. 15° 29',₅ E.
 mod Øst af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.
 Sikkerhedshøjde: 3000 m.
 Fareomraadet bliver ikke bevogtet.
 Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalflag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Vindsemaføren 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.

666. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Barhöft NE. Dybde aftaget.
 (N. f. S. Nr. 12/600. Berlin 1943.)
 Under Henviisning til E. f. S. Nr. 10/548 1943 meddeles, at Tilsandingen paa Strækningen mellem de røde Spirtønder V paa c. 54° 27',₀ N. 13° 03',₈ E. og W. er tiltaget, saaledes at mindste Dybde i Ledefyrinien her nu er 3 m og ved den S.-lige Side af Løbet 3,₅ m.
 For Skibe med et Dybgaaende af indtil 4,₃ m er Passage dog mulig under Lodsvejledning.
 (E. f. S. Nr. 10/548 1943.)

667. Tyskland. Kiel Havn. Holtenu Red. Forbud mod Ankring.
 (N. f. S. Nr. 12/655. Berlin 1943.)
 Det er forbudt at ankre paa den Del af *Holtenu Kanalred*, der begrænses som følger:
 Mod Nord af Redens N.-Grænse,
 mod Øst af Meridianen 10° 09' 48" E. og
 mod Syd af den N.-lige Grænse for Sejlløbet (Fyret ved N.-Siden af Kanalmundingen i Pejling 270°).
 Saafremt der ikke er tilstrækkelig Plads til Ankring paa den resterende Del af *Holtenu Kanalred*, skal Ankerpladsen i *Heikendorfer Bugt* benyttes.
 (Se Tillæg.)

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

668. Sverige. Sundet. Malmö. Trafksignaler ved Malmö store Tørdok.
 (U. f. S. Nr. 13/698. Stockholm 1943.)
 For at forebygge, at der indtræffer Ulykker under Skibes Indsætning i og Udsætning af *Malmö store Tørdok* ved det Sug, som opstaar ved et andet Skibs Passage af Tørdokken, vil følgende Signaler blive hejst paa Stormsignalmasten paa W.-lige Mole:
 Om Dagen: Et rødt Flag.
 Om Natten: En rød Lanterne.
 Naar et af nævnte Signaler er vist, skal alle Skibe sætte Farten ned til det mindst mulige under Passage af Havneindløbet samt iagttage al mulig Forsigtighed under saavel Ind- som Udpassage.
 c. 55° 36',₈ N. 12° 59',₇ E.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1943
1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved *Lillebæltsbroen* og *Storstromsbroen*.
2/249 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre *danske* Farvande.
1/8
2/250
2/251
4/342 Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
7/452 Farvande.
8/496
13/652

I. Østersøen.

- 1943
1/7 *Østersøen*. Oplysning om Operationsomraade.
1/8 *Østersøen*, E.-lige Del. Mincomraader.
8/472 *Danmark*. *Lolland S.-Kyst*. *Rodby Havn*. Dybde i Indløb aftaget.
1/10 *Danmark*. *Falster E.-Kyst*. *Hesnæs Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
7/454 *Danmark*. *Møn S.-Kyst*. *Klintholm Havn*. Dybde aftaget.
1/12 *Danmark*. *Fakse Havn*. Dybde aftaget.
1/13 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
1/14 *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/16 *Danmark*. *Bornholm*. *Neksø Havn*. Ledefyr midlertidigt slukket.
1/18 *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
3/299 *Sverige*. *Trelleborg—Falsterbokanalen*. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
7/455 *Sverige*. *Trelleborg—Smygehuk*. Sejlanvisning.
1/19 *Sverige*. *Karlskrona W.-lige* Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sejladshindringer.
1/21 *Sverige*. *Karlskrona Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22 *Sverige*. *Karlskrona S.-lige* Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23 *Sverige*. *Karlskrona Red*. Torpedoindskydningsbaner.
1/24 *Sverige*. *Kalmarsund*. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/25 *Sverige*. *Öland E.* Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
1/26 *Sverige*. *Öland E.* Miner udlagt.
1/27 *Sverige*. *Arholma og Landsort*. Anvisninger angaaende Ankring.
1/28 *Sverige E.-Kyst*. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
1/29 *Sverige*. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
1/30 *Sverige*. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.
1/31 *Sverige*. *Gotland N.-Kyst*. *Färösund*. Miner udlagt. Advarsel.
1/32 *Sverige*. *Gotland*. *Färösund*. Forbud mod Ankring.
1/33 *Sverige*. *Hävringe—Kråkelund*. Miner udlagt.
1/34 *Sverige*. Sejlløbet *Arkö—Häradskår*. *Barösund*. Lodsfartøj udlagt.
1/35 *Sverige*. *Ullången—Landsort*. *Hävringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
6/428 *Sverige*. *Nyköping E.* Skydeøvelser. Advarsel.
1/36 *Sverige*. *Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund*. Forbud mod Ankring.

- 1048
1/37 Sverige. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved *Viksten*. Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.
- 7/456 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejløb. Östra Röko. Lodsartøjs Plads.*
- 1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.*
- 1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.*
- 1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.*
- 1/41 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.*
- 1/42 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.*
- 1/43 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vazholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.*
- 1/44 Sverige. *Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.*
- 1/45 Sverige. *Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.*
- 1/46 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Skydeøvelser.*
- 1/47 Sverige. *Bottniske Bugt. Kalix Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.*
- 1/48 Finland. *Sejlanvisning.*
- 1/49 Finland. *Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.*
- 1/50 Tyskland. *Signaler forbudt i tyske Farvande.*
- 1/51 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.*
- 1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.*
- 1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.*
- 1/54 Tyskland. *Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.*
- 1/55 Tyskland. *Memel Anduvning. Skydeomraade.*
- 3/320 } Tyskland. *Memel Anduvning. Forbudt Omraade.*
- 3/321 }
- 1/56 } Tyskland. *Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/57 }
- 1/58 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.*
- 1/59 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.*
- 1/60 Tyskland. *Danzig Bugt. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.*
- 1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.*
- 1/62 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 9/516 } Tyskland. *Danzig Bugt. Skydeøvelser.*
- 13/664 }
- 1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.*
- 1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.*
- 1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.*
- 7/457 Tyskland. *Rügenwalde Indsejling. Tilsanding.*
- 1/67 Tyskland. *Nest. Skydeøvelser.*
- 13/665 Tyskland. *Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.*
- 1/68 Tyskland. *Swinemünde. Advarsel til Søfarende.*
- 1/69 Tyskland. *Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/70 Tyskland. *Darßer Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/71 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.*
- 1/72 Tyskland. *Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/73 Tyskland. *Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.*
- 1/74 Tyskland. *Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*
- 1/75 Tyskland. *Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 13/667 Tyskland. *Kiel Havn. Hollenau Red. Forbud mod Ankring.*
- 6/433 Tyskland. *Kiel Havn. Mollenort W. Somærker midlertidigt udlagt.*
- 1/76 Tyskland. *Passage gennem Kielerkanalen.*
- 1/77 } Tyskland. *Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*
- 1/78 }

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

- 1943
1/79 Danmark. *Sundet N.-lige Anduvning. Vagtakib.*
- 10/550 Danmark. *Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.*
- 10/551 Danmark. *Sundet. Hornbæk Havn. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 1/80 Danmark. *Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.*
- 1/81 Danmark. *Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.*
- 1/82 Danmark. *Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*
- 1/83 Danmark. *Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 1/84 Danmark. *Sundet. Vedbæk Havn Indsejling. Sejløb forandret.*
- 1/85 Danmark. *Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
- 1/86 Danmark. *Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
- 1/88 Danmark. *Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
- 1/89 Danmark. *Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/90 Danmark. *Sundet. Københavns Havn. Lynetteløb uddybes. Advarsel.*

- 1948
 7/469 } *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr* midlertidigt nedlagt.
 1/91 } *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
 1/92 } *Danmark. Sundet. Sejlads m. v. i Sundets S.-lige Del.*
 10/553 } *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer* udlagt. Midlertidig Afmærkning.
 1/93 } *Advarsel.*
 8/499 } *Sverige. Sundet. Sejlruiter* afmærket. Sejladforskrifter.
 11/584 } *Sverige. Sundet. Sejlroto* for Vinteren.
 3/325 } *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning* om Ankring og Fiskeri.
 1/95 } *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning* om Uddybningsarbejder.
 1/96 } *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib* og Lystønder udlagt.
 1/97 } *Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen* Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.
 1/98 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom* gravede Rende. Mindre Sandforyskydning.
 1/99 } *Sømærker* flyttet.
 7/459 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom* gravede Rende. Undervandshindring rapporteret.
 10/567 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom. Nyord Havn. Duc d'Albe* væltet. Vragvager
 udlagt.
 1/100 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidige Bestemmelser* angaaende Sejlads under den
 under Bygning værende Vejbro over *Ulvund* mellem *Kalvehave* og *Koster*.
 1/101 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro* under Bygning. Advarsel.
 12/633 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende* over *Tolkebarren*. Oplysning
 om Dybde.
 1/104 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo Havn. Færgeleje* under Bygning.
 1/106 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje* under Bygning.
 11/587 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Musned Sund. Brosignaler* med Kugler midlertidigt ind-
 stillet.
 4/378 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber* knækket af
 Isen.
 1/107 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde* aftaget.
 1/108 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde* midlertidigt
 aftaget.
 1/109 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn* Indsejling. Dybde
 midlertidigt aftaget.
 7/460 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund. Fyrbelysning* midlertidigt forandret. Sejl-
 anvisning.
 1/110 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde* aftaget.
 1/111 } *Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrr* ødelagt.
 1/112 } *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde* aftaget.
 8/501 } *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/114 } *Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Oplysning* om Sømærkes Plads.
 1/115 } *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn* Indsejling. Dybde.
 1/116 } *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
 8/502 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Vindeby W. Bøjer* udlægges midler-
 tidigt. Advarsel.
 9/523 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning* om Dybde.
 1/118 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Æroskøbing Havn. Oplysning* om Dybde.
 1/119 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg* Anduvning. Spidstønde udlagt.
 8/482 } *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr* midlertidigt fjernet.
 1/121 } *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Bro* og Duc d'Alber midlertidigt opført.
 11/612 } *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/122 } *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr* midlertidigt flyttet. Advarsel.
 1/123 } *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*
 1/124 } *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler* for Skarpskydning. Advarsel.
 13/675 } *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
 1/125 } *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.*
 1/126 }

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1943
 1/127 } *Kattegat. Skagerrak. Advarsel* for Fiskeri.
 1/128 } *Danmark. Kattegat. Bestemmelser* angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i
Kattegat.
 1/129 } *Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning* om Dybde.
 1/130 } *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje* udlagt.
 13/678 } *Danmark. Isefjord. Gravede Rende* over *Lynæs Sand*. Oplysning om Dybde.
 9/526 } *Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.*
 12/639 } *Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.*

- 1948
 1/132 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/133 *Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.*
 1/134 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Oplysning om Dybde.*
 1/136 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas Anduvning. Sømærke bortdrevet.*
 1/137 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.*
 1/138 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.*
 1/139 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.*
 1/140 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 13/679 *Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.*
 1/141 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.*
 1/142 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.*
 1/143 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.*
 2/296 *Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/242 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.*
 1/243 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.*
 1/144 *Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.*
 1/145 *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.*
 1/146 *Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.*
 13/080 *Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydesvølser. Advarsel.*
 1/147 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.*
 1/148 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/149 *Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.*
 1/150 *Danmark. Limfjorden. Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads gennem Vejbroen over Aggersund.*
 1/152 *Danmark. Limfjorden. Venø Fiskerihavn. Oplysning om Dybde og Uddybning.*
 1/153 *Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.*
 1/154 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.*
 3/330 *Danmark. Limfjorden. Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn.*
 1/156 *Danmark. Limfjorden. Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ud for Hanklit.*
 1/157 *Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.*
 1/158 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.*
 1/159 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.*
 2/273 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.*
 1/160 *Danmark. Limfjorden. Odde-sundbroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Odde-sundbroen.*
 6/451 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.*
 11/596 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.*
 1/162 *Danmark. Skagerrak. Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for Hirtshals.*
 8/487 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagsignal midlertidigt ude af Virksomhed. Afmærkning midlertidigt i Uorden.*
 10/560 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn Anduvning. Sømærke bortdrevet.*
 1/163 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.*
 1/164 *Sverige. Skagerrak. Sotenskanalen. Oplysning om Aabning af Bro.*
 1/165 *Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.*
 1/166 *Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapel. Forbud mod Ankring.*

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1948
 1/167 *Norge. Farlige Omraader. Advarsel.*
 1/168 *Norge. Vest-Finmark. Farlige Omraader. Advarsel.*
 1/169 *Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.*
 1/170 *Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.*
 1/171 *Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.*
 1/172 *Norge. Malangen Fjord. Mineomraade. Advarsel.*
 7/465 *Norge. Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.*
 1/173 *Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/174 *Norge. Lofoten. Svolvevær. Alarmtilstand.*
 1/175 *Norge. Folla. Spærret Omraade.*
 1/176 *Norge. Stifjord—Fugloyfjord. Mineomraade.*
 1/177 *Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.*
 2/277 *Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.*
 1/179 *Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.*
 1/180 *Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.*
 1/181 *Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.*
 11/599 *Norge. Kristiansund og Aalesund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrifter.*
 11/600 *Norge. Giskoy N. Spærret Omraade.*
 1/182 *Norge. Giskesund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.*
 1/183 *Norge. Stadlandet. Mineomraade.*

1948.
 3/333 *Norge. Gosen. Sejladsforskrift.*
 1/184 *Norge. Sogn og Fjordane. Frajsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.*
 12/646 *Norge. Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord. Mineomraade.*
 1/185 *Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.*
 1/186 *Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.*
 1/187 *Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.*
 2/278 } *Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.*
 13/681 }
 13/682 *Norge. Bergen Anduvning. Spærrot Omraade. Sejladsforskrift.*
 1/188 *Norge. Hordaland. Lerøyfarvandene. Spærretid.*
 1/189 *Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.*
 1/190 *Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.*
 1/191 *Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.*
 11/601 *Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.*
 1/193 *Norge. Talgjøfjord. Mastrafjord. Mineomraader.*
 1/194 *Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 12/647 *Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.*
 4/374 *Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.*
 1/195 *Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.*
 1/196 *Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.*
 1/197 } *Danmark. Graadby. Sandforskydning. Advarsel.*
 8/490 }
 1/199 *Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.*
 10/564 *Danmark. Mano W. Sømærke midlertidigt udlagt.*
 1/200 *Danmark. Rømo E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.*
 Oplysning om Dæmning.
 1/201 *Lister Dyb. Rømo—Sild. Forbud mod Ankring.*
 1/202 *Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.*
 1/203 *Holland. Forbudte Omraader.*
 1/204 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1948
 1/238 *Skagerrak. Nordaen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.*
Danmark.
 1/205 *Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.*
 1/206 *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.*
 1/207 *Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.*
 1/208 *Nødmeldinger fra Skibe.*
 1/209 *Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 1/210 } *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i*
 7/467 } *danske Farvande.*
 11/604 }
 1/211 *Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra dansk Havn til Sverige.*
 1/212 *Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.*
Norge.
 1/213 *Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.*
 1/214 *Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.*
 1/215 *Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.*
 4/376 } *Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.*
 13/686 }
Sverige.
 1/216 *Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.*
 2/282 *Sverige. Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.*
 1/217 *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.*
 1/218 *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.*
 1/219 *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.*
 1/220 *Østra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.*
 1/221 *Stockholm Havn. Færdselsforbud.*
 1/222 *Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.*
 1/223 } *Falsterbokanalen. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.*
 8/495 }
 1/224 *Falsterbokanalen. Signaler ved Passage af Kanalen.*
 1/225 *Falsterbokanalen. Midlertidige Lodstationer oprettet.*
 1/226 *Falsterbokanalen. Oplysning om Togtider ved Höllviksbroen.*
 1/227 *Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.*

1948.
1/228 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk*
Kystfarvand.
1/229 *Göteborg* og *Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
1/230 *Sverige.* Midlertidige Lodsfarvande.
Tyskland.
1/231 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
1/232 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
1/233 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
1/234 Afstandssignal. Advarsel.
1/235 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minofrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene
dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak.*
1/237 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
4/377 Afmærkning. Advarsel.

669. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kalvehave NE. Undervandshindring rapporteret.
Et Skib rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa $55^{\circ} 00'$ ($15''$) N. $12^{\circ} 11'$ ($17''$) E., c. 230 m NW. t. W. for *Søndre-Knigge* hvide Stage med 1 Halmvisk.
670. Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Fyr. Oplysning om Lysgrænser.
Stubbekøbing Fyr paa c. $54^{\circ} 53',4$ N. $12^{\circ} 01',9$ E. lyser, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 146° til 150° . 3. Rødt i Pejll. fra $151^{\circ},5$ til 156° .
2. Hvidt i — — 150° - $151^{\circ},5$.
(Fyr-Fort. Nr. 779.)
671. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved. Mølle fjernet. Vindmotorer opført.
1. *Knudskovgaard* Mølle paa $55^{\circ} 03' 50''$ N. $11^{\circ} 43' 07''$ E. er fjernet.
2. Følgende Vindmotorer er opført:
a) *Knudskovgaard* Vindmotor paa $55^{\circ} 03' 52''$ N. $11^{\circ} 43' 12''$ E.
b) *Knudskovhuse* Vindmotor paa $55^{\circ} 03' 21''$ N. $11^{\circ} 46' 44''$ E.
(Kort Nr. 161, 160, 140 og 126.)
672. Danmark. Storo-Bælt. Langeland W. Elsehoved S. t. E. Vrag.
Vraget af et Skib, hvoraf intet rager op over Vandet, rapporteres at være sunket i 14 m Vand paa c. $55^{\circ} 03',2$ N. $10^{\circ} 47',4$ E., c. 2,9 Sm 172° fra *Elsehoved* Fyr. Dybde over Vraget: c. 8 m. Stedet er foreløbigt afmærket med en Bøje med et rødt-hvidt-blaa Flag.
673. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg SE. Hanc Bugt. Skydeøvelser. Advarsel.
Skarpskydningsøvelser afholdes hver Tirsdag, Onsdag, Torsdag og Fredag Kl. 0800—1700 fra en Skydeplads ved *Bøgebjerg* paa $55^{\circ} 04'$ ($31''$) N. $10^{\circ} 17'$ ($54''$) E.
Skydeomraadet over Søen begrænses af 2 Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 174° og 221° samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius 1,84 Sm (3400 m).
(Kort Nr. 170 og 152. Danske Lods III, Side 166.)
674. Danmark. Lille-Bælt. Aarø S. Vragvager inddraget.
Vragvageren, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag 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, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 11/591 1943.)
675. Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Skydeøvelser. Advarsel.
Skarpskydningsøvelser afholdes paa Skydeterrænet ved *Halk* den 1. April 1943 Kl. 0900—1800 og Kl. 2100—2400 samt den 2. April 1943 Kl. 0900—1500.
Fareomraadet under Skydningerne begrænses
mod Øst af Meridianen gennem *Halk Hoved*, $9^{\circ} 42' 00''$ E.,
mod Syd af Breddeparallelens gennem *Barsø N.-Spids*, $55^{\circ} 07' 53''$ N. og
mod Vest af en Linie fra *Barsø N.-Spids* paa $55^{\circ} 07' 53''$ N. $9^{\circ} 33' 27''$ E. til *Kelstrup Strand* paa $55^{\circ} 11' 28''$ N. $9^{\circ} 35' 16''$ E.
Vedrørende Signaler under Skydningerne henvises til E. f. S. Nr. 1/124 1943.
Signalmasten i Skydeterrænets NE.-lige Del: c. $55^{\circ} 10',6$ N. $9^{\circ} 38',8$ E.
(E. f. S. Nr. 1/124 1943.)
676. Danmark. Lille-Bælt. Helnæs W. Vragvager inddraget.
Vragvageren, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa $55^{\circ} 07' 32''$ N. $9^{\circ} 56' 54''$ E., c. 1,3 Sm 249° fra *Helnæs* Fyr, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 12/637 1943.)

677. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Als. Mølle fjernet.
Vestermark Mølle paa $54^{\circ} 52' 30''$ N. $9^{\circ} 52' 48''$ E. er fjernet.
 (Kort Nr. 154, 152, 150, 185 og 126. Danske Lods III, Side 151 og 321.)
 (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

678. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 27. Marts 1943 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
 (E. f. S. Nr. 9/525 1943.)
679. (T). Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
 Dybden i Indløbet til *Anholt Havn* paa c. $56^{\circ} 42',9$ N. $11^{\circ} 30',7$ E. er i den N.-lige Del mellem Havnens Ydermoler aftaget til 3,2 m.
680. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarua. Skydeøvelser. Advarsel.
 (U. f. s. Nr. 13/609. Stockholm 1943.)
 Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i Tiden: 5.—10. April 1943 fra *Vallda Sandö* SW.-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*, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie, der fra *Vallda Sandö* gaar i Retning 290° , og mod Vest af en Cirkellinie med Centrum i *Vallda Sandö* SW.-Pynt og Radius 10,8 Sm.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

681. Norge. Bergen Anduvning. Spærret Omraade. Grænse forandret.
 (N. f. S. Nr. 12/628. Berlin 1943.)
 Nordgrænsen i det i E. f. S. Nr. 2/278 1943 nævnte spærrede Omraade i *Salhus Fjord* er Breddeparallellen $60^{\circ} 33',0$ N.
 (E. f. S. Nr. 2/278 1943.)
682. Norge. Bergen Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
 (N. f. S. Nr. 12/627. Berlin 1943.)
 Det er forbudt at passere gennem *Flatøyosen*, W. for *Øen Flatøy*.
 Passage gennem *Hagelsund*, E. for *Flatøy*, skal, udenfor Spærretiden Kl. 2200—0600, foregaa tæt under Kysten ved Sundets E.-Side.
Hagelsund Fyr: c. $60^{\circ} 32',5$ N. $5^{\circ} 17',0$ E.
 (E. f. S. Nr. 2/278 1943.)
683. Norge. Farsund. Bro opført.
 (N. f. S. Nr. 12/626. Berlin 1943.)
 Mellem *Farsund* og den overfor liggende Plads *Spindsodden* er paa c. $58^{\circ} 05',85$ N. $6^{\circ} 49',0$ E. og i Retning 43° opført en 220 m lang Jernbro. Højde over Vandfladen: 22 m. Afstand mellem Bropillerne: 90 m.

XI. Bekendtgørelser m. m.

684. Danmark. Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Søfarten.
 Den 13. Marts 1943 er udstedt Lov Nr. 120-1943 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten.
 Denne Lov, der træder i Stedet for Lov Nr. 481 af 14. September 1940 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten, jfr. Lov Nr. 94 af 13. Marts 1942, træder i Kraft den 1. April 1943 og har Gyldighed indtil Udgangen af Marts Maaned 1944.

De i Henhold til tidligere Love udfærdigede Bevillinger og Tilladelser samt trufne administrative Foranstaltninger m. v. inden for de Omraader, der omfattes af denne Lov, bevarer deres Gyldighed, medmindre Ministeren for Handel, Industri og Søfart bestemmer andet.

(E. f. S. Nr. 15/522 1942.)

685. Danmark. Sommertid.

Den 29. Marts 1943 indførtes i *Danmark* atter Sommertid, idet Uret Kl. 0200 stilledes 1 Time frem til Kl. 0300.

(E. f. S. Nr. 43/1504 1942.)

686. Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser. Rettelse til E. f. S. Nr. 4/376 1943.

(E. f. S. Nr. 5/137. Oslo 1943.)

E. f. S. Nr. 4/376 1943, Punkt A, udgaar og erstattes med:

Uden Tilladelse af vedkommende *Seekommandant* er Besejling af nedennævnte Farvande m. v. forbudt for alle Slags Fartøjer:

A. I Tiden fra Kl. 2200 til Kl. 0600.

1. *Randøesund*. Grænser:
 Mod Øst: Fra *Stangodden*, 58° 06',₂ N. 8° 09',₀ E. til *Torsøy Fyr*, 58° 05',₉ N. 8° 09',₀ E.
 Mod Syd: Fra *Torsøy S.-Pynt*, 58° 05',₄₅ N. 8° 08',₅ E. til *Ranholmen Fyr*, 58° 05',₁₁ N. 8° 07',₅ E.
 Mod Vest: Fra *Stokken Fyr*, 58° 06',₈ N. 8° 06',₄ E. og N.-over til Kysten.
2. *Vestergapet*. Grænser:
 Mod Sydvest: Fra *Torstenneset*, 58° 04',₄₅ N. 7° 57',₃ E. til *Trulsodden*, 58° 04',₂₅ N. 7° 58',₁ E.
 Mod Nordøst: Fra 58° 05',₈₅ N. 7° 59',₄₅ E. til 58° 05',₄₅ N. 8° 00',₀ E.
3. Hovedfarvandet til *Farsund*. Grænser:
 Fra *Bremerodden Fyr*, 58° 03',₅ N. 6° 52',₈ E. til *Katland Fyr*, 58° 03',₃ N. 6° 50',₅ E., til *Lyngholmen*, 58° 04',₁₁ N. 6° 50',₉ E., til N.-Pynten af *Oroy*, 58° 04',₅₅ N. 6° 50',₅ E., til *Sundsodden*, 58° 05',₁₅ N. 6° 48',₈ E. og fra *Farøy Fyr*, 58° 05',₈ N. 6° 48',₉ E. til *St. Håøy Fyr*, 58° 04',₈ N. 6° 50',₆ E., til *Langøy Fyr*, 58° 04',₄ N. 6° 51',₈ E. og derfra til Udgangspunktet.
4. S.-lige og N.-lige Indsejling til *Egersund*. Grænser:
 S.-lige Løb: Fra *Skarvøy Fyr*, 58° 24',₃ N. 5° 59',₃ E., E.-over til Kysten.
 N.-lige Løb: Meridianen gennem 5° 52',₅ E.
5. Hovedfarvand til *Stavanger*. Grænser:
 For indgaaende Skibe Forbindelseslinien *Tungenes Fyr—Fjøløy Fyr*.
 For udgaaende Skibe Forbindelseslinien mellem *Hammeren*, c. 59° 00',₅ N. 5° 39',₇ E. og *Skaraberg*, c. 59° 01',₈ N. 5° 42',₅ E.
6. *Brimsefjord*. Grænser:
 For indgaaende Skibe Forbindelseslinien mellem *Hanasandholmen* paa c. 59° 06',₄ N. 5° 47',₁₁ E. til *Flatneset* paa c. 59° 06',₅ N. 5° 48',₃ E. og *Talgje Fyr* paa c. 59° 06',₂ N. 5° 51',₈ E.
 til *Marshove Fyr* c. 59° 05',₁₁ N. 5° 53',₇ E.
 For udgaaende Skibe Breddeparallellen 59° 04',₅ N.
7. *Karmsund* med *Haugesund* og *Kopervik*. Grænser:
 mod Syd: Breddeparallellen 59° 16',₁₁ N.
 mod Nord: Forbindelseslinien mellem *Kvalen Fyr* paa c. 59° 25',₉ N. 5° 14',₆ E., *Sørhaugøy Fyr* c. 59° 25',₄ N. 5° 14',₇ E. og *Osnesgavlen Fyr* paa c. 59° 24',₅ N. 5° 15',₁ E.
8. *Lervik* Havn og Ankerplads. Grænser:
 Mod Syd: Breddeparallellen 59° 46',₀ N.
 Mod Øst: Meridianen gennem 5° 32',₉ E.
9. *Askevold* Havn. Grænser:
 Mod Vest: Fra *Granesund Fyr*, 61° 19',₉ N. 5° 03',₇ E. og N.-over til Kysten.
 Mod Syd: Fra *Granesund Fyr* til *Lauholmen S.-Pynt*, 61° 19',₇₅ N. 5° 04',₂ E. og E.-over til Kysten.
10. *Daviken* i *Nordfjord*, c. 61° 53',₅ N. 5° 33' E.
 (E. f. S. Nr. 4/376 1943.)

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. 105 Die Eider, Norder- und Süder Piep.

 Tillæg.

I. Østersøen.

687. Danmark. Dueodde WSW. Vrag.

Vraget af et Skib, af hvilket 2 Master og 1 Skorsten rager op over Vandet, er sunket i c. 13 m Vand paa c. $54^{\circ} 54',9$ N. $14^{\circ} 45',9$ E., c. 12 Sm 244° fra *Dueodde N. Fyr.*

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

688. Danmark. Sundet. København. Skudehavn. Anlægsbro, Bedding og Duc d'Alber opført.

I *Skudehavns* SW.-lige Hjørne er udfor *A/S Nordbjærg og Wedell's* Baadeværft paa $55^{\circ} 48'$ ($52''$) N. $12^{\circ} 35'$ ($56''$) E. bygget en ny, 70 m lang Anlægsbro, og c. 15 m E. for denne Bro er bygget en ny Ophalingsbedding af c. 85 m Længde, regnet fra Bolværket.

Ved Beddingens yderste Ende er Vanddybden paa Beddingen 4 m; 72 m fra Bolværket er Dybden paa Beddingen $3,5$ m og ind mod Bolværket aftager Dybden jævnt.

Endvidere er der udfor Beddingens E.-Side opført 2 Duc d'Alber, henholdsvis c. 35 m og 70 m fra Bolværket.

(Kort_Nr._134_og_133._Havnelods, Side_123.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

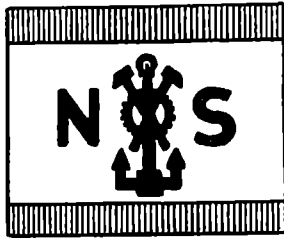
689. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. t. W. Vrag.

Vraget af et Skib, af hvilket Masterne rager op over Vandet, er sunket i c. 15 m Vand paa c. $56^{\circ} 51',1$ N. $11^{\circ} 07',7$ E., c. 15 Sm 303° fra *Anholt Havn 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.



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

=====

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

NYBYGNINGER

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
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN $\frac{A}{S}$
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.**EINAR SCHMITH**
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

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

TUBORGGRØN
eller
RØDViking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
MarinekikkerterInnehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 15

FREDAG 9. APRIL 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Medens de landmilitære Operationer i Tunis synes at være under Udvikling, fortsættes »Dönitz Offensiven«, som Tyskerne kalder den Intensificering af Ubaadskrigen, som muliggøres af de bedre klimatiske Forhold, paa fuld Kraft. Forskellige Militærskribenter, saavel i det neutrale Udland, som hos de Allierede, er tilbøjelige til at betragte Aksens forøgede Ubaadsaktivitet som en forebyggende Foranstaltning overfor de Allieredes aabent udtalte Hensigt om at foretage en Invasion paa det europæiske Kontinent, idet især de neutrale Militærkritikere opstiller sindrige Beregninger over, hvor megen Tonnage de Allierede skal bruge til at gennemføre en saadan Invasion. Om, hvor og naar en saadan Invasion kommer, er naturligvis et Spørgsmaal, som kun ganske faa har Kendskab til, men maaske kan det tages som et Fingerpeg, at omtrent Halvdelen af den engelske Østkyst og hele Sydysten i betydelig Dybde er erklæret for militært Omraade. For en Vurdering af de Allieredes tonnagemæssige Stilling vil det blive interessant at se, om de Allierede kan gennemføre en Invasion paa Fastlandet, for netop Tonnagespørgsmaalet er sikkert det, der volder de Allierede de største Vanskeligheder.

Rapporterne om Forholdene paa de oversøiske Markeder taler stadig om Tonnagemangel, men til Trods herfor er Markederne, selv de frie Trades, hvor man dog vilde være tilbøjelig til at mene, at det var Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel, der regulerede Rateniveauet, bemærkelsesværdig stabile. Den svejtsiske Regering, som er Befragter for Størstedelen af det Korn, der har været afskibet fra River Plate til portugisiske Havne, synes saaledes ikke at være tilbøjelig til at betale mere end \$60:— Basis Buenos Ayres/Lissabon, og ogsaa for de svejtsiske Laster, der er i Markedet River Plate/Genoa, synes Raten at være tilbøjelig til at holde sig paa \$90.

Fra de amerikanske og engelske Markeder rapporteres der kun faa Befragtninger. Der er sluttet en Del Skibe for Erts fra Rio til Northern Range til \$11 plus 55 pCt. Krigstillæg og til Sydney CB. til samme Grundrate, men 104 pCt. Krigstillæg. Fra Indien, Syd- og Vestafrika til U. S. Atlantic er der ligeledes sluttet adskillige Skibe. Fra Wizagapatam til Baltimore er saaledes betalt \$15 plus 40 pCt., hvilket er uforandret for Grundraten, men en Forhøjelse af 27 pCt. for Krigstillæggets Vedkommende. Fra Beira til Northern range er sluttet Malm til \$11.75 plus 30 pCt. Tillæg. Malnfarten fra Sydamerikas Vestkyst er ligeledes en Præferencefart og har ogsaa i den forløbne Uge faaet til-delt adskillige Skibe. Der betales f. Eks. fra Cruz Grande i Chile til Northern Range \$8.50 plus 85 pCt.

Paa vore hjemlige Markeder er Beskæftigelsen stadig tilstrækkelig til den disponible Tonnage. Der er givet Stem for adskillige Kul- og Koksskibe fra Tyskland til danske Havne, ligesom der fortsat er Efterspørgsel efter Tonnage for Salpeter fra Sydnorge til Danmark til uforandrede Rater. Trælastbefragtingen fra Sverige og Finland til Danmark er saa smaat begyndt. Der er saaledes bl. a. sluttet 6/700 Stds. Baad fra Sydfinland til 3 danske Havne til Kr. 117.50. Andre Størrelser og Laste- og Losselhavne betales i Forhold hertil.

KRIGSTIDENS SØFARTSPROBLEMER

Ved Forsikringsforeningens Søforsikringsgruppes Møde for nogle Dage siden holdt Kontorchef i Søfartsministeriet *Ove Nielsen* et Foredrag om en Række af de Problemer, Krigstiden har skabt for den danske Søfart.

Vi bringer fra Bladet *Assurandøren* et Referat af Kontorchefens Foredrag.

Foredragsholderen gjorde Rede for forskellige Foranstaltninger, som var truffet, inden Krigen brød ud, herunder Afholdelse af en Række Kursus for Handelsflaadens Skibsførere, Udsendelse af en Haandbog: »Skibsfartens Betyggelse under Krigsforhold«, Indførelse af et særligt Kaldesignal for danske Skibe, hele Meldetjenestens Organisation m. v.

Baade ved Gennemførelsen af disse forberedende Foranstaltninger og under den forløbne Krigsperiode har der været et snævert og udmærket Samarbejde mellem de forskellige Ministerier, hvorunder Handelsflaadens Forhold sorteres, og Foredragsholderen understregede, at der af Søværnet er ydet Handelsflaadens store og værdifulde Tjenester.

Da Krigen brød ud, bestod den danske Handelsflaade af ca. 430 Lastskibe paa 400 Brutto-Register-Tons eller derover. Ved Besættelsen i April 1940 var Handelsflaadens reduceret til ca. 400 Skibe paa tilsammen ca. 1 Mill. Brutto-Register-Tons, og af disse Skibe er for Tiden kun 180 med tilsammen ca. 330.000 Brutto-Register-Tons under Redernes Kontrol. Under Krigen har ca. 800 Søfolk og 135 Fiskere sat Livet til under Udøvelsen af deres farefulde Dont.

Foredragsholderen gav forskellige Oplysninger om de Sikrings- og Hjælpeforanstaltninger, der er truffet for Søfolkene, herunder den i 1936 indførte Krigsulykkesforsikring for Søfolk, samt Indførelsen af en særlig Hædersgave til omkomne Fiskere og Søfolks Efterladte, og sluttede sin Redegørelse med at understrege Nødvendigheden af den bedst mulige Uddannelse af Søens Folk, saaledes at dansk Skibsfart, naar Krigen er forbi, atter vil være i Stand til at vise Flaget paa Verdenshavene og hævde sig i Kraft af sin høje Kvalitet.

DE SIDSTE ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

I sidste Halvdel af Marts Maaned er der bl. a. anmeldt og registreret følgende Ændringer til det danske Skibsregister:

S/S *Nancy* af Esbjerg (OUJJ) er udslettet som afhændet til Udlandet.

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S er Ejer af nybygget Motorskib *Argentina* af København (OUHI). Brutto- og Nettotonnage henholdsvis 4,630 og 3,520 Tons.

Dampskibsselskabet Solnæs A/S, København. Bestyrelsen: Indtraadt Skibsreder Axel Holger Asmussen, Charlottenlund.

S/S *Agnete* af København (OXZJ) er udslettet som forlist.

Skibsreder Adolf Ejler Sørensen, Svendborg, er Ejer af nybygget tremastet Skonnert med Hjælpe-motor *Lehnskov* af Svendborg (OUHY). Brutto- og Nettotonnage henholdsvis 100 og 73 Tons.

GROSSERER-SOCIETETETS KOMITE

Paa sit konstituerende Møde har Grosserer-Societets Komite genvalgt Grosserer Rudolph Schmidt til Formand.

Til Næstformænd (Præsidiat) genvalgte Grosserer Poul Jacobsen, Grosserer William Prieme og Direktør Andreas Jacobsen, og nyvalgte Direktør Asker Thaulow i Stedet for Grosserer Paul Lassen, der ikke ønskede at blive genvalgt til Præsidiat.

NY DIREKTØR FOR MASKINIST- UNDERVISNINGEN

Som Afløser for Direktør E. Holm, der døde i December Maaned, er Ingeniør ved Søværnet E. P. C. Stahl blevet udnævnt til Direktør for Maskinistundervisningen.

Den nye Direktør, der er født i Odense 1898 som Søn af Konstruktor Stahl, begyndte sin Løbebane i Marinen som Kadet ved Ingeniørafdelingen, og efter Udnævnelsen til Marineingeniør tog han Orlov for at gennemgaa den polytekniske Lærestanstalt, fra hvilken han afgik som cand. polyt. i 1931. I de efterfølgende Aar har Ingeniør Stahl dels været Lærer ved Søofficersskolen og dels gjort anden Tjeneste i Marinen. Han overtog hele den maskintekniske Afdeling ved Søforterne, da de overgik til Søværnskommandoen, og var iøvrigt i de senere Aar Materialeinspektør og Leder af Driftskontoret.

SKIBSSALG I AARETS FØRSTE TRE MAANEDER

I følge Københavns Skibssalg-Bureau var Efter-spørgslen efter Smaaskibe i Slutningen af December og Begyndelsen af Januar meget ringe, og Priserne var tydeligt for nedadgaaende.

I Februar og Marts 1943 har der trods høje Forsikringspræmier og ringe Liv paa Markedet været større Interesse for Køb, og det ser nu ud til, at Priserne skal fæstne sig.

Ganske vist er et Par Skibe omkring 180 d.w. for nylig solgt til lavere Priser end forlangt i Januar Maaned, men til Gengæld solgtes to Skibe omkring 100/110 Tons d.w. til noget højere Priser, og et enkelt Skib paa 80 d.w., der i Januar erhvervedes for 37.000 Kroner, er resolgt med et Par Tusinde Kroners Opgæld.

Alt i alt maa man sige, at Priserne næsten ligger paa samme Niveau som i 1942, og foreløbig skal man vist ikke regne med nogen udtalt Nedgang.

I Bureauets Cirkulære hedder det, at man har Købere til Tonnage fra 200 Tons d.w. og opefter. Nogle af Køberne skal være villige til at løbe en betydelig Selvrisiko — Forskellen mellem Baadens Værdi i Dag og den opnaelige Krigsforsikring er stadig meget stor — hvis der blot kan tilbydes passende Tonange. Imidlertid er der ingen Baade paa Markedet, og kun Dampere *Merkur*, 300 Tons d.w., bygget af Jern i 1889, er solgt for 218.000 Kr. og de to Bugserbaade *Tuna* og *Særinner* for ca. 51.000 og 60.000 Kr.

SVENSKA AMERIKA LINIEN HELT OVER TIL BROSTRÖMKONCERNEN

Efter en Overenskomst mellem *Transatlantic* og *Broströmkoncernen* om en Opdeling af Trafiken paa Nordatlanten har *Transatlantic* til *Broströmkoncernen* til ukendt Pris solgt hele sin Aktiepost i *Svenska Amerika Linien*.

Transatlantics store Aktieopkøb i Amerika-Linien fandt Sted i Begyndelsen af 1942 under haard Konkurrence fra *Broströmkoncernens* Side, hvorved Linien Aktier paa kort Tid sprang fra 79 til Topkursen 190. Dette blev Kulminationspunktet, hvorefter en stor Del af denne Kursstigning gik tabt, da det blev kendt, at der var truffet en Overenskomst mellem de forskellige Interessegrupper. Paa dette Tidspunkt havde *Transatlantic* erhvervet ca. 48.000 Aktier i Amerika-linien eller 4,8 Millioner af Kapitalen, der er 24 Millioner, og ved Generalforsamlingen i Juli Maaned i Fjor repræsenterede Selskabet omtrent Halvdelen af de repræsenterede Aktier. Paa dette Møde vedtoges store Forandringer i Bestyrelsen, hvorved Transgruppen fik 3 Repræsentanter ind.

SVENSK REDERIS FLAADE BOGFØRT TIL 1 KR. PR. SKIB

Rederiaktiebolaget *Transatlantic* og dets Datterselskab *Transpacific* har i 1942 haft et Overskud paa tilsammen 47 Millioner Kr. mod 37 Millioner Kr. Aaret forud. I dette Beløb er imidlertid medregnet 25 Mill. Kr. som Fortjeneste paa solgte eller forliste Skibe. Hele dette Beløb samt 11 Mill. Kr. af Overskudet er anvendt til Afskrivning af Skibenes bogførte Værdi og paa Skibe under Bygning.

Som Følge af denne vidtstrakte Konsolideringspolitik er Flaadens bogførte Værdi, omfattende 9 Skibe under Bygning, ialt 23 Motorskibe paa tilsammen 171,500 Tons, kun 6,500,000 Kr.

Den eksisterende Flaade paa 14 Skibe paa 102,000 Tons d.w. med en Gennemsnitsalder paa 6½ Aar er bogført til en Mindsteværdi af 1 Kr. pr. Skib, medens Skibe under Bygning er bogført til 94 Kr. pr. Ton, hvilket ogsaa er et bemærkelsesværdigt lavt Tal.

Koncernens samlede Flaade bestaar af 21 Skibe paa 190,000 Tons d.w. og 11 Skibe under Bygning paa 95,000 Tons, hvilket vil sige 285,000 Tons d.w.

Transatlantic udbetaler uforandret en Dividende paa 10 pCt. paa almindelige Aktier og 5,5 pCt. paa Præferenceaktier, ialt et Beløb paa over 1 Mill. Kr., medens Resten, ca. 900,000 Kr., føres over i ny Regning.

Transpacific udbetaler uforandret en Dividende paa 10 pCt.

ALVORLIGE SVENSKESKIBSTAB

Den forløbne Uge bragte Meddelelser om et Par meget alvorlige svenske Skibstab, der har kostet adskillige Menneskeliv.

Fra London meddeltes det saaledes til Stockholm, at Helsingborg-Dampere *Milos* og Svenska Orientaliens Dampere *Atland* er forlist. Hele Besætningen paa *Milos*, ialt 30 Mand, hvoraf de ti var Svenskere, befrygtes omkommet. Af *Atlands* 36 Mands store Besætning ved man, at de 8 er omkommet, medens 11 Mand savnes. De reddede er indbragt til Skotland, hvor de fleste af dem ligger haardtsaaret.

Begge Forlis fandt Sted i Løbet af sidste Maaned og har altsaa været kendt længe, uden at man dog har modtaget nogen officiel Meddelelse.

Milos, som byggedes i Blyth 1898, var paa 5,100 Tons d.w. *Atland* byggedes i Sunderland 1910 og var paa 8,000 Tons.

Endvidere opgives Motorskibet *Industria* tilhørende Svenska Lloyd, at være krigsforlist i Farvandet mellem Nordamerika og Sydamerika. *Industria*, der blev bygget i 1940, var paa 2.940 Tons d.w.

ILDSIKRE REDNINGSBAADE

Den svenske Ingeniør *Nils Roxendorff* har opfundet Den ildfast Maling, som har vakt betydelig Opmærksomhed, ikke mindst i Søfartskredse, fordi den med Held kan anvendes som Ildbeskyttelse af Redningsbaade.

Der har i Sverige været afholdt en Demonstration i Overværelse af officielle Repræsentanter for de svenske Skibsfartsmyndigheder, Krigsmarinen og en Række Rederier. Demonstrationen blev foretaget efter Myndighedernes Ønske i Forbindelse med de for Tiden stedfindende Undersøgelser vedr. hele Redningsbaadproblemet. Rundt om Baaden, der nogle Dage forud var paastrøget den nye Maling, blev anbragt Træuld og andre antændelige Stoffer, og Baadens Ydersider blev vædet med Brændselsolie og denatureret Sprit. Ilden brændte en Stund, uden at den fængede i Baaden. Den eneste Virkning var, at Træet udvendig blev lidt forkullet. Et Par Termit-Brandbomber, som blev lagt i Bunden af Baaden og udviklede en Varme paa ca. 3000° C. kunde heller ikke fremkalde Brand i Baaden. Ved samme Lejlighed demonstrerede Opfinderen personlig et For-

søg, der saa temmelig risikabelt ud. Han iførte sig en gammel Militærkappe, som var imprægneret med Malingen, og antændte den, efter at den var overhældt med Sprit paa Ryggen, og ogsaa dette Forsøg forløb tilfredsstillende. Det meddeles, at der i nogen Tid har været ført Forhandlinger med Militærmyndighederne om Imprægnering af Uniformer til Luft- og Tankvaabnets Mandskab, der jo let kan blive udsat for Ild.

PARAVANER TIL SVENSKKE SKIBE

Den svenske Regering har atter taget Spørgsmaalet om Paravaneudrustning til Handelskibe i »viss trafik« som det hedder, op til Overvejelse. Der har tidligere været bevilget ret store Beløb til dette Formaal, og bl. a. har Statens Krigsforsikringsnævn si-

den Februar 1940 givet visse Præmielettelser til Skibe, som anvender Paravaner.

Til Trods herfor er hidtil kun to svenske Handelskibe forsynet med Paravaner paa privat Initiativ, og disse er endnu ikke kommet til Anvendelse. Grunden hertil er aabenbart, at man inden for Søfartskredse tvivler om Paravanebeskyttelsens Værdi, i det mindste under de nuværende Forhold. De svenske Lejdeskibes Forlis udfor den norske Kyst maner imidlertid de i første Række for Sikkerheden til Søs ansvarlige Myndigheder til at tage Spørgsmaalet om Paravaner op til Overvejelse. Der er dog ogsaa truffet visse Foranstaltninger, og der er henstillet til Rigsdagen, at der til særlige Minebeskyttelsesplaner til Lejdetrafikken anvises 500,000 Kr. for Budgetaaret 1942/43 og 1,200,000 Kr. for 1943/44.

Aarsberetninger og Generalforsamlinger.

»Det Forenede«s Nybygningsprogram

Paa Det Forenede Dampskibs-Selskabs Generalforsamling blev der givet udførlige Oplysninger om Selskabets Nybygningsprogram, den planlagte og nu vedtagne Udvidelse af Aktiekapitalen og om Selskabets finansielle Forhold som Helhed.

Om de nye Skibe, der er under Bygning, oplystes det, at de er Dieselmotorskibe, og det første af dem blev allerede bestilt i Slutningen af Aaret 1939, de tre i 1941, medens de to sidste blev bestilt i 1942. De fire største Skibe har en Lastevne paa ca. 6,700 Tons, to af dem er omtrent færdigbygget fra Værft, og de to andre er sat i Vandet og vil i Løbet af nogle Maaneder kunne gøres saa vidt færdige, at der derefter til alle fire Skibe kun vil mangle en Del Udrustningsgenstande, som for Tiden ikke kan fremskaffes. De to mindre Skibe, der har en Lastevne af ca. 4,800 Tons, er under Arbejde paa Bedding og kan formentlig sættes i Vandet i Løbet af Sommeren og derefter gøres færdige i samme Udstrækning som de større Skibe.

Der er saaledes god Udsigt til, at Selskabet kort Tid efter Krigens Ophør, naar de manglende Udrustningsgenstande kan fremskaffes, vil raade over en meget værdifuld Forøgelse af sin Flaade, idet disse seks Skibe er beregnet til Indsættelse i Ruterne paa Nord- og Sydamerika i Forbindelse med de ældre Skibe, som Selskabet forhaabentlig ved Krigens Afslutning vil have til Disposition. Man vil herved blive i Stand til paa tilfredsstillende Maade at hævde Selskabets Interesser i denne Rute, og samtidig gøre en Indsats for Danmarks Tilførsel af Korn, Foderstoffer og andre Varer, som man maa haabe, til den Tid atter vil kunne tilføres Landet.

For et Linierederi som D. F. D. S. er det af Konkurrencehensyn af største Betydning at have tilstrækkeligt Materiel til Betjening af de Ruter, som Selskabet har opretholdt i en lang Aarrække; og ogsaa af Hensyn til den Tillid, som det danske Samfund har vist Selskabet ved Benyttelsen af disse Ruter — ved Landbrugseksporten, de indenlandske Ruter eller til Landets Import — maa Selskabet erkende, at der paa hviler det en Pligt til, naar Forholdene tillader det, at sørge for tilstrækkeligt Materiel til disse Ruters Betjening.

For Tiden har Selskabet dog ikke planlagt Bestilling af flere nye Skibe, baade fordi det er usikkert, hvornaar de nødvendige Materialer til Skibenes Bygning vil kunne fremskaffes, og fordi det ikke nu kan overses, hvilken Art Tonnage man først vil faa mest Brug for; og da desuden Tonnagepriserne nu er kommet op i en saadan Højde, at det maa ventes, at de efter nogen Tids Forløb efter Krigens Afslutning vil blive betydelig lavere end nu, er det ogsaa af denne Grund naturligt at vise Forsigtighed med videre Kontraheringer. I Betragtning af det store Antal Skibe,

Selskabet har mistet, maa det dog antages som givet, at det, naar Sejladsen kan genoptages, hurtigt vil vise sig nødvendigt til Hævdelse af Selskabets Interesser og af Hensyn til dets Forpligtelser overfor det danske Samfund at anskaffe Skibe af de Typer, der kan tilfredsstille de Krav, der trænger sig stærkest paa.

Paa Generalforsamlingen oplystes det videre, at det allerede er nogen Tid siden, de seks Skibe, hvis Bygning nu er vidt fremskredet, blev bestilt, og disse Skibe vil derfor ikke blive saa kostbare som svarende til det nuværende Prisniveau, men alligevel vil deres Anskaffelsespris tilsammen komme op paa ca. 25 Millioner Kr. Dette er væsentlig mere end den Pris, man kunde have anskaffet de tilsvarende Skibe for i Aarene før Krigens, og det vil derfor blive nødvendigt at foretage en ekstraordinær Afskrivning paa Skibenes Kapitalkonto for at bringe denne i passende Forhold til de Skibspriser, der foreligger, naar Krigstidens særlige Indvirkning paa Prisniveauet er ophævet.

At saadanne Forhold kunde komme til at foreligge, stod Selskabets Ledelse klart ved Krigens Begyndelse, og det Overskud, som fremkom som Forskellen imellem de forliste Skibes Erstatningssum og Skibenes bogførte Værdi, blev derfor hensat til Raadighed for dette Formaal paa en »Nybygnings-Reservefonds-Konto« og paa »Krigs-Havari-Konto«. Paa førstnævnte Konto, som hidrører fra de Erstatninger, der allerede er udbetalt, henstaar ca. 4,8 Mill. Kr., medens der paa »Krigs-Havari-Konto« henstaar ca. 3,6 Mill. Kr., som er det Overskud, der svarer til de ikke udbetalte Erstatninger fra Krigsforsikringen for danske Skibes »Gamle Afdeling«. Om sidstnævnte Beløb er det ubestemt, hvornaar det vil indgaa, og dets Omfang vil være afhængig af Krigsforsikringens Mulighed for at opfylde sine Forpligtelser.

Saafermt Bestyrelsens Forslag til Udvidelse af Aktiekapitalen med 15 Mill. Kr. gennemføres, hed det paa Generalforsamlingen, vil Selskabet herved og ved de likvide Midler, der haves, komme til at raade over saa stor en Sum, at der efter Betaling af de under Bygning værende seks Skibe vil blive et Beløb af ca. 4 Mill. Kr. til Rest, som Selskabet endnu ikke ved Bestilling af nye Skibe eller paa anden Maade har disponeret over.

Efter den forrige Verdenskrigs Afslutning, da Selskabets Aktiekapital ligesom nu var 30 Mill. Kr., maatte der i 1922 optages et Dollarslaan, der indbragte ca. 20 Mill. Kr., som benyttedes til Betaling af de af Krigsforholdene nødvendiggjorte Nybygninger. Selskabet maatte derefter i en Aarrække forrente og afdrage dette Laan paa ugunstige Vilkaar og det samtidig med den Belastning, der var lagt paa Selskabet ved de 30 Mill. Kr. Reservefondsbeviser. I Dag er Selskabets Banktilgodehavender ca. 2 Mill. Kr. større end dets Gæld, og Reservefondsbeviserne er nedbragt til 17 Mill. Kr. Alt taget i Betragtning vil det derfor

være en naturlig Udvikling nu at forøge Aktiekapitalen til 45 Mill. Kr. til Støtte for de Opgaver, der ligger for.

Forslaget om Kapitaludvidelsen blev vedtaget med overvældende Majoritet.

NORDEN: 4 pCt.

Dampskibsselskabet Norden har udsendt en foreløbig Regnskabsmeddelelse, ifølge hvilken det paa et Bestyrelsesmøde blev vedtaget

at foreslaa Generalforsamlingen en Udbytte-Udbetaling af 4 pCt., som tages af Selskabets Udbytte-reguleringsfond. Selskabets Regnskab viser foruden en Overførsel fra forrige Aar af 1,080,663 Kr. en Renteindtægt, der — efter Fradrag af Kursdifferencer og Underskud paa Ejendomme — udgør 55,048 Kr. Driftsudgifterne andrager 399,036 Kr., hvoraf 71,793 er overført til Konto for uafsluttede Driftskonti for rekvitionerede Skibe. Administrationsudgifterne udgør 153,834 Kr., Afskrivning paa ikke rekvitionerede Skibe 194,012 Kr. og Resten overføres til næste Aar.

Selskabet har heller ikke i 1942 haft nogen Indtægt ved Skibene, idet de enten er rekvitionerede eller ligger uvirksomme. Fra 1941 er overført 1,080,663 Kr.,

og der har været en Renteindtægt, men efter afholdte Udgifter og Afskrivning paa Skibene bliver det overførte Beløb formindsket til 460,622 Kr. Til de 4 pCt. Udbytte overføres det nødvendige Beløb fra Udbytte-reguleringsfonden. Ved Regnskabsmeddelelsernes Offentliggørelse i Marts 1942 var Kursen 224, ved Aarets Udgang 228 og ved Noteringen forleden 235.

Frihavns-Aktieselskabet: 4 pCt.

I en Meddelelse fra Københavns Frihavns-Aktieselskab oplyses det, at Selskabets Bestyrelse vil foreslaa Generalforsamlingen, at der af den Aktionærerne tilfaldende Del af Driftsoverskudet for 1942, 125,910 Kr., plus det paa Aktionærernes Konto pr. 31. December 1942 staaende Beløb, 157,096 Kr. udbetales et Udbytte paa 4 pCt., og at Restbeløbet, 123,006 Kr., hensættes paa Aktionærernes Konto til Skat og til senere Disposition. Det bemærkes yderligere i Meddelelsen, at der til Reservefonden er henlagt 43,003 Kr.

Selskabet gav i en Aarrække op til Krigens Udbrud 5 pCt. i Udbytte. For 1940 og 1941 udbetaltes intet Udbytte, medens man altsaa i Aar har besluttet at give 4 pCt. I Fjor hensattes 156,000 Kr. paa Aktionærernes Konto, medens der intet henlagdes til Reservefonden.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Privat Eftersøgning af Drivminer

Esbjerg Fiskeriforening har paa et lukket Møde drøftet en Række Fiskeriforhold, og bl. a. har man behandlet et Forslag om frivillig Eftersøgning af Drivminer i Vesterhavet. Baggrunden for denne Forhandling var de alvorlige Ulykker, der har ramt den derværende Flaade, og der var almindelig Enstemmighed om at søge Mineeftersøgningen og Uskadeliggørelsen af Miner gjort saa effektiv som muligt, ligesom det blev vedtaget at søge Minesøgningen gennemført saa snart som muligt i Samråd med de danske Marinemvndigheder. Til Bestridelse af Omkostningerne ved dette Arbejde vedtoges det at opkræve et nærmere fastsat Beløb hos Fartøjsjerne i Forhold til de indbragte Fangsters Bruttoværdi. Det fortsatte Arbejde overlodes iøvrigt til Bestyrelsen.

Dansk Hovmester dræbt i Udlandet

Til Familien i Aalborg er indløbet Meddelelse om, at Hovmester *Christian Kühn* i Februar er død i Udlandet efter en Krigshandling. Hovmester Kühn, der blev ca. 40 Aar gammel, har sejlet siden sit 15. Aar. Familien hørte sidst fra ham i 1939. Han efterlader en Søn paa 11 Aar i København.

Ung Marstal-Sømand omkommet

Til Familien i Marstal er der indløbet Meddelelse om, at Matros *Johannes Boye* er omkommet i Udlandet. Johannes Boye, der ikke havde været hjemme siden Foraaret 1940, blev 29 Aar gammel.

Rømningen frelste hans Liv

En dansk Sømand har ubevidst reddet Livet ved Rømning fra et tysk Skib. Det er den 32-aarige Asger Verner Hansen. Han blev i April i Fjor paamønstret det tyske Skib »Grundsee« som Matros, men forlod Skibet i Aalborg den 28. Juni, hvorfor der blev rejst Tiltale mod ham for Overtrædelse af Sømandsloven. Senere forliste Skibet, og hele Besætningen omkom.

I Sø- og Handelsretten, der har behandlet Sagen, nægtede Matros Hansen sig skyldig i Rømning. Ifølge de for Paamønstringen gældende Bestemmelser havde han en Opsigelsesfrist paa 48 Timer, hvilket han udtrykkelig blev gjort opmærksom paa, da han ifølge Hvrebevis blev paamønstret Skibet i Hamburg. Han havde siden gentagne Gange overfor Kaptajnen, saavel i Hamburg som under Skibets Onhold i Aarhus i Maj og senest i Aalborg, forlangt at blive afmønstret, men Kaptajnen nægtede at gaa med hertil — i Hamburg under Paaberaubelse af, at han ikke kunde skaffe nogen anden Mand i Stedet, og i Aarhus og i Aalborg under Paaberaubelse af, at Afmønstring skulde ske i tysk Havn. Naar Hansen ønskede at forlade Skibet, saa var det dels fordi Afmønstring blev nægtet ham, og dels fordi der ikke, som aftalt, var tilsendt hans Hustru Andel i hans Hvre.

Det blev under Behandlingen af Sagen onlyst, at »Grundsee« senere er forlist, ved hvilken Lejlighed hele Besætningen omkom, uden at der forinden var foretaget nogen Afhøring af Kaptajnen.

Retten lagde derfor ved sin Dom Matros Hansens For-

klaring til Grund, og man fandt det betænkeligt at statuere, at han havde gjort sig skyldig i Rømning. Dommen lød derfor paa Frifindelse, og Sagens Omkostninger skal udredes af det Offentlige.

Fire Rederigeneralforsamlinger hos A. E. Sørensen

I Svendborg har der været afholdt Generalforsamlinger i fire af Skibssteder A. E. Sørensens Rederier.

Den første Generalforsamling gjaldt A/S 3-m. Motorskonnert *Dannebrog*. Skibet havde indsejlet 197,769 Kr., og der er et Overskud paa 26,314 Kr. Der udbetales 8,5 pCt. i Udbytte.

Ved Rederiaktieselskabet *Gerdas* Generalforsamling oplystes det, at Skibet havde indsejlet 236,028 Kr. Overskudet er 26,434 Kr., og der udbetales et Udbytte paa 6 pCt.

Ved Rederiaktieselskabet *Astas* Generalforsamling oplystes det, at Skibet havde sejlet uden Uheld og havde indsejlet 184,231 Kr. Overskudet er 26,467 Kr., og der udbetales 6 pCt. i Udbytte.

I det nye Rederiaktieselskab *Sct. Jørgen* er der et Overskud paa 6,646 Kr., og der udbetales 5 pCt. i Udbytte. Skibet, der kom i Fart i Juni Manned, har haft en heldig Seilads. Der var i Aarets resterende Maaneder indsejlet 57,399 Kr.

Minen fangede Flisk til Strandfogeden

Vestkystens Strandfogeder oplever gyldne Dage. Snart driver der Bomuld ind, snart Smør, snart Vin i store Tønder, og altsammen giver dem store Penge, naar det sælges ved Auktion.

Men man kan ogsaa komme ud for andre Overraskelser. Strandfoged Frostrup i Grønhøj var saaledes forleden ude for en sjælden og heldig Oplevelse. Mens han laa og sov sødelig, blev han vækket af et mægtigt Brag, der rystede Hus og Seng. Han gik til Stranden, og det viste sig at være en Mine, der var eksploderet ude paa »Skratbankens«, og mærkeligt nok havde Minen saaret og bedøvet ikke saa faa Fisk. Hjælpsomme Bølger sendte dem ind paa Strandbredden til den heldige Strandfoged. Han maatte hjem og hente en Trillebør for at transportere Fisken til Strandfogedgaarden.

Bødevedtagelse for ikke at have indhentet

Sejlanvisning

Skibsfører Arnold Carl Christiansen, København, der er Fører af m.s. »Hedvig« af Rønne, var ved Søretten i København tiltalt for Overtrædelse af Handels- og Søfarts-

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

ministeriets Bekendtgørelse om Sejlanvisninger, idet han den 31. Juli 1942 paa en Rejse fra Køge til Rønne havde forladt Køge Havn uden dør at indhenle Sejlanvisning.

Skibsfører Christensen oplyste, at det skyldtes en ren Forglemmelse, fordi han havde travlt. Han har tidligere faaet Sejlanvisning for denne Rejse og har derefter sejlet den ca. 6 Gange, og han havde ogsaa fulgt Sejlanvisningen, til hvilken der i øvrigt ikke var sket Ændringer, paa denne Rejse.

Retten lod ham vedtage en Bøde paa 75 Kr., der i Mængde af Betaling skal afsones med 5 Dages Hæfte.

Skibsagent-Foreningen

Paa Skibsagent-Foreningens Generalforsamling blev der vedtaget visse Ændringer i Foreningens Vedtægter, hvilket blev Anledning til Sammenslutningen af Skibsagent-Foreningen i København med Foreningen af Skibsagenter i Provinsen og den derpaa følgende Indmeldelse i Foreningen af forskellige Firmaer i København og Provinsen, der ikke tidligere har staaet som Medlem af nogen af de eksisterende Foreninger.

Sommerlejr for Søfolk

Der vil i Pinsen blive afholdt en Lejr for Søfolk i København i Hasle. Der er nedsat et Udvalg til at tage sig af Sagen, bl. a. bestaaende af Maskinistev Frick, Styrmandselev Haubirk og Fyrbøder Kamp.

Svensk Tankskib chartret af Portugal

Tankmotorskibet *Kalmia*, som Transmark Rederiet har solgt til O. Wallenius i Stockholm, er af den nye Ejer bortfragtet til den portugisiske Regering for Transport af Olie til Portugal. Saa snart de krigsførende Magter har givet Skibet Lejde, afaar det fra Göteborg, hvor det har været oplagt. *Kalmia* er paa 12.380 Tons d.w.

Det svenske Isbryder-Problem

Det svenske Kommerskollegium slutter sig i en Udtalelse i det væsentlige til de af det tidligere omtalte Udvalg dragne Retningslinier for den svenske Statsisbrydning. Spørgsmaalet om et forbedret Isberedskab paa Norrland og Gotland mener Kollegium bør have særlig Opmærksomhed, men man skal dog ikke gaa videre end hvad Forslaget anbefører, og afvente Resultatet af de nu foreslaaede Forøgelse og Forbedringer.

Kollegium anbefaler endvidere Udvalgets Forslag om en Havisbryder til Øresund af omtrent samme Størrelse og Type som Göteborg-Isbryderen »Göta Lejon«. Da der ikke har været nogen Meningsforskel angaaende Nødvendigheden af den Isbryder, og da dens Anskaffelse synes særligt paankrævet, henstiller Kollegium, at Rigsdagen i Aar bevilger det, der kræves til Bygning af denne Isbryder, uanset om samtlige andre Forslag ikke kan afgøres i indværende Aar. Endvidere anbefales det, at Staten bidrager med 33 pCt. af Omkostningerne ved Bygning af en kraftig lokal Isbryder til Malmø.

I Spørgsmaalet om Ledelsen af Statens Isbrydervirksomhed finder Kollegium, ifølge Svensk Sjöfartstidning, at alt taler for, at Isbrydningsvirksomheden maa gaa ind for, at Isbrydningsstjenesten i hvert Fald i Fredstid bør lægges under civil Myndighed, men tilføjer dog, at man maaske skal vente med Overflytningen indtil mere normale Tider indtræder. Der foreslaas endvidere ansat en Isbryderinspektør og en Skibsingeniør specielt ved Statens Isbrydningsvæsen. Endelig slutter Kollegium sig med visse Modifikationer til Forslaget om, at der paalægges en særlig Isbryderafgift, der dels skal beregnes som Skibsafgift og dels som Afgift paa Varerne.

Svenske Kuglelejekabriker

Bestyrelsen for A/S Svenske Kuglelejekabriker meddeler, at Regnskabet for 1942 udviser en Nettogevinst paa 23,35 Mill. Kr. mod 20,12 Mill. Kr. Aaret før. Bestyrelsen vil foreslaa, at der til Aktionærerne udbetales uforandret 12 Kr. pr. Aktie med ialt 15,6 Mill. Kr.

Røde Kors-Skibene til Grækenland

Det nye svenske Røde-Kors-Skib til Grækenland, *Wiril*, der er chartret af Rederiaktiebolaget *Svea*, er nu blevet udrustet til sit Formaal og allerede afsejlet fra Stockholm til Göteborg, hvor det skal udstyres med Paravaner. Ifølge *Svenska Dagbladet* afsejler Skibet sammen med den anden Røde-Kors-Baad *Tamara* antagelig i næste Uge til Grækenland. Bestemmelsesstedet er Piræus, og *Wiril's*

Opgave bliver at befordre Røde Kors-Varer i det græske Arkipelag.

Stavanger Dampskibsselskab bestiller Træskibe

Stavanger Dampskibsselskab har bestilt tre Træskibe til Levering efter Krigen. To af Skibene skal bygges paa Værftet i Oslo, mens det tredje paa Værftet »Rosenberg« i Stavanger. Alle Skibene skal udstyres med Motor.

Norsk Rederiudbytte

Det norske Rederi Vesterålens Dampskibsselskab har i 1942 haft et Nettooverskud paa 492.000 Kr. Der anvendes 313.000 Kr. til Afskrivninger, og i Udbytte udbetales 5 pCt. Desuden faar Aktionærerne et Ekstra-Udbytte paa 2 pCt., som tages af Reserverne.

Udvidelse af den spanske Tanktonnage

Paa Værfterne i Bilbao bliver der for Tiden bygget 8 Tankskibe paa tilsammen 65.000 BRT. 6 af Skibene, der tilsammen er paa 50.000 BRT., bygges af det spanske Olie-selskab »Camps« og de to andre paa tilsammen 15.000 BRT. bygges for »Cepsa« (Compania Espagnola de Petroles). Desuden er man ved at ombygge et ældre Tankskib paa 10.000 Tons i Algeciras.

Naar disse Skibe er færdige, vil den spanske Tanktonnage, som for Øjeblikket er paa 80.000 BRT., komme til at raade over 155.000 BRT. Spanien vil imidlertid ikke være i Stand til at dække sit Behov med disse Skibe, men maa ogsaa i Fremtiden chartre udenlandsk Tanktonnage.

Portugal bygger ny Havn i Mozambique

I den nordlige Del af den ostafrikanske Koloni Mozambique, ikke langt fra Lumbo, bygges der for Tiden en ny Havn ved Nacaiá, som allerede har en anvendelig naturlig Havn. Allerede nu kan selv ret dybtgaaende Skibe ankre op 180 Meter fra Kysten.

PERSONALIA

75 Aar

Civilingeniør *Holger Tuxen* fyldte i Mandags — den 5. April — 75 Aar.

Ingeniør Tuxen, der blev polyteknisk Kandidat i 1894, var efter sin Eksamen i syv Aar ansat ved engelske Skibsværfter. I 1901 vendte han tilbage til Danmark og blev Maskininspektør for det franske Bureau Veritas, indtil 1919, da han blev Chef for den danske Afdeling af Norske Veritas. I 1928 traadte han tilbage fra denne Post og knyttedes til Burmeister & Wain, hvor han virkede, indtil han for et Par Aar siden tog sin Afsked.

*

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Chr. J. Nielsen*, fylder paa Søndag — den 11. April — 75 Aar. Kaptajn Nielsen var sidst Fører af Motorskibet *Jylland* i Englandsfarten. Han gik i Land for ti Aar siden, da han faldt for Aldersgrænsen, og bor stadig i Esbjerg.

50 Aar

Paa Torsdag — den 15. April — fylder Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn S. C. P. *Bjerregaard*, 50 Aar. Kaptajn Bjerregaard er bosiddende i Hanstholm.

Ny Underdirektør i Kulkompagniet

Indenfor Det danske Kulkompagni er der sket nogle Personskifter, idet Kontorchef *P. H. Guldman* er traadt tilbage efter at have virket i Selskabet i 45 Aar. Den hidtidige Forretningsfører for Odder Brikethandel *Niels Westergaard* er udnævnt til Underdirektør, og samtidig er Chefen for Selskabets Revisionsafdeling *Johs Thomsen* blevet udnævnt til Kontorchef.

Statsbanerne

Skibsfører af 1. Grad ved Storebæltsoverfarten *G. C. Blaabjerg* er efter Ansøgning paa Grund af Alder blevet afskediget med Udgangen af Juni Maaned.

Ordensdekorationer

Overfyrrkontrollør *Jørgen Karl Hansen* er blevet benaaded med Ridderkorset af Dannebrog, Fyrrassistent ved Hestehoved Fyr *Bonne Edvard Larsen*, Magasininformant ved Vagemagasinet *Viktor Peter Kristian Olsen* og Lodsformand ved Haderslev Fjord Lodseri *Iver Johan Holst* med Dannebrogsmændenes Hædersleg.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 8. April 1943.

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 Kvarter tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre mod Ret til at faa tilsendt de eldste 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarterabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter mod Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterets 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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

690. Danmark. Lolland S.-Kyst. Nysted W. Skydeøvelser.

Skarpskydningsøvelser foretages den 15. og 16. April 1943, hver Dag Kl. 0900—1700, c. 1 Sm W. for *Nysted*. Farcomraadet under Skydningerne begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- a) $54^{\circ} 40' N. 11^{\circ} 42' E.$
- b) $54^{\circ} 34' N. 11^{\circ} 30' E.$
- c) $54^{\circ} 32' N. 11^{\circ} 47' E.$

691. (S). Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoborgs rev. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 15/712. Stockholm 1943.)
Hoborgs rev Lys- og Fløjtetønde paa c. $56^{\circ} 51',_5 N. 18^{\circ} 07',_5 E.$ er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 6/427 1943.)

692. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Stora Vindåsen. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 15/711. Stockholm 1943.)
Stora Vindåsen Lystønde paa c. $59^{\circ} 11' N. 18^{\circ} 30' E.$ ved Sejllobet gennem *Östra Stendörren* er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 51/1761 1942.)

693. (S). Sverige. Ålandshavet. Arholma angöring. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 15/710. Stockholm 1943.)
Den paa c. $59^{\circ} 54',_9 N. 19^{\circ} 05',_0 E.,$ c. 1,1 Sm N. for *Simpnäsklubb* Fyr, midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde *Arholma angöring* er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 4/359 1943.)

694. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.

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

Handelsskibe, som vil anløbe *Gotenhafen*, skal under Passage af Marinesignalstationen *Hela* paa c. 54° 36' N. 18° 49' E. vise sit Kendingssignal samt Signalet „*Gotenhafen*“. Fra Signalstationen *Hela* videresendes Meddelelse om Skibenes Passage til *Gotenhafen* Lodseri.

695. (T). Tyskland. Warnemünde. Warnow. Dybde aftaget.

(N. f. S. Nr. 13/664. Berlin 1943.)

Dybden i Indsejlingen til *Warnemünde* Havn paa c. 54° 11',₂ N. 12° 05',₆ E. er midlertidigt aftaget til 5,₉ m.

Dybden i Sejllobet i *Warnow* ovenfor *Neuen Warnow* indtil *Rostock* er nu 5,₄ m. Uddybning til normal Dybde vil blive foretaget.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**696. Danmark. Sundet. Flakfort SW. Vrag forsvundet. Vragvager inddraget.**

Det i E. f. S. Nr. 3/324 1943 nævnte Vrag, der var sunket i 4,₅ m Vand paa 55° 41' 15" N. 12° 42' 24" E., c. 1,₃ Sm 223° fra Pladsen for *Flakfort* Fyr, er forsvundet. Vragvageren er inddraget.

(E. f. S. Nr. 3/324 1943. Kort Nr. 133, 132, 130, 125 og 180.)

697. Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Elsehoved S. t. E. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 13/672 1943 rapporterede Vrag, hvoraf intet rager op over Vandet, og som er sunket i 12 m Vand paa 55° 02' 59" N. 10° 47' 44" E., c. 3,₂ Sm 169° fra *Elsehoved* Fyr, er afmærket med en rød- og hvidstribet Klodsboje, fastgjort i selve Vraget, samt med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 20 m WSW. for Vraget. Mindste Dybde over Vraget er 5,₉ m.

(E. f. S. Nr. 13/672 1943.)

698. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 30. Marts 1943 fandtes Dybden i Baakelinien at være 2,₄ m.

(E. f. S. Nr. 9/523 1943.)

699. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sveluo S. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Den i E. f. S. Nr. 11/590 1943 rapporterede Undervandshindring paa c. 55° 01',₈ N. 10° 19',₅ E., c. 0,₃ Sm SW. t. S. for *Sveluo Trille*, har forgæves været eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 11/590 1943.)

700. Danmark. Lille-Bælt N.-lige Indgang. Lystønder inddraget.

(N. f. S. Nr. 13/677. Berlin 1943.)

Den rødmalede Lystønde paa c. 55° 34',₀ N. 9° 49',₁ E. og den sortmalede Lystønde paa c. 55° 33',₈ N. 9° 49',₃ E. er inddraget.

(E. f. S. Nr. 33/1160 1941 og 11/604 1943. Kort Nr. 114, 151 og 160.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**701. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord Andvning. Sømærke atter i Orden.**

Søndergrund røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa c. 55° 47',₇ N. 10° 05',₃ E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 12/641 1943.)

702. Danmark. Kattegat. Skagen SE. Vrag afmærket.

Et Vrag, der er sunket paa c. 57° 40',₈ N. 10° 41',₄ E., c. 3,₈ Sm 151° fra *Skagen* Fyr, er afmærket med en elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa selve Vraget, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 75 m NE. for Vraget.

703. (T). Sverige. Kattegat. Halmstad Indsejling. Uddybningsarbejder. Lystønde inddrages i kortere Perioder.

(U. f. a. Nr. 15/716. Stockholm 1943.)

Den 16. Marts 1943 er der i Indsejlingsrenden til *Halmstad* Havn paa c. 56° 39' N. 12° 51' E. paabegyndt Uddybningsarbejder, som forventes at ville strække sig over c. 5 Maaneder. I den Tid, Arbejderne foregaar, vil Lystønden *Halmstads ränna* blive inddraget for kortere Perioder, som ikke nærmere kan angives. Det henstilles til ind- og udgaaende Skibe at udvise den største Forsigtighed under Passage af Uddybningsmaskinen, som om Dagen viser en rød Kugle og om Natten en rød Lanterne paa den Side af Maskinen, som Skibene skal passere.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

704. Norge. Lyngenfjord. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 13/709. Berlin 1943.)

Man advares imod at besejle Omraadet i *Lyngenfjord* mellem Breddeparallelernerne 69° 48' N. og 69° 54' N., W. for Øen *Uloy*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

705. Sverige. Oversigt over svenske Redningsstationer.

(U. f. a. Nr. 15/746. Stockholm 1943.)

Samtlige Redningsstationer kan alarmeres gennem Kystradiostationerne *Göteborg*, *Malmö*, *Stavsnäs* og *Härnösand*.

Stationens Navn	N.-Br.	E.-Lgd.	Redningsmateriel
<i>Sverige W.-Kyst:</i>			
1. <i>Käringön</i>	58° 07'	11° 22'	Redningsskib.
2. <i>Vinga</i>	57° 47'	11° 37'	Redningsskib.
3. <i>Båtfjorden</i>	57° 15'	12° 07'	Motorredningsbaad. Raketapp.
4. <i>Gallabäck</i>	57° 02'	12° 19'	Motorredningsbaad. Raketapp.
5. <i>Stafsinge</i>	56° 54'	12° 26'	Raketapp.
6. <i>Falkenberg</i>	56° 53'	12° 29'	Motorredningsbaad.
7. <i>Särdal</i>	56° 45'	12° 38'	Raketapp.
8. <i>Halmstad</i>	56° 40'	12° 52'	Roredningsbaad. Raketapp.
9. <i>Torekov</i>	56° 26'	12° 38'	Motorredningsbaad. Raketapp.
10. <i>Ängelholm</i>	56° 16'	12° 50'	Raketapp.
11. <i>Arildsläge</i>	56° 17'	12° 35'	Raketapp.
<i>Öresund:</i>			
12. <i>Höganäs</i>	56° 12'	12° 33'	Roredningsbaad.
13. <i>Hälsingborg</i>	56° 03'	12° 41'	Roredningsbaad. Raketapp.
14. <i>Skanör</i>	55° 25'	12° 50'	Motorredningsbaad.
<i>Sverige S.-Kyst:</i>			
15. <i>Ystad</i>	55° 25'	13° 50'	Raketapp.
16. <i>Sandhammaren</i>	55° 23'	14° 11'	Roredningsbaad. Raketapp.
17. <i>Brantevik</i>	55° 31'	14° 21'	Raketapp.
18. <i>Kivik</i>	55° 41'	14° 14'	Raketapp.
19. <i>Hanö</i>	56° 00'	14° 50'	Raketapp.
20. <i>Utklippan</i>	55° 57'	15° 42'	Raketapp.
21. <i>Utlångan</i>	56° 01'	15° 48'	Motorredningsbaad. Raketapp.

Stationens Navn	N.-Br.	E.-Lgd.	Redningsmateriel
<i>Sverige E.-Kyst:</i>			
22. <i>Grönhögen</i>	56° 16'	16° 24'	Motorredningsbaad.
23. <i>Gräsgård</i>	56° 19'	16° 32'	Motorredningsbaad.
23 a. <i>Kåreholm</i>	56° 58'	16° 53'	Motorredningsbaad.
24. <i>Björnnabben</i>	57° 22'	17° 04'	Raketapp.
25. <i>Enskär</i>	58° 43'	17° 28'	Motorredningsbaad.
26. <i>Simpnäs</i>	59° 52'	19° 05'	Motorredningsbaad. Indtil videre stationeret i <i>Strömstad</i> .
27. <i>Singö</i>	60° 12'	18° 46'	Motorredningsbaad.
28. <i>Örskär</i>	60° 29'	18° 23'	Redningsskib.
29. <i>Fågelsundet</i>	60° 36'	17° 56'	Motorredningsbaad.
30. <i>Bönan</i>	60° 44'	17° 19'	Motorredningsbaad.
<i>Gotland:</i>			
31. <i>Hoburg</i>	56° 55'	18° 11'	Motorredningsbaad. Raketapp.
32. <i>Faludden</i>	57° 00'	18° 24'	Roredningsbaad.
33. <i>Stora Karlsö</i>	57° 17'	17° 59'	Raketapp.
34. <i>Visby</i>	57° 38'	18° 18'	Roredningsbaad. Raketapp.
35. <i>Skärsände</i>	57° 59'	19° 19'	Roredningsbaad.
36. <i>Gotska Sandön</i>	58° 24'	19° 12'	Roredningsbaad med Paahængsmotor. Raketapp.

(Danske Lods I, Side 85 og 86.)

Tillæg.

Danmark.

706. (T). Midlertidigt inddraget Fyrskib. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

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

Kattegat:

<i>Læsø Trindel Fyrskib</i>	57° 28', ₄	11° 20', ₁				
-----------------------------	-----------------------	-----------------------	--	--	--	--

(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

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

707. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Indsejling. Ledefyr væltet. *Gedehave* Forfyr paa 55° 14' (44") N. 11° 14' (39") E., ved Indsejlingen til *Skælskør*, er blæst om af Stormen.708. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Indsejling. Afmærkning forandret. 3 af de 11 hvide Stager, der er anbragt paa NW.-Siden af Renden ind til *Skælskør* mellem *Skælskør* og *Stenkar* er blevet forsynet med 1 Halmvisk, nemlig: Den inderste Stage samt Stage Nr. 4 og 9, regnet fra *Skælskør*.*Skælskør*: c. 55° 15',₂ N. 11° 17',₈ E.

(E. f. S. Nr. 11/608 1943. Kort Nr. 143 og 160. Søm.-Fort. Side 79, Nr. 31.)

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

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

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

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 & 806

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(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 Eff.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Telegr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 16

FREDAG 16. APRIL 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Krigen i Tunis er gaaet ind i en ny Fase, og om dens endelige Udfald næres der sikkert ingen Illusioner hverken i Tyskland eller i Italien. Hvilken Indvirkning den endelige Likvidering af Aksebrohovedet i Tunis vil faa for de Allieredes Transportmuligheder igennem Middelhavet, er det naturligvis endnu for tidligt at danne sig nogen Mening om, idet Strædet mellem Tunis og de to italienske Øer Sardinien og Sicilien kun er godt 100 Sømil bredt, og Aksemagterne skulde derfor have Mulighed for virkningsfuldt at udnytte deres Flyvevaaben til at forstyrre de Allieredes Søforbindelser igennem Middelhavet, men paa den anden Side indrømmes det baade fra Berlin og Rom, at de Allieredes Flyvestyrker i Tunis er Aksens betydeligt overlegne, og det kan sikkert betragtes som givet, at de Allierede vil gøre alt, hvad der staar i deres Magt for at sikre Ruten gennem Middelhavet, hvorved de vil kunne undgaa den lange, tonnageslugende Omvej via Cape for alle Transporter til og fra det nære Østen og Indien. Hvad dette vil betyde af Tonnagebesparelse for de Allierede, er det selvfølgelig umuligt at have nogen Mening om, men følgende distancemæssige Sammenligninger giver dog et Begreb herom: London/Port Said igennem Middelhavet ca. 3200 Sømil, men via Cape ca. 11.500 Sømil, og London/Bombay igennem Middelhavet og Suezkanalen ca. 6300 Sømil, men via Cape ca. 10.750 Sømil.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder er Rapporterne stadig yderst sparsomme. Amerikanerne har sluttet adskillige Skibe for Erts fra Indien, Afrika og Sydamerika til de fastlagte Rater, ligesom Tildelingen af Tonnage til Kulfarten fra Hampton Roads til de forskellige Havne i Sydamerika har været en Smule bedre. I Vestindiaarten er der ret livligt, ligesom forskellige Papirlaster rapporteres sluttet fra New Foundland til New York. Svenske Rapporter har talt om visse Ændringer i Sukkerraterne fra Cuba til Golfen og Northern Range, men nogen officiel Bekræftelse herpaa foreligger endnu ikke.

Fra de engelske Markeder er Meddelelserne om muligt endnu knappere. Der noteres Kul fra Durban til Suezomraadet til den uforandrede Rate af 110/-, ligesom forskellige Skibe skal være sluttet for Salt fra Rødehavet til Calcutta til den uforandrede Rate af 35 Rupees.

I de frie Trades noteres stadig Hvede fra River Plate til Lissabon til \$60 og Buenos Aires/Eire \$90.

Forholdene paa vore hjemlige Markeder har ikke været underkastet større Ændringer. Der er sluttet nogle Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, ligesom forskellige Skibe har faaet Approbation for Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne. I sidstnævnte Trade kan stadig placeres Tonnage for April og Maj Lastning til Rater omkring 22/23 Kroner. Trælastfarten fra Finland og Sverige til Danmark har taget enkelte Skibe, men nogen større Forretning er endnu ikke gjort i denne Trade. Iøvrigt er der stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage for tysk Regning, saavel til Kystfart som til Østersøfart.

DEN NYE NAVIGATIONSSKOLE KOMMER TIL AT LIGGE I HELLERUP

»Foreningen til Søfartens Fremme« har i disse Dage udsendt sin Aarsberetning, der udførligt beskæftiger sig med Opførelsen af den nye Navigations-

skole, der efter alt at domme vil komme til at ligge i Hellerup.

Det oplyses i Aarsberetningen, at der allerede i Fjor er indledet Forhandlinger, som er blevet fortsat i et Udvalg med Departementschef *Jespersen* som Formand og iøvrigt bestaaende af Kontorchef *Ove Nielsen* og Ekspeditionssekretær *Christiansen* fra Søfartskontoret, Afdelingschef *H. C. Andersen* fra Finansministeriet, Navigationsdirektør *Guldhammer* og Navigationssskolebestyrer *Strubberg*, og fra Foreningen til Søfartens Fremme Skibsreder, Konsul *Knud Lauritzen* og Formanden, Kommandørkaptajn, Baron *Juel-Brockdorff*. Det hedder i Beretningen, at et af Foreningen længe næret Ønske om Skolens Overgang til Statsskole med dertil hørende Administration og Lærpersonalet ansat som Tjenestemænd, næppe har Udsigt til paa nuværende Tidspunkt at kunne gennemføres.

Om den nye Skoles Beliggenhed har der været forskellige Projekter til Overvejelse, men nogen endelig Stilling hertil er dog endnu ikke taget, ligesom Oppgaens økonomiske Løsning heller ikke er endelig udformet. Man er inden for Udvalget af den Opfattelse, at der maa arbejdes paa langt Sigt for at opnaa en virkelig forsvarlig og betryggende Løsning af denne for vort Søfartserhverv saa vigtige Sag.

Efter Forhandlinger med forskellige Parter har Interessen samlet sig om at opføre den nye Navigations-skole paa et Areal beliggende umiddelbart ud til Sundet Nord for Byen, nærmere betegnet en Grund, der fremskaffes ved Oplydning af et Areal, der staar i Forbindelse med Det danske Petroleums Aktieselskabs Omraader Syd for Tuborg Havn, ud for Scherfigsvej.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

En af Det østasiatiske Kompagnis Skibsførere, Kaptajn *Emanuel Broholm Jensen*, er fornylig omkommet ved Krigsforlis i Udlandet. Han blev 48 Aar gammel.

Kaptajn Broholm Jensen var født i Lyngs, hvor hans Fader var Fisker. Som ung gik han til Søs og sejlede med danske og udenlandske Skibe. Sin Styrmandseksamen tog han ved Fanø Navigations-skole i 1917, og fem Aar senere tog han Skibsfører-eksamen. Allerede som Styrmand kom han ind i Det østasiatiske Kompagni, og i 1934 blev han Skibsfører. I denne Egenskab havde han ført bl. a. Motorskibene »Bintang«, »Falstria« og »Muinam«.

*

Det viser sig desværre, at endnu en Dansker foruden de ni Mænd, hvis Død vi meddelte i sidste Nummer, er omkommet paa Vej fra Amerika til Grønland. Det er den 27-aarige *Johannes Dahlerup Koch*, næstældste Søn af Provst Th. Koch i Hem.

Johannes Koch var uddannet som Elektriker og blev kort før Krigens Udbrud af Valby Maskinfabrik sendt til Venezuela for at foretage Installationen i en ny Cementfabrik, F. L. Smith byggede for den venezuelandske Regering. Koch opholdt sig endnu i Sydamerika, da Krigen brød ud, men rejste derfra til Chicago for at søge videre Uddannelse. Da han ikke kunde vende hjem, tog han senere Hyre paa en Tankbaad, der gik i Fart mellem Venezuela og Canada. Paa Grund af Sygdom maatte han gaa i Land igen, og siden har Familien ikke hørt fra ham, før Meddelelsen kom om, at han under Rejsen til Grønland har fundet sin Død.

BETYDELIGE REPARATIONSUDGIFTER

Der har været afholdt Generalforsamling i Det Forenede Bugsererselskab, hvis Regnskab tidligere har været offentliggjort i *Dansk Søfarts Tidende*.

Af Beretningen fremgik det, at den strenge Vinter i de første tre Maaneder af Aaret 1942 havde bevirket, at kun faa af Baadene kunde holdes i Drift. I længere Tid drejede det sig kun om to.

Som altid medførte Isvinteren Skader paa Baadene. Da Reparationspriserne ligger højt, har Udgifterne til Reparationer ogsaa i 1942 været betydelige, i hvilken Forbindelse yderligere kan anføres, at Isskader i Mod-sætning til tidligere hverken helt eller delvis erstattes af Assurandørerne. Baadene er i god Stand.

Den i forrige Beretning omtalte Nybygning, der sammen med Akts. Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise blev bestilt paa Aalborg Værft, indgik under Navnet »Ymer« i Driften i September Maaned, og Baaden har vist sig fuldt ud at svare til de Forventninger, man stillede til den. Endelig har Selskabet i Aarets Løb købt den lille Dieselbugserbaad »Clara« paa 35 HK, der særlig egner sig til Bugsering paa lavt Vand.

Flaaden har fortsat god Beskæftigelse, men saaledes, som Forholdene for Tiden ligger, er det ikke muligt at fremkomme med nogen Udtalelse angaaende Udsigterne for Resten af Aaret.

ODENSE HAVNS REGNSKAB

Odense Kanal- og Havneudvalg har holdt Møde. Hvor Havnens Regnskab for 1942—43 forelaa. Det viste et Lyspunkt med Hensyn til Skibs- og Vareafgiften, der var budgetteret til 600.000 Kr. Den har indbragt 643.000 Kr. For Finansaaret 1941—42, hvor Budgetsummen ogsaa var 600.000 Kr., var Indtægten kun 573.000 Kr. Der er saaledes en Forbedring paa 70.000 Kr. Under normale Forhold andrager den samme Indtægt 1,1 à 1,2 Mill. Kr.

FYRDIREKTØREN STUDERER I SVERIGE

I Kalmarsund skal der nu bygges et af Verdens mest moderne Fyr til Erstatning af Fyrskibet *Ydergrunden*.

Som bekendt har Fyrdirektør *Sinding* været stærkt interesseret i Bygning af faste Fyr til Afløsning af en Del af vore Fyrskibe. Det var saaledes paa hans Initiativ, at Fyrskibet ved Drogden blev erstattet med det faste Fyr.

Fyrdirektør *Sinding* er nu ledsaget af Fyringeniør Knudsen rejst til Sverige, hvor han blandt andet har været i Kalmar for at se paa det nye Fyr, der er under Bygning.

SØFARTSKLUBBEN I NYE LOKALER

For godt tre Aar siden startedes paa Initiativ af Skibsreder *Knud Lauritzen* en Søfartsklub i Peder Skramsgade, og allerede fra den første Begyndelse viste Tilslutningen og Interessen sig at være stor. Søfartsklubben blev ikke alene et Tilholdssted for Søfolk, men fra den udgik tillige et omfattende Hjælpearbejde.

Det viste sig hurtigt, at Lokalerne, der iøvrigt baade var hyggeligt og smagfuldt udstyret, var for smaa. Der er nu indviet nogle nye Lokaler i Nyhavn 63.

Forinden en officiel Forevisning havde Kronprinsen og Kronprinsessen beset de nye Lokaler. Foruden Entre og Garderobe findes der i Søfartsklubben en stor Læse- og Skrivestue og et Spilleværelse, hvor der er installeret Radio. Disse to Stuer er adskilt ved en vægelig Trævæg, saaledes at de kan slaas sammen. Denne dobbelte Stue kan rumme henved 100 Mennesker, hvad der er af stor Betydning ved de velbesøgte Møder, der som Regel holdes Torsdag Aften. I et tredje Værelse er der Billard.

Værelserne er baade smukt og smagfuldt udstyret. Sofaer og Stole er betrukket med rødt og blaa Læder. I Klubben er et særligt Værelse, hvor Bestyreren kan

opbevare Søfolkernes Værdigenstande og Klæder, naar de sejler. Fra det store Køkken serveres der Kaffe, The o. s. v.

Ved Indvielsen gav Skibsreder *Knud Lauritzen* en Oversigt over Søfartsklubbens Virksomhed og udtalte bl. a., at Lokalerne havde haft et Besøg i de forløbne 3 Aar af mellem 40 og 50.000 nordiske Søfolk. Formanden takkede alle, der havde været med til at løse Opgaven, og udtalte en Tak for alle de Bidrag, der indgik til Søfartsklubben. Efter Konsul *Lauritzens* Tale besaa de Tilstedeværende de smukke Lokaler.

FORAN GENOPTAGELSE AF LEJDETRAFIKEN

De svenske Blade har i den sidste Tid paany indgaaende beskæftiget sig med den svenske Lejdetrafik, der i nogle Maaneder har været standset til ubodelig Skade for den svenske Statshusholdning. Det hedder sig i den svenske Presse, at man kan vente en Genoptagelse af denne Lejdetrafik. Oplysningerne herom stammer fra Buenos Aires, og det tilføjes, at der i argentinske Forretningskredse hersker stor Glæde over de lyse Udsigter, da man i Sydamerika er ret afhængig af svenske Leverancer af Papir og Maskiner. Det oplyses fra samme Kilde, at to nye, store Motorskibe med Kølerum skal indsættes i denne Fart.

Det svenske Udenrigsministerium er imidlertid meget forbeholden med Oplysninger. Der udtales, at der stadig føres Forhandlinger, og at man haaber paa et godt Resultat, men noget endeligt Nyt foreligger ikke.

Aftontidning skriver, at der i Lejdetrafiken er Tale om en gensidig Udveksling, der er lige efterstræbt af begge Parter. Midt under den værste Afspærring gives der her et Eksempel paa Værdien af det fredelige Samarbejde over Oceanerne, hvis Genoptagelse i den største mulige Udstrækning er af livsvigtig Interesse for vort Land.

PARAVANER OBLIGATORISK FOR DE SVENSKLE LEJDESKIBE

De i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* omtalte Bestræbelser paa at bringe Paravaner i Anvendelse, i alle Tilfælde paa de svenske Lejdeskibe, har nu resulteret i, at Kommerskollegium har udfærdiget en Forordning, hvori det hedder, at svenske Handelskibe, som fra svensk Havn afgaar paa Rejse i Oceanfart, skal være forsynet med en af Kommerskollegium godkendt Paravaneudrustning.

Der er ligeledes truffet Bestemmelse om, at Lejdeskibene paa den første Del af Rejsen skal ledsages af en Hjælpekrydser, der skal være deres Lederskib og foretage Minestrygninger i særlig farligt Farvand. Til at røgte denne Opgave har man udstyret Hjælpekrydseren »Waria«, der efter endt Nyindretning for nylig var paa en Prøvetur i Göteborg Skærgaard.

FRA SVENSKLE VÆRFTER

Kalmar varv har nu afleveret den 575 Tons d.w. store Motorsejler *Hansy*, der efter Broströmkoncernens ny-erhvervede Skoleskib *Albatross* er det største Skib af denne Type, der er bygget paa svensk Værft. Skibet, der er bygget til Rederi A/B Skansholmen i Västervik, er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse med Iastørkning. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 42,6 Meter, Bredde 9 Meter og Dybde 4,2 Meter. Maskineriet bestaar af en 350 HK Polardieselmotor af Atlas Dieseltilvirkning.

Samme Dag søsattes et Søsterskib til *Hansy*, der bygges til Rederi A/B Arild i Arild. Det døbt *Muriel*.

TIDLIG FART PAA NORRLANDSKYSTEN

Den milde Vinter har ogsaa sat sit Præg paa Farten paa Norrlandskysten. Det oplyses saaledes, at Aarets første Skib i Lørdags er ankommet til Skellefteå Havn. Det var en 8000 Tons Damper, chartret af Svenska Orientlinien, der aabnede Søfarten, medførende en Kullast.

Ifjor ankom første Baad til Skellefteå først i Slutningen af Maj Maaned.

SKIBSHYPOTEKBANK I SCHWEIZ

I følge en Meddelelse til *Scandinavian Shipping Gazette* er der under den schweiziske Kreditanstalts Auspicier oprette en Skibshypotekbank under Navnet *Schweizerische Schiffhypotekenbank* med Sæde i Basel.

I Meddelelsen hedder det.

Efter at der ved Loven om Skibsregistret af 28. September 1923 og ved Forbundsraadets Forordning af 9. April 1941 om Oceanfarten under schweizisk Flag er blevet skabt det nødvendige retslige Grundlag for en mere udstrakt Virksomhed fra Schweiz's Side paa Skibsfartens Omraade, vil det være naturligt ogsaa at sørge for Financieringsmuligheder, der tager Hensyn til denne Branches særlige Forhold. Nærværende Bank, der ene og alene er oprettet med dette Formaal for Øje, ønsker i første Række at tjene Flodfartens Interesser. Denne har i Aarene før Krigen taget et glædeligt Opsving, og det kan ventes, at den, naar der atter indtræder normale Forhold, vil have en god Udvikling for sig. Andre Virkefelter vil Banken finde i Kystfarten og i den — ganske vist endnu ret ubetydelige — schweiziske Handelsflaade af ocean-gaaende Skibe. Ganske vist giver de nuværende Forhold ikke Koffardifarten Mulighed for fuld Udfoldelse, men Rederierne vil gøre alt for at forny og supplere deres Flaader, saa snart Værfterne ikke mere saa at sige udelukkende arbejder i Krigens Tjeneste. Og her vil den højt udviklede og specialiserede schweiziske Industri utvivlsomt i vid Udstrækning blive taget i Brug til Levering af Maskiner og Navigationsudstyr. Ogsaa for vore Forsikringsselskaber og Speditionsfirmaer vil en stadig voksende Skibsfart sikkert frembyde interessante Forretningsmuligheder.

REKORDPRÆSTATION PAA AMERIKANSKE SKIBSVÆRFTER

I følge en Meddelelse fra den amerikanske Søfartskommission har de amerikanske Skibsværfter i Løbet af Marts Maaned leveret 146 nye Handelsskibe paa tilsammen 1.516.000 Tons.

Dette Tal overgaar alle tidligere Rekorder, hedder det videre, og hvis denne Produktions hastighed kan

overholdes, vil den aarlige Produktion af Skibe komme op paa 18 Millioner Tons.

HOLLAND BYGGER STANDARDSKIBE

Før Krigen havde Holland en Handelsflaade paa tæt op imod 3 Millioner BRT eller 4,3 pCt. af Verdenshandelsflaaden. Dermed indtog Holland Syvendeplassen blandt de søfarende Nationer. I Maj 1940 stillede den hollandske Emigrantregering i London 2,6 Millioner BRT hollandsk Tonnage til den engelske Regerings Raadighed, og ved Udgangen af 1941 skulde allerede 420.000 BRT være sænket. I Øjeblikket er det umuligt at overse, hvor meget af Tonnagen, de hollandske Redere vil kunne faa tilbage efter Krigens Ophør. Før Krigen beskæftigede Holland ca. 1 Million BRT af egen Tonnage i Farten paa de hollandske Besiddelser i Ostindien.

Holland har nu planlagt Bygningen af Skibe fra 300 til 1000 BRT til Fart paa Nordsøen, Østersøen og Middelhavet, og de hollandske Værfter retter nu Bestræbelserne mod en hurtig Flaadefornyelse paa Basis af en Seriebygning af Standardskibe.

Af de 24.000 Søfolk, der før Krigen sejlede under hollandsk Flag, er over Halvdelen borte fra Hjemlandet.

SPANSK SKIBSBYGNING

Der er for Øjeblikket 187 Handelsskibe under Bygning i Spanien med en Tonnage paa 205.000 Tons og til en Byggepris af 736 Millioner Pesetas. Hvis man medregner det Antal Skibe, som *Instituto Nacional de Industria's* Plan omfatter, bliver det samlede Antal Skibe 205 og Tonnagen 285.000 Tons til en samlet Sum af 1 Milliard Pesetas.

Blandt Værfterne, der har disse Skibe under Bygning, figurerer først og fremmest Værfterne i Bilbao, Cadiz og Valencia.

Den spanske Handelsflaade bestaar i Dag af 881 Dampere og 39 Sejlskibe med en samlet Tonnage af 1.056.000 Tons. Med den Fart, der nu arbejdes indenfor den spanske Skibsbbygning, vil den snart indhente — og passere — det højeste Stadium, den har haft nogensinde, nemlig i 1923 med 976 Skibe paa 1.282.000 Tons.

12 pCt. Udbytte i de A. P. Møller'ske Rederier.

Rederiet A. P. Møller har udsendt Aarsregnskaberne for Dampskibsselskabet af 1912 og Dampskibsselskabet Svendborg. Begge Selskaber vil give 12 pCt. i Udbytte mod 10 pCt. i 1941.

Om Regnskaberne siger Skibsreder A. P. Møller i den indledende Beretning, at Selskaberne har en Del Tilgodehavender og Bankbeholdninger indefrosset i Udlandet. Hvor meget af disse der til sin Tid vil vise sig at være virkelige Aktiver, kan man ikke nu have nogen Mening om, og da Kursbevægelserne fremefter mellem danske Kroner og de paagældende fremmede Valutaer ligeledes unddrager sig Bedømmelse, har Ledelsen set bort fra Regulering af de bogførte Kurser. Ved Regnskabsaflæggelsen tages de Forbehold, som de overskuelige Forhold gør naturlige.

Der foreligger, som sædvanligt, Regnskaber saavel for hvert af de to Selskaber som for Fællesrederiet for Tank- og Ruteskibe. Dette sidste har haft et Driftsoverskud paa 1,007,399 Kr. Efter at der til Afskrivning paa Skibene er anvendt 2,031,601 Kr., fremkommer et Underskud paa 1,024,202 Kr., der dækkes ved Overførsler fra de to Dampskibsselskaber med Halvdelen fra hvert. I Dampskibsselskabet af 1912 har Driftsoverskuddet været 1,765,245 Kr., og efter at der paa Skibene er afskrevet 710,206 Kr., udgør Netto-Overskuddet 1,055,039 Kr., hvortil kommer Saldo fra forrige Aar 821,824 Kr., ialt 1,876,863 Kr. Heraf medgaar 521,101 Kr. til Dækning af Fælles-

rederiets Underskud, til Skatter henlægges 100,000 Kr., Aktionærerne faar 720,000 Kr., de Kommitterede 6,000 Kr., og Resten 538,762 Kr. overføres til næste Aar.

»Svendborg« har et Driftsoverskud paa 1,223,303 Kr., og hertil kommer en Saldo fra forrige Aar 658,788 Kr. Paa Skibene er afskrevet 275,628 Kr. Til Fællesrederiet overføres 521,101 Kr. Aktionærerne faar 496,800 Kr., og Resten, 597,562 Kr. overføres til næste Aar.

Status for Fællesrederiet balancerer med 113,176,000 Kr., for Dampskibsselskabet af 1912 71,844,000 Kr. og for Svendborg med 63,544,000 Kr.

Skibstab under fremmed Flag.

I Aarets Løb er der indløbet Efterretning om følgende Skibes Forlis under fremmed Flag:

Tankskibe: M/T »Anglo Mærsk« 12.160 T. d.w., britisk Flag, M/T »Caroline Mærsk« 12.725 T. d.w., amerikansk Flag, M/T »Jane Mærsk« 12.875 T. d.w., hollandsk Flag. Rederiet maa tillige slutte, at Linieskibet M/S »Peter Mærsk«, 8.663 T. d.w., britisk Flag, er gaaet tabt.

Alle disse Skibe var lovpligtigt krigsforsikret i Krigsforsikringen for danske Skibe, men denne Institution standse sine Betalinger d. 9. April 1940, og Forsikringssummerne kan f. T. ikke erholdes.

Skibstab under dansk Flag.

S/S »Cornelia Mærsk« tilhørende A/S Dampskibsselskabet Svendborg blev d. 5/1 1942 sænket fra Luften paa Rejse fra Rotterdam til Danmark. Lykkeligvis kom ingen til Skade ved dette Forlis. Skibet var krigsforsikret her, og Forsikringssummen er modtaget.

Afhændede Skibe.

Tanskipet M/T »Katrine Mærsk«, 8.635 T. d.w., tilhørende Fællesrederiet, der havde henligget i Spanien siden 9/4 1940, er efter aarelange Forhandlinger afhændet til Spanien. Kun en mindre Del af Salgssummen er indgaaet her. Den resterende Del er indefrosset.

S/S »Mathilde Mærsk«, 3.580 T. d.w., tilhørende A/S Dampskibsselskabet Svendborg, søgte efter 9/4 1940 ind til Irland. I 1941 indledtes Forhandling om Salg. Rederiets Kontor i New York fik Fuldmagt til at afhænde Skibet, og det er siden bragt i Erfaring, at det afhændedes til den irske Regering i Efteraaret 1942. Salgssummen er indefrosset.

I begge Tilfælde forelæa Rekvisitionsfare.

Fællesrederiet.

Som tidligere berettet kom hele denne store, moderne og kostbare Flaade paa fremmed Haand paa Grund af Danmarks Besættelse. Af 10 Tankskibe paa 122.190 T. d.w. vides nu 5 Skibe paa 67.145 T. d.w. at være gaaet tabt. Af 9 Lineskibe paa 79.560 T. d.w. maa M/S »Peter Mærsk« paa 8.663 T. d.w. formodes at være gaaet tabt.

Hvorvidt og hvornaar de resterende Skibe vil blive tilbageleveret og da i hvilken Stand, staar hen i det ussive.

Nybygninger.

Ved Krigens Udbrud havde Rederierne følgende Skibe under Bygning:

Fællesrederiet: Ved Odense Staatskibsværft Nybygning Nr. 83, 15.350 T. d.w. Dieseltankbaad, Nr. 84, 9.300 T. d.w. Dieseltankbaad, Nr. 88, 15.350 T. d.w. Dieseltankbaad. Ved Nakskov Skibsværft A/S Nybygning Nr. 93, 15.350 T. d.w. Dieseltankbaad.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sydfynske Dampskibsselskab: 6 pCt.

Der har været afholdt Generalforsamling i Sydfynske Dampskibsselskab, hvor Direktør *Bondo Lauritzen* aflagde Beretning og oplæste Regnskabet. Af Beretningen fremgik det, at den lange Isperiode i Begyndelsen af 1942 bevirkede, at denne Periode for Selskabet tegnede sig meget mørkt.

Af Regnskabet fremgik, at Gevinst- og Tabskontoen balancerer med 124.240 Kr. De samlede Driftsindtægter har været 988.135 Kr. og Driftsudgifterne 702.989 Kr., saaledes at der er et Bruttooverskud paa 285.146 Kr. Herfra gaar forskellige Afskrivninger, hvorefter Nettoredbytten bliver 124.240 Kr., hvoraf udbetales 6 pCt. i Udbytte, medens der til Skatter og Udbytteregulering hensættes 100.000 Kr.

Rederiet »Fionia«: 5 pCt.

A/S Rederiet »Fionia« har i Odense holdt sin første ordinære Generalforsamling. Bestyrelsens Formand, Konsul *Haustrup*, aflagde Beretning om Rederiets Virksomhed siden Oprettelsen. Rederiets Skib, en 3-masted Skonnert, havde i det forløbne ¼ Aar sejlet baade i indenrigs og udenrigs Fart og indsejlet en pæn Sum. Selskabets korresponderende Reder, Fuldmægtig *Backhausen*, oplæste Regnskabet, der godkendtes. Det vedtoges at udbetale et Udbytte paa 5 pCt. til Aktionærerne.

Til Medlemmer af Bestyrelsen genvalgtes Konsul *Haustrup* og Direktør *J. Jespersen*.

Belønnet for smuk Redningsdaad

Kongen har tildelt Letmatros *Peter Petersen*, Haraldsted pr. Ringsted, Medaljen for druknedes Redning med Tiladelse til at bære samme for den 20. September 1942 at have reddet Bedstemand *Verner Christian Hansen*, Sønderborg, fra at drukne ved Motorgaleasen »Emilie«s Forlis i Smaalandsøhavet.

Søndag den 20. September 1942 befandt Motorgaleasen »Emilie« sig i Smaalandsøhavet paa Rejse fra Flensborg til Næstved. Da Skibet befandt sig omtrent ud for Basnæs-fjord-Sevedø, skete med korte Mellemløb to voldsomme Eksplosioner, formentlig forarsaget af Miner, hvorved Agterskibet sprængtes, og Skibet sank straks.

Letmatros Petersen, der stod paa Klyverbommen og gjorde Sejl fast, blev ved den første Eksplosion slynget op i Luften uden dog at falde i Vandet. Han vilde derefter lade sig glide i Vandet, for om muligt at bringe sig i Sikkerhed, da han hørte Raab om Hjælp fra Bedstemanden *Verner Christian Hansen*, som havde staaet paa Ruffet beskæftiget med at surre Mesanen.

Hansen, som ved Eksplosionen havde brækket begge Ben og den ene Arm samt paadraget sig forskellige andre Læsioner og derfor var ganske hjælpeløs, var i Vand til Halsen.

Letmatros Petersen svømmede straks hen imod Hansen, og det lykkedes ham at faa fat i ham, og i sidste Øjeblik svømmende med ham, at redde ham bort fra Skibet, der sank under dem, og som i Følge et Øjvindnes Skil-

A/S Dampskibsselskabet Svendborg: Ved Frederikshavns Værft og Flydedok A/S, 3.450 T. d.w. Dampskib.

Dampskibsselskabet af 1912 A/S: Ved A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri 3.450 T. d.w. Dampskib.

De to sidstnævnte kom til Søs i December 1939, men er siden kommet paa fremmed Haand.

I December 1939 kontraheredes for Fællesrederiet: Nybygning Nr. 90 i Odense, 8.750 T. d.w. Diesellastbaad, Nr. 92 i Odense, 8.750 T. d.w. Diesellastbaad.

Tankskibsnybygningerne Odense Nr. 83 og 88 og Nakskov Nr. 93 maatte i Juli 1941 afstaa til Udlandet mod, at der indenfor 1941 til Bygning af Erstatningsskibe leveredes alle de Materialer, som var medgaaet til Bygningen. Selskaberne tilrettelagde straks Bygning af 3 Erstatningsskibe til 16.000 Tons. Pligten til at levere disse Materialer kunde dog ikke overholdes, og d. 24/4 1942 maatte Rederierne tage de 2 Skibe, nemlig Odense Nr. 83 og 88, tilbage. De har derved nu ufrivillig ialt 5 Tankskibe i Stedet for 3 under Bygning, hvoraf de 2 med usikker Levering og til for høj en Pris.

Ogsaa de andre under Bygning værende Skibe bliver paa Grund af Forholdene stærkt fordyret, og man maa med Betænkelighed se paa Forrentningssvovnen efter Krigen.

I Beretningens Indledning giver Skibsværft A. P. Møller Udtryk for sin Sorg over Tabet af Menneskeliv. Blandt disse var en Række af Rederiernes veltjente Folk.

— Vi bøjer os i Ærbødighed for deres Minde, sagde Skibsværftens, og Rederiet vil ligesom tidligere sørgelige Hændelser nu og i Fremtiden søge at følge de Esterlattes Skæbne og vil søge at bistaa med Raad og Daad, hvor Lejlighed gives, og det skønnes rimeligt.

dring var forsvundet, da Vandsøjlen efter den anden Eksplosion havde lagt sig.

Det lykkedes noget efter Petersen at faa fat i to Redningskranser, hvorved de holdt sig oppe i ca. 20 Minutter, indtil de bjergedes af en af Marinens Patruljebaade, der var illet til Hjælp. De saa eller hørte intet til Skibets Fører, der maa antages at være omkommet ved Eksplosionen og gaaet ned med Skibet.

Mindegudstjeneste i Esbjerg

Paa Foranledning af Em. Svitzers Bjergningsentreprise vil der i Anledning af m.s. »Bjørn«s Forlis i Februar Maaned paa Søndag Kl. 14 blive afholdt en Mindegudstjeneste i Vor Frelsers Kirke i Esbjerg for de omkomne syv Søfolk.

Samtidig begravnes »Bjørn«s Kaptajn, *Chr. Jespersen*, der er den eneste af de omkomne, som er fundet.

Skibshandel

Skibsværft A. Jørgensen, Assens, har solgt Motorskonneren »Margrethe« for 51.500 Kr. Fartøjet faar nu Hjemsted i Sæby.

Skibene opholdt ved Bombe-Angrebet paa København

Lige efter Bombeangrebet paa København den 27. Januar d. A. ankom to Skibe, m.s. »Helen« af Aarhus og m.s. »Uranie« af København med Briketter til Kulimportkompagniet »Alliance«. Ladningerne skulde losses ved »Alliance«s Plads i Sydhavnen, men da Broerne var spærret i flere Dage paa Grund af Faren for Eksplosioner, slap Skibene først igennem til Sydhavnen nogle Dage ind i Februar. Førerne af Skibene krævede i den Anledning begge Dagspenge paa henholdsvis 1155 Kr. og 450 Kr. for »Helen« og »Uranie«. »Alliance« maatte deponere disse Beløb, men foretog omgaaende Arrest i dem og har derefter under to Sager mod Skibsværft Ejner Nygaard, Aarhus, og Kaptajn L. Jørgensen, København, krævet disse dømt til at tilbagebetale de deponerede Beløb.

Sø- og Handelsretten gav »Alliance« Medhold i, at de to Skibe ikke havde Krav paa Liggedagspenge, da de ikke

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau

Stubenrauchstr. 69

a d. Kaiserallee

Ruf: 884266

Drahtanschrift: Kromschloß Berlin

Schiffmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.

Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

var blevet meldt losseklar ved anden Kaj, men kun havde fremsat Kravet om Liggedagspenge.

Skibsreder Ejner Nygaard dømtes derefter til at betale »Alliance« 1155 Kr. plus 240 Kr. i Sags- og Arrestomkostninger og Kaptajn L. Jørgensen til at betale 450 Kr. plus 131 Kr. i Sags- og Arrestomkostninger.

Esbjerg-Kutter gaet ned ved Eksplosion

Under Taage er to Esbjergkuttere kollideret, idet »Ebba Aaen« ramte Kutteren »Dakota« i Bagbordsside.

»Dakota« blev læk og begyndte straks at synke, men hele Besætningen, 4 Mand, blev reddet over paa »Ebba Aaen«, der nu er kommet i Havn. Det lykkedes at bjørge nogle faa Grejer fra »Dakota«.

Ombygningen af Hurup Havn

Ombygningen af Hurup Havn (Østjylland) er nu i fuld Gang. Det udføres af Entreprenørfirmaet Simonsen & Wendt, Aalborg, og vil antageligt koste 195.000 Kr. Havnens aabne Træbro erstattes med en Dæmning, Havnepladsen udvides med ca. 1500 m², og der bliver opført en 35 m lang Sandfanger fra det sydvestlige Hjørne. Arbejdet ventes færdigt til Juni.

Røde Kors Furten

Det internationale Røde Kors' Komité meddeler, at Damperen »Caritas I«, den første transatlantiske Damper i den internationale Komités Tjeneste, er ankommet til Marseille og dermed har gennemført sin første Hen- og Tilbagerejse over det nordige Atlanterhav uden Uheld af nogen Art.

Svenske og finske Aarsresultater

Trafikaktiebolaget »Grängesberg-Oxelösund«s Bruttooverskud viser Nedgang, dels paa Grund af mindre Malmeksport og dels ved den gennem Krigsforlis haardt reducerede Flaade. Da Skattehenlæggelsen imidlertid har kunnet formindskes med 3 Mill. Kr. viser Netto-Overskudet en Nedgang paa ca. 1 Mill. Kr. Der foreslaas ifølge Svensk Sjøfartstidning uforandret 12 pCt. Udbytte. Aarets Netto-Overskud andrager 27,9 Mill. Kr. De af Selskabet modtagne Erstatninger for krigsforliste Skibe er direkte afskrevet paa bestilte Nybygninger. Til dette Formaal er 1940—42 afskrevet ialt 27,8 Mill. Kr. I 1942 mistede Rederiet to Skibe paa tilsammen 17.300 Tons og under Krigen ialt 14 Skibe paa 111.000 Tons d.w. I Aarets Løb har Selskabet faaet 2 nye Motorskibe paa tilsammen 18.000 Tons og har i Ordre 8 Skibe paa ialt 69.000 Tons d.w.

*

A/B Svenska Amerika Mexico Linien har i 1942 haft sine Skibe beskæftiget i almindelig Fragtfart, for Størstedelen i Lejdetrafik mellem transatlantiske Havne og Sverige, men man har ikke kunnet undgaa Oplægninger i kortere eller længere Tid.

Den indsejlede Fortjeneste udgjorde i 1942 6,51 Millioner Kr. mod 7,13 Millioner Aaret forud. Nettofortjenesten er paa 1,18 Millioner mod 880.000 Kr. Aaret forud. Der udbetales for 1942 8 pCt. i Udbytte, det samme som for de nærmest foregaaende tre Aar.

Som Erstatning for tabt Tonnage har Rederiet ved svenske Værfter bestilt to Motorskibe paa 7.300 Tons d.w. hver. Ialt har Selskabet 6 Motorskibe paa tilsammen 40.000 Tons d.w. under Bygning.

*

Finska Angfartygs A/B's Fortjeneste i 1942 ligger paa 10,04 Millioner Mark, hvortil kommer en Gevinstsaldo fra forrige Aar paa 1,06 Millioner Mark. Bestyrelsen har besluttet at udbetale 8½ pCt. i Udbytte, hvortil medgaar 10 Millioner Mark. Resten overføres til Reserve- og Assurancefond.

Med Undtagelse af Motorskibet *Saimaa*, som den 27. December 1941 rekvireredes i De Forenede Stater, befinder hele Selskabets Flaade sig paa denne Side Nordøspærringen.

Norske Udbytter

Den norske Middelhavslinie — Spanskelinjen — har udsendt sit Regnskab for 1942. Paa Gevinst- og Tabskontoen er Indtægterne, den indsejlede Fragt, opført med 56.410 Kr. Skibene er paa Aklivsiden opført med 6.076.228 Kr.

*

A/S Akers mek. Verksted udbetaler fra og med 8. Marts 50 Kroner i Udbytte for 1942 — 5 pCt. som i 1941.

*

BRUG KUN

Hempels Skibsfarver



INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930 - Paris 1937.

A/S Framnæs mek. Værksted har besluttet at udbetale 5 pCt. i Udbytte.

Grängesberg-Damper krigsforlist

Damperen »Abisko«, tilhørende Trafikaktiebolaget Grängesberg, Oxelösund, er fornylig krigsforlist i Nordøen, meddeler det svenske Udenrigsministerium. Af Besætningen er een Mand omkommet. Af den øvrige Besætning, der nu er paa Vej til Sverige, er fem Mand lettere saaret. »Abisko«, der var paa 4900 Tons, var bygget i Göteborg i 1913.

Over »Dammen« for 350 Kr. efter Krigen?

En amerikansk Flyveekspert, som i Følge »Stokh. Tid.« London-Korrespondent har spaaet en uhyre Udvikling for Trafikflyvningen efter Krigen, mener ogsaa, at en Billet for en Flyvning over Atlanterhavet ikke vil komme til at koste mere end ca. 350 Kr. Han ventede en haard Konkurrence mellem Luftfartsselskaberne med det Resultat, at der vilde ske store Fremskridt med Hensyn til Trafikmaskinernes Indretning og Udstyr.

Radlogoniometerets Opfinder død

Den italienske Ingeniør *Etter Bellini* er afaaet ved Døden i Frankrig. Han var Opfinder af det saakaldte Radiogoniometer, der sætter Skibe og Flyvemaskiner i Stand til i Taage eller Mørke at fastslaa deres Position. Ingeniør Bellini var Elev af Marconi og hans Medarbejder ved de første praktiske Gennemførelser af Radiotelegrafi.

Forsøget paa at bjørge »Normandie« opgivet

Fra New York meddeles, at man har opgivet Forsøget paa at bjørge Kæmpeskibet »Normandie«, der blev ødelagt af en Brand for et Aar siden i New Yorks Havn. Det har vist sig at være umuligt at bjørge Skibet, der borer sig dybere og dybere ned i den løse Havbund.

PERSONALIA

50 Aar

Kontorchef i Dansk Dampskibsrederiforening *Chr. Degn* fyldte i Mandags 50 Aar.

Kontorchef Degn var oprindelig ansat i Det Forenede Dampskibs-Selskab, men da de ekstraordinære Forhold under sidste Verdenskrig medførte Oprettelsen af Fragtnævnet, blev han dets Sekretær. Da Arbejdet i Dansk Dampskibsrederiforening antog større Former, fulgte *Chr. Degn* Direktør Mægaard og blev Rederiforeningens Sekretær. Nogle Aar efter blev han udnævnt til Kontorchef.

Udnævnelser i Søværnet

Kaptajnløjtnant *J. Teisen* er udnævnt til Orlogskaptajn fra den 1. April, Underdirektør ved Søværnets Materielinspektion *H. E. Otzen* udnævnes til Underdirektør ved Orlogsværftet og Ingeniør af 1. Grad *J. C. A. Poulsen* til Underdirektør ved Søværnets Materielinspektion fra den 1. April. Ingeniør af 2. Grad *H. E. Clausen* udnævnes til Ingeniør af 1. Grad i Søværnet fra den 1. April. Værkfører *H. L. V. Jørgensen* udnævnes til Mester ved Orlogsværftet og Værkfører *H. T. G. Mathiesen* udnævnes til Mester i Søværnet fra den 1. April. Konstruktor af 1. Grad *F. C. Christensen* udnævnes til Konstruktor ved Søminevæsenet fra den 1. April.

Vandbygningsvæsenet

Maskinmester *S. K. Petersen*, er udnævnt til Maskinmester af 1. Grad under Vandbygningsvæsenet fra 1. April.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

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 7,6—9,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 6,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gaesværkshavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa 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 (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. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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 Lædning, for at skifte Mandskab, landsætte øye og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havarit 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, Dybgaasende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Loaning og Lædning. I Frihavnen besørger Loaning og Lædning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Terdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinlen 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. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojetønder og flere Fyrlinler. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lødstvang. Lødspenge 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. — Loaning og Lastning: Loaning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 600 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 Lødstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partiladningsfartøjer. 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. Loaning og Lædning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Terdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. 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 Partiladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds 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: 1 Kr. 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Loaning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Terdokker 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 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 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 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 (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 Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønset. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan- og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kælbhalingsplads, 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 Lødstvang uden ved Bugsering (se Løds). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Loanings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 15. April 1943.

Nr. 15.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ngenelig. 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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 16 udkommer Onsdag den 21. April 1943.

I. Østersøen.

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

Oprensning af Indløbet til *Rødby Havn* paa c. $54^{\circ} 39' N.$ $11^{\circ} 21' E.$, hvor Vanddybden var aftaget til 3,0 m, er paabegyndt. Saalænge Oprensningsarbejdet staar paa, vil den hvide Stage med 1 Halmvisk ved Indløbets W.-Side være fjernet.
(E. f. S. Nr. 8/472 1943.)

710. (T). Sverige. Öland E.-Kyst. Neutralitetsløbet. Sømærke midlertidigt inddraget.

(U. f. S. Nr. 16/757. Stockholm 1943.)
De søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa $56^{\circ} 17'_{37} N.$ $16^{\circ} 36'_{60} E.$ stadig er midlertidigt inddraget.
(Kort Nr. 180 og 181. Svensk Neutralitetsledskort Nr. 32.)

711. (S). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden. Fyrskib genudlagt.

(U. f. S. Nr. 16/756. Stockholm 1943.)
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. $56^{\circ} 20'_{9} N.$ $16^{\circ} 14'_{8} E.$ er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/303 1943.)

712. Sverige. Kalmar Havn. Oplysning om Sømærker. Rettelse i svenske Søkort.
(U. f. S. Nr. 16/755. Stockholm 1943.)

1. Stagen uden Topbetegnelse paa $56^{\circ} 39'_{54} N.$ $16^{\circ} 22'_{25} E.$, S. for *Finngrundet*, skal udtages af Søkortet.

2. Stagen med 1 opadvendt Kost, som tidligere var anbragt i Søkortet paa $56^{\circ} 39'_{57} N.$ $16^{\circ} 22'_{20} E.$, SW. for *Finngrundet*, men som er udtaget af de senere rettede Kort, skal atter indsættes paa nævnte Plads.

713. Sverige. Kungsgrund SSW. Vraglystønde udlagt.

(U. f. s. Nr. 16/817. Stockholm 1943.)

En Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 2^s, er udlagt paa 57° 39',⁰³ N. 16° 54',²⁶ E., c. 500 m E. for *Torsknallens* Stage med 2 Balloner og c. 200 m W. t. S. for et Vrag.

714. (T). Sverige. Kungsgrund—Arköbådan. Neutralitetsløbet. Afmærkning for- andres.

(U. f. s. Nr. 14/707. Stockholm 1943.)

Ved Foraarsudlægningen af Sømærker foretages nedenstaaende Forandringer ved Neutralitetsløbsafmærkningen.

I. Den sorte Stage med 2 Balloner paa c. 58° 14',⁰ N. 17° 09',⁹ E., S. for *Sandsänkan* inddrages.

II. Følgende nye Lystønder udlægges:

a. En sortmalet Lystønde, *Vikagrund* Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 10^s, paa 58° 13',⁸⁴ N. 17° 10',¹² E., S. for *Sandsänkan* ved Løbets W.-Side.

b. En sortmalet Lys- og Fløjtetønde, *Ljusgrund* Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 10^s. paa 58° 07',⁵⁰ N. 17° 02',⁰⁰ E., SE. for *Häradskär* ved Løbets W.-Side.

c. En sortmalet Lystønde, *Innergrund* Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 12^s, paa 57° 59',¹⁰ N. 16° 55',⁶⁵ E., S. for *Häradskär* ved Løbets W.-Side.

d. En rødmalet Lystønde, *Symingsknallen* Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 10^s, paa 57° 45',⁵⁸ N. 16° 54',³⁶ E., SSE. for *Storkluppen* ved Løbets E.-Side.

(Kort Nr. 182. Svensk Neutralitetsledskort Nr. 30.)

715. (T). Sverige. Gäddan SE. Neutralitetsløbet. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Lystønde.

(U. f. s. Nr. 16/816. Stockholm 1943.)

Den paa 58° 38',¹⁸ N. 17° 37',²⁵ E., 0,⁵ Sm 142° fra Grunden *Gäddans* Stage med 2 Balloner, midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde, der var inddraget for Vinteren, er ombyttet med en sortmalet Lystønde med et hvidt Bælte, og som viser hvidt Et-Blink hver 9^s. Lystønden er udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 4/352 1943. Kort Nr. 182. Svenske Neutralitetsledskort Nr. 29 og 30.)

716. (S). Sverige. Nyköping Indsejling. Fyr atter tændt. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 16/754. Stockholm 1943.)

1. Følgende Fyr er atter tændt:

Sjösa c. 58° 45' N. 17° 06' E. *Östra Linudden*. *Västra Linudden*. *Intaget övre* og *nedre*. *Herrhagen övre* og *nedre*. *Nyköping*.

2. *Örsbaken* Lystønde paa c. 58° 43' N. 17° 08' E. er genudlagt.

(E. f. S. Nr. 51/1760 1942.)

717. Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.

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

Skydeøvelser afholdes indtil videre fra *Innerbådan* paa c. 59° 04',⁷ N. 18° 47',⁰ E., 10 Sm NE. for *Huvudskär*.

Fareområdet strækker sig 6 Sm ud over Søen fra Linien *Huvudskär* (c. 58° 58' N. 18° 34' E.) — *Tärnskär* (c. 59° 08' N. 18° 51' E.).

718. (S). Sverige. Öregrundsskærgaard. Öregrundsgrepen. Bottniske Bugt. Fyrskib og Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 16/815. Stockholm 1943.)

1. Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er atter udlagt paa Plads.

2. Følgende Lystønder er genudlagt:

Getryggen c. 60° 12' N. 18° 48' E. *Kappelsgrund*. *Bellonagrundet*. *Måsbådan*. *Grepens angöring*. *Lälljungfruns angöring*. *Myran*. *Sundsvallsbukten* c. 62° 18' N. 17° 38' E.

3. Paa Pladsen for Fyrskibet *Grundkallen* paa c. 60° 34' N. 18° 58' E. er udlagt en sortmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s.

719. Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten. Skydeøvelser.
(U. f. s. Nr. 16/805. Stockholm 1943.)
Skydeøvelser afholdes i Tiden: 17.—21. April 1943, hver Dag Kl. 0900—1530, fra *Marskär* paa c. $60^{\circ} 34',7$ N. $17^{\circ} 49',3$ E.; N. for *Sikhjelma* Fiskerihavn og $0,5$ Sm SW. for *Kaplasse*. Der skydes i Retninger mellem W. og NE. Fareomraadet over Søen er en Cirkelsektor med Spidsen i Skydepladsen, og som begrænses af Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 270° og 45° samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius $5,5$ Sm.
720. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Holmögadd Radiofyr atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 16/814. Stockholm 1943.)
Holmögadd Radiofyr paa c. $63^{\circ} 36'$ N. $20^{\circ} 45'$ E. er atter i Virksomhed.
(E. f. S. Nr. 3/313 1943.)
721. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 16/813. Stockholm 1943.)
Samtlige svenske Kyst-, Lede- og Havnefyr mellem Breddeparallelernerne $63^{\circ} 20'$ N. og $64^{\circ} 45'$ N., med Undtagelse af Fyrene i *Ume älv*, er atter tændt.
722. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Putziger Deepke. Tilsanding.
(N. f. S. Nr. 14/721. Berlin 1943.)
Mindste Dybde i Renden i *Putziger Deepke* er aftaget til $3,7$ m. Rendens Løb har ændret sig noget, og Afmærkningen er flyttet til det nuværende Sejlløb.
c. $54^{\circ} 40'$ N. $18^{\circ} 28'$ E.
723. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Heisternest Sejlløb. Tilsanding.
(N. f. S. Nr. 14/722. Berlin 1943.)
Ved Indsejlingen til *Heisternest* paa c. $54^{\circ} 42'$ N. $18^{\circ} 41'$ E. er sket en Tilsanding. Den røde Tønde A er derfor flyttet 30 m med Nord og 10 m indenfor Linien af de røde Tønder.
724. Tyskland. Sassnitz Fyr E. t. N. Vragafmærkning forandret.
(N. f. S. Nr. 14/724. Berlin 1943.)
Det paa c. $54^{\circ} 31',3$ N. $13^{\circ} 54',1$ E. sunkne Vrag er nu afmærket med en grøn Vragtønde med W.-Topbetegnelse, udlagt c. 100 m W. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 30/1077 1942.)

(Se Tillæg.)

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

725. Danmark. Sundet. Ellekilde Hage NW. t. N. Vrag afmærket.
Et Vrag, af hvilket noget af Masterne rager op over Vandet, og som ligger sunket i 11 m Vand paa $56^{\circ} 05'$ ($51''$) N. $12^{\circ} 29'$ ($51''$) E., c. $0,4$ Sm NW. t. N. for *Ellekilde Hage* og c. 600 m fra Kysten, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 50 m NE. for Vraget, samt med en elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa selve Vraget.
726. Danmark. Store-Bælt. Hov Fyr ESE. Vrag afmærket.
Et Vrag, hvoraf 2 Master rager op over Vandet, og som er sunket i c. 12 m Vand paa c. $55^{\circ} 08'$ N. $11^{\circ} 02'$ E., c. $2,7$ Sm 108° fra *Hov Fyr*, er afmærket med Vragvager med 2 grønne Flag samt med en Lystønde, der viser grønt To-Blink, udlagt henholdsvis 50 m og 150 m NE. for Vraget.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

727. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Heshjærg Grund. Sømærke bortdrevet.
Heshjærg Grund røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa $56^{\circ} 02'$ ($45''$) N. $10^{\circ} 18'$ ($13''$) E. er bortdrevet.

728. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. t. W. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 13/689 1943 rapporterede Vrag, der er sunket paa c. $56^{\circ} 51',_{,3}$ N. $11^{\circ} 08',_{,3}$ E., c. 15 Sm 304° fra *Anholt Havn Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s , udlagt henholdsvis 50 m og 120 m SW. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 13/689 1943. Kort Nr. 102 og 100.)

729. (T). Sverige. Kattegat. Skagerrak. Neutralitetsløbet. Afmærkning forandres.

(U. f. s. Nr. 14/707. Stockholm 1943.)

Ved Forarsudlægningen af Sømærker udlægges følgende nye Lystønder ved Neutralitetsløbet.

a. En rødmalet Lystønde, *Tylögrundet* Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 18^s , paa $56^{\circ} 38',_{,20}$ N. $12^{\circ} 41',_{,80}$ E., SW. for *Tylö* ved Løbets E.-Side.

b. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Klockfoten* Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 10^s , paa $57^{\circ} 17',_{,50}$ N. $11^{\circ} 52',_{,20}$ E., SW. for *Nidingen* ved Løbets E.-Side.

c. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Makrillbådan* Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 10^s , paa $58^{\circ} 03',_{,10}$ N. $11^{\circ} 19',_{,10}$ E., S. for *Måseskär* ved Løbets E.-Side.

d. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Det grunda* Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s , paa $58^{\circ} 21',_{,50}$ N. $11^{\circ} 07',_{,70}$ E., WNW. for *Hällö* ved Løbets E.-Side.

(Kort Nr. 101, 102, 100 og 92. Svenske Neutralitetslods kort Nr. 39 og 53.)

730. Sverige. Kattegat. Stora Sillesund—Sälö Fjord. Oplysning om Dybde.

(U. f. s. Nr. 16/770. Stockholm 1943.)

Da der paa $57^{\circ} 50',_{,63}$ N. $11^{\circ} 35',_{,35}$ E. er fundet en Grund med $4,_{,8}$ m Vand ved Lavvande, kan det afmærkede Løb paa Strækningen *Stora Sillesund—Sälö Fjord* foreløbigt kun benyttes af Skibe med indtil $4,_{,8}$ m Dybgaaende.

(E. f. S. Nr. 29/1067 1942.)

731. Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.

(Justitsministeriets Bekendtgørelse den 7. April 1943.)

I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 300 m fra *Aggersundbroen* paa c. $56^{\circ} 59',_{,9}$ N. $9^{\circ} 17',_{,8}$ E.

Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel og straffes iøvrigt med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.

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

I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevolen*: $5,_{,5}$ m, i *Svanholm Fyr*linie: $6,_{,0}$ m, i *Sælvandeholm Løb*: $3,_{,7}$ m, i *Gaaseholm 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 *Havrevolen* og $6,_{,0}$ m i *Svanholm Fyr*linie og $3,_{,7}$ 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. — $4,_{,0}$ 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. — $3,_{,0}$ m.

d. $56^{\circ} 42'$ ($55''$) N. $8^{\circ} 12'$ ($50''$) E. — $4,_{,0}$ m.

(E. f. S. Nr. 11/596 1943. Kort Nr. 104.)

733. Sverige. Skagerrak. Havstenssund S. Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 16/819. Stockholm 1943.)

Skydeøvelser foretages den 19. April 1943 Kl. 0800—1600 fra Pladsen c. $58^{\circ} 43',_{,5}$ N. $11^{\circ} 11',_{,2}$ E. ved *Långeby*, S. for *Havstenssund*. Under Skydning er et rødt Flag vist paa Fjeldet paa N.-Siden af *Stora Huvudet* paa c. $58^{\circ} 43',_{,5}$ N. $11^{\circ} 10',_{,4}$ E. Faroomraadet er en Sektor med Spidsen i Skydepladsen, og som begrænses af 2 Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 234° og 316° , samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius 4 Sm.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

734. (T). Norge. Sogn og Fjordane. Buholmen Fyr ødelagt.

(E. f. S. Nr. 6/210. Oslo 1943.)

Buholmen Fyr paa c. $62^{\circ} 10'_{,1}$ N. $5^{\circ} 05'_{,2}$ E. er ødelagt og slukket. Det vil først atter blive tændt i Løbet af Sommeren.

(Se Tillæg).

XI. Bekendtgørelser m. m.

735. Norge. Sommertid.

(E. f. S. Nr. 6/205. Oslo 1943.)

Den 29. Marts 1943 indførtes i *Norge* atter Sommertid, idet Uret Kl. 0200 stilledes i Tinic frem til Kl. 0300.

(E. f. S. Nr. 47/1634 1942.)

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. 61 Die Nordfriesischen Inseln mit Helgoland, S.-Blatt.

Tillæg.

I. Østersøen.

736. Danmark. Gedser SSE. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. $54^{\circ} 22'$ N. $12^{\circ} 04'_{,5}$ E., c. $12\frac{1}{2}$ Sm 162° fra *Gedser Fyr*.

737. Danmark. Møn Fyr S. Vrag afmærket.

Et Vrag, af hvilket 2 Master rager op over Vandet, og som rapporteres at være sunket paa c. $54^{\circ} 44'_{,2}$ N. $12^{\circ} 33'_{,7}$ E., c. $12\frac{1}{2}$ Sm 177° fra *Møn Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt NE. for Vraget, samt med 2 elektriske Lanterne, der viser rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1 m.

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

738. Danmark. Sundet. København. Skudehavn. Rettelse til E. f. S. Nr. 13/688 1943.

I E. f. S. Nr. 13/688 1943 rettes Pladsen for den deri nævnte Anlægsbro til $55^{\circ} 42' (52'')_{,3}$ N. $12^{\circ} 35' (56'')$ E.

(E. f. S. Nr. 13/688 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

739. Danmark. Kattegat. Aarhus N. Ryes Flak W. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket i 10 m Vand paa c. $56^{\circ} 10'_{,7}$ N. $10^{\circ} 15'_{,1}$ E., c. 0,84 Sm 315° for *Ryes Flak* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste.

740. Danmark. Kattegat. Sletterhage WNW. Vrag fjernet.

Det paa $56^{\circ} 08' 25''$ N. $10^{\circ} 19' 18''$ E., c. 7 Sm 292° fra *Sletterhage Fyr* og c. 25 m S. for *Aarhus Ledefyr*linie, sunkne Vrag er fjernet.

(E. f. S. Nr. 8/484 1943. Kort Nr. 112, 103, 125, 100 og 180.)

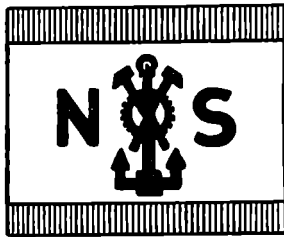
741. Danmark. Kattegat. Skagen SE. Oplysning om Vrag Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 14/702 1943 rapporterede Vrag er $57^{\circ} 40' 46''$ N. $10^{\circ} 41' 24''$ E., c. 3,8 Sm 151° fra Skagen Fyr. Vanddybden paa Stedet er 20 m.
(E. f. S. Nr. 14/702 1943.)
742. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Fyrpæle og Fyrhuse ommalet.
1. Fyrpælene til Aalborg E. Ledefyr paa $57^{\circ} 02' (57'')$ N. $9^{\circ} 56' (38'')$ E. er malet hvid- og rødtribede.
2. Fyrhusene til Skongård Ledefyr paa $57^{\circ} 03' (05'')$ N. $9^{\circ} 57' (37'')$ E. er malet hvide med rødt Bælte.
(Danske Lods II, Side 90. Havnelods, Side 30. Fyr.-Port Nr. 156 og 157.)
743. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder genudlagt.
Lystønderne *Sællundeholm Lob Nr. 1* og *Sællundeholm Lob C* paa henholdsvis c. $56^{\circ} 41',1$ N. $8^{\circ} 14',4$ E. og $56^{\circ} 39',7$ N. $8^{\circ} 14',3$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 2/274 og 3/332 1943.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

744. Finland. Petsamo. Liinahamari. Sejladsforskrifter ophævet.
(N. f. S. Nr. 14/765. Berlin 1943.)
Tidligere givne Sejladsforskrifter vedrørende Sejladsen paa *Liinahamari* Havn er ophævet.
Vuoremi Fyr: c. $69^{\circ} 47'$ N. $30^{\circ} 50'$ E.
(E. f. S. Nr. 22/907 1941.)
745. Norge. Varangerhalvøya E. Bestemmelser om Fiskeriomraade ophævet.
(N. f. S. Nr. 14/764. Berlin 1943.)
Bestemmelserne om Fiskeriomraadet ved *Varangerhalvøya* er ophævet.
Vardo: c. $70^{\circ} 23'$ N. $31^{\circ} 06'$ E.
(E. f. S. Nr. 46/1484 1941.)

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.



AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

REDERI, OG HANDELSSELSKABET
MONTANA A/S
IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon : 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORBERING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1910 OG 1811

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadressen NIELSEN Telefon Nr. 9 & 808

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

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

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAGT 1878)
FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

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“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262 Stat 2. Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hudee,
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 17

FREDAG 30. APRIL 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Kampen om Herredømmet paa Havene er stadig en af Krigens vigtigste Faktorer; ja, naar Krigens Historie engang skal skrives, vil det maaske vise sig, at Udfaldet af denne Kamp, som føres i det stille, men derfor ikke mindre forbitret end Stridighederne paa Jorden og i Luften, er det, der betinger Sejr eller Nederlag. De tyske Særmeldinger om Sænkning af allierede Handelsskibe viser, med hvilken Intensitet Søkrigen føres fra tysk Side, ligesom f. Eks. Dr. Göbbels' Udtalelse forleden om, at England ved Luftkrigen imod Tyskland havde fat i Tysklands Haandled, hvorimod Tyskland ved Ubaadskrigen havde fat i Englands Strube, klart viser, hvilken Vægt man i Tyskland tillægger Søkrigen, og hvad man venter sig heraf.

Dr. Göbbels' Beskrivelse af den tysk-engelske Kamp paa Liv og Død er overmaade illustrerende, idet Spørgsmaalet nemlig er, om det vil lykkes Englænderne, der har fat i de tyske Haandled at tvinge disse væk fra den engelske Strube, men til Bedømmelse af Udsigterne herfor er det tilgængelige Materiale utilstrækkeligt, idet Oplysningerne fra de Allieredes Side er for sparsomme.

Ganske vist fremhæver de ledende engelske Politikere Gang paa Gang i deres Taler, hvilken alvorlig Fare Ubaadskrigen repræsenterer, men hvad der særlig har Interesse, nemlig konkrete Tal over de Allieredes Tab af Handelstonnage, fremkommer der ingen Oplysninger om. Den samme Tavshed gør sig iøvrigt ogsaa gældende fra engelsk Side med Hensyn til den britiske Nybygningsproduktion, medens Amerikanerne derimod, hvad dette Punkt angaar, er mere aabenhjertige. U. S. A.'s War Production Chief, Donald Nelson, meddelte saaledes lige før Paaske, at U. S. A., siden dets Indtræden i Krigen i December 1941 til Midten af April i Aar, havde færdigbygget over 1350 Handelskibe, hvoraf alene i Aar 440. Størstedelen af dette store Antal Skibe er af den lidligere omtalte »Liberty«-Klasse, men der var dog ogsaa et betydeligt Antal af den større og hurtigere »Victory«-Klasse, hvilken Type man iøvrigt for Fremtiden hovedsagelig vilde koncentrere sig om. Hvad disse mange Skibe tonnemæssigt set repræsenterer, foreligger der ingen Oplysning om, men fra engelsk Side blev det allerede for flere Maaneder siden betonet, at Nybygningsproduktionen nu oversteg Tabene.

Paaskeugen har kun bragt faa Nyheder fra de oversøiske Markeder. De faa Rapporter, der foreligger, viser stadig Mangel paa Tonnage i de fleste Trades, som ikke direkte tjener Krigens Formaal. Der er givet Tildelinger til de forskellige Malmtrades til uforandrede Rater, hvorimod der i de frie Markeder ikke rapporteres Forretning.

Paa vore hjemlige Markeder har Paaskehelligdagene ogsaa sat deres Præg. Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark har været meget stille, men der haabes, at den kommende Tid vil vise forøget Aktivitet i denne Trade. Der er sluttet enkelte Trælaster fra Finland til Danmark til Rater varierende mellem Kr. 117 fra de østlige Distrikter i den finske Bugt til Kr. 110 fra Sydvestfinland. I tysk Kystfart er der stadig Beskæftigelse at finde, ligesom man haaber, at Malmfarten fra Luleå, der ventes aabnet en af de første Dage, vil kunne aftage store Mængder Tonnage.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I FJOR

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeler Det statistiske Departement Oplysninger om Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1942 og hele Aaret 1942.

Af Oversigten fremgaar, at af Skibsfarten paa samtlige danske Havne var det samlede Antal Anløb i Oktober Kvartal 13.400. Register-Tonnagen udgjorde ialt 1.483.000 Netto Tons, og der udlossedes 2.042.000 Tons Gods og indladedes 1.015.000 Tons. I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Oktober Kvartal 1941, er baade Antallet af Anløb og den indgaaende Reg.-Tonnage formindsket, medens den ind- og udgaaende Godsmængde viser henholdsvis en vis Nedgang og nogen Stigning.

For Aaret 1942 som Helhed er der i Sammenligning med Aaret 1941 en lille Nedgang i Antallet af Anløb og Netto Reg.-Tonnagen. Hvad angaar de transporterede Godsmængder, er der en lille Stigning for det udlossede Træ og en noget større Stigning for det indladede Gods.

I en Tabel er for Farten i 1942 foretaget en Deling mellem Skibe med Ladning og ledige Skibe og efter Skibenes Ankomst fra og Afgang til henholdsvis Indland og Udland. De samlede Tal for Antal Anløb og Reg. Tonnage er noget mindre end i en anden Tabel, der viser Skibsfarten paa samtlige Havne, idet et Skib kun er inddraget een Gang paa hver Rejse, uanset Anløb i flere Havne, medens der i førstnævnte Tabel er regnet med samtlige Anløb.

Det ses, at i den indgaaende Fart udgør Godset fra Udlandet 63 pCt. af den samlede indgaaede Mængde, medens Gods til Udlandet kun udgør 30 pCt. af den udgaaende Mængde. Ved Sammenligning mellem Ind- og Udland bemærkes, at det fra indenlandske Havne kommende Gods stort set er samme Varer som det til 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 32 pCt. og 17 pCt. De indenlandske Transporter er ikke formindsket væsentlig, medens der har været en stærk Nedgang i Omsætningen med Udlandet.

Det fremgaar endvidere af Oversigten, at saa godt som hele den fra Udlandet indgaaede Tonnage indkommer med Ladning 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 1942 befordredes 71 pCt. af det indgaaende (udlossede) Gods med danske Skibe, medens dette i 1938 kun var Tilfældet med 36 pCt. Tabellens Tal viser, at langt den største Del af den samlede Nedgang i Tilførslerne falder paa udenlandske Skibe, idet Gods med danske Skibe kun er formindsket med en Femtedel. Af det til Udlandet udgaaede (indladede) Gods befordredes derimod i 1942 kun 16 pCt. 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.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Den sidste Tid har bragt en lang Række Dødsbudskaber fra Havet.

Der foreligger saaledes Meddelelse om, at Kaptajn B. Frølich Schultz, Dampskibsselskabet Norden, er omkommet i udenlandsk Fart. Kaptajnen, der blev

42 Aar gammel, kom til Søs i 1907 med Skoleskibet *Viking*. Efter endte Navigationseksaminer traadte han i 1914 som Styrmand ind i Rederiet Carl, men gik efter fem Aars Forløb over til Norden, hvor han siden 1931 førte de store Dieselmotorskibe.

Kaptajn *Carl Otto Rasmussen* er krigsforlist med et Motorskib i hjemlig Fart. Kaptajn Rasmussen, der blev 55 Aar gammel, kom til Søs i 1908. Han har været ansat i D. S. B. som Ekstrastyrmænd og gjort Tjeneste i Isbryderne om Vinteren. I Januar Maaned blev han Fører af det Motorskib, som han nu er gaadt ned med. Det var ved samme Forlis, at den unge Gents — Søn af Sekretæren i Styrmandsforeningen — omkom.

I det sidst udkomne Nummer af Maskinmestrenes Forenings Medlemsblad bringes der en Nekrolog over Maskinmester *Niels Oscar Vilhelm Andersson*, der ifølge Meddelelse gennem Røde Kors er omkommet i Udlandet i Februar Maaned ved en Automobilulykke. Maskinmester Andersson, der blev 40 Aar gammel, var ansat i Dampskibsselskabet Heimdal, hvor han i 1935 blev Maskinchef. Han efterlader sig Hustru, en Søn paa 16 og en Datter paa 10 Aar.

Under et Skibsforlis er to af Rederiet A. P. Møllers Styrmand omkommet, nemlig Styrmandene *Leo A. N. Strømvig* og *Henry Pedersen*. Strømvig, der blev 41 Aar, traadte i 1928 ind i Rederiets Tjeneste. Henry Pedersen, der kun blev 30 Aar, har siden sin Navigationseksamen i 1939 været ansat i Rederiet.

Radiotelegrafisternes Medlemsblad oplyser, at Radiotelegrafist *Harald Julius Rasmussen* er omkommet ved et Krigsforlis udenfor Spærrezonen. Rasmussen var født i Odense 23. December 1907. Han opnaaede Certifikat 1928 og sejlede derefter først i belgisk Fart, senere i danske Skibe, tilhørende Rederiet A. P. Møller og Ø. K. Han var ugift, men overlevs af sine Forældre.

OMKRING ESBJERG HAVNS JUBILÆUM

I Lørdags — den 24. April — var det 75 Aar siden, at Loven om Esbjerg Havn blev vedtaget, og dermed skabtes det Grundlag, hvorpaa Danmarks femtestørste Købstad er vokset op.

I Forbindelse med dette Jubilæum fortæller Formanden for Esbjerg Handelsstandsforening, Konsul, Skibsmægler *Ludvig Christensen*, at Stødet til Anlægget af Esbjerg Havn var, at Danmark i 1864 maatte se at finde nye Udførselsveje, der kunde skabe et Marked for de danske Landbrugsprodukter vestover. Allerede før Anlægget af Esbjerg Havn havde der været etableret mindre Kreatureksport fra Hjeriting ved Houbugten en halv Snes Kilometer nordvest for det nuværende Esbjerg. Bygningen af en Kunsthavn som Esbjerg betingede imidlertid straks forøgede Eksportmuligheder, og straks efter, at Dokhavnen, der har dannet Kærnen i de nuværende store Havneanlæg, var færdigbygget, kom der en Eksport i Gang over Esbjerg.

Medens Eksporten over Esbjerg Havn har været i meget stærk Stigning og har bragt denne frem til at blive Danmarks tredjestørste, er den som Importhavn kun Danmarks femtestørste. Der er dog næppe Tvivl om, at man lige op til Krigen var inde i en betydelig Udvikling paa dette Omraade, idet den store Lastbilrute til Esbjerg med Landbrugsprodukter bød paa gode Muligheder for billige Returfragter med Importvarer. Konsulen var derfor af den Mening, at Esbjerg ogsaa som Importby har en Fremtid for sig.

62 ISLÆNDERE OMKOM PAA HAVET I FJØR

Der er nu kommet Meddelelse om den Tale, Rigsforstander *Sveinn Björnsson* Nytaarsdag holdt til det islandske Folk. Rigsforstanderen indledte sin Tale med at mindes de Islændere, der i det forløbne Aar havde sat Livet til paa Søen for at opretholde Forsy-

ningerne til Fædrelandet. I 1942 var der omkommet ialt 62 Islændere paa Søen, og der var forlist 17 Skibe.

INGEN UDFØRSEL AF SVENSKESKIBE

Efter en Del Forhandlinger har den svenske Regering afslaaet en Anmodning om Udførselstilladelse for visse Skibe til Norge og Danmark. Regeringen følger herved en Praksis, som har bestaaet i den sidste Tid, idet man mener, at Skibene kan anvendes af Sverige selv, selv om de er oplagt i Øjeblikket. Trafikkommissionens Anmodning gjaldt en Del mindre Baade, mest Motorsejlere, hvis Ejere vilde benytte sig af de gunstige Konjunkturer og sælge deres Fartøjer.

SVERIGES UDENRIGS-SKIBSFART STEGET

Sveriges Udenrigsskibsfart viser for Marts Maaned en bemærkelsesværdig Stigning. Den ankomne Tonnage er saaledes steget fra 523.000 Tons i Februar til 654.000 Tons i Marts og den afgaaede fra 540.000 Tons til 712.000 Tons. I Forhold til den tilsvarende Maaned i Fjor fremtræder Forøgelsen mere markeret, hvilket skyldes de da herskende særlige vanskelige Isforhold. Bortset fra Færgetrafikken paa Danmark og Tyskland er den egentlige Udenrigstrafik forøget fra 597.000 Tons i Februar til 813.000 Tons i Marts, altsaa med 216.000 Tons. Den totale Udenrigstrafik, incl. Færgetrafikken, er steget med 303.000 Tons. Af hele den ankomne og afgaaede Tonnage er 51,8 pCt. svensk, 29,3 pCt. dansk og 8,1 pCt. tysk. Hvis Færgetrafikken fraregnes, stiger Procenttallet for den svenske Del af Tonnagen til 66,1 pCt., medens den tyske Andel falder til 13,6 og den danske til 2,1.

FRA SVENSKESKIBS VÆRFTER

Ved Götaverken har der været Søsætning paa et 6000 Tons Motorskib, bygget til Trafik A/B Grängesberg-Oxelösund. Skibet fik ved Daaben Navnet *Kengis*.

Skibet er bygget til Malmtransport og er et Søsterskib til *Katjum*, bygget af Værftet til samme Rederi og søsat for et Par Maaneder siden. Skibene er beregnet til at gøre en Fart af 12½ Knob paa fuld Last og faar ligesom Rederiernes øvrige Nybygninger Motorer af Götaverkens nyeste Konstruktion, udviklende 3200 indicerede Hestkræfter.

Med *Kengis* er det femte af de ti Skibe, som Rederiet har kontraheret ved Værftet, blevet søsat.

DEN FRANSE FLAADES STORE TAB

Krigen har bragt den franske Flaade meget alvorlige Tab under denne Krig. Paa den Generalforsamling, der fornylig holdtes i *Comité Central des Armateurs de France*, aflagde Generalsekretæren *Jacques Marchegay* en Beretning, der tydelig fortalte, hvilke Vanskeligheder den franske Handelsflaade har maattet gennemgaa under Krigen.

Allerede i 1941 havde Krigen forarsaget stor Skade paa den franske Handelsflaade. Tab af Skibe som Følge af Krigsrisiko, Opbringelser, Beslaglæggelser og Rekvirering fra udenlandske Magter borttog definitivt og foreløbigt store Dele af den franske Tonnage. I Begyndelsen af 1942 var Flaaden reduceret med omkring Halvdelen af dens Tonnage før Krigen. Mange af de Skibe, som forblev under fransk Kontrol, blev lagt op som Følge af Mangel paa Laster og Knaphed paa Brændselstoffer. Begivenhederne i November fratog Regeringen og Rederne Kontrollen over saa godt som hele den Flaade, der endnu var under fransk Flag. Af de ca. 3 Millioner BRT. fra før Krigen er nu kun 50.000 Tons til fransk Disposition. Dette Tal, sagde Sekretæren, er tilstrækkeligt til at karakterisere den franske Rederierings tragiske Skæbne.

Det blev med Henblik paa Fremtiden fastslaaet, at det maatte anses for ulivlsomt, at den Del af Tonnagen, der bliver tilbage efter Krigen, kun i enkelte Tilfælde vil være af Kvalitet. Forholdet mellem de forskellige Handelsflaader vil komme til at vise et helt andet Billede end det, der fandtes i 1939. Det vil ganske sikkert kunne siges, at Luftlandsmarinen i oversøisk Fart vil komme til at indtage en mere betydelig Plads end forhen, og det er derfor, udtalte den franske Generalsekretær, af største Vigtighed, at Bestræbelserne koncentrerer om begge disse Transportmidler. Jo længere Krigen varer, jo længere vil denne Kendsgerning blive akcentueret.

Begivenhederne i November, som unddrog Regeringen

og Rederne Kontrollen over næsten hele den resterende Flaade, har rejst det Spørgsmaal, hvorledes man skal forholde sig med de paa Standardcertepartiet befragtede Skibe, der nu befinder sig udenfor deres Rederes Kontrol. Løsningen af dette Spørgsmaal er fundet i de Aftaler, der blev truffet med den franske Regering den 30. December 1940, og som fastlægger Regeringens og Redernes Forpligtelse i et saadant Tilfælde. Den i Overenskomsten anførte Godtgørelse paa 43 pCt., som i Mellemtiden var reduceret til 20 pCt., er igen fastsat til 43 pCt. Betingelsen er dog, at Beløbene skal reserveres til Flaadens Genopbygning.

Generalsekretæren omtalte derefter de Undersøgelser og Forarbejder af teknisk Natur, som er i Gang med Flaadens Genopbygning for Øje. Det er umuligt nu at definere Betingelserne for en saadan Genopbygning. Men saa langt, som det er muligt at gøre det allerede nu, er man gaaet i Gang med i Samarbejde med Myndighederne og

Rederne at forene og forlige de forskellige Synspunkter for at skabe Forudsætningen for de paatænkte forberedende Foranstaltninger. Efter en Undersøgelse af den Tonnage, der skal erstattes i de forskellige Farter, er der blevet opstillet en Liste over Typeskibe, som skal bygges saaledes, at de vil være egnede til Standardisering, naar Genopbygningen frem i Tiden sætter ind med fuld Kraft. Rederne har dannet en Komité, som i Samarbejde med vedkommende tekniske og faglige Myndigheder skal undersøge og fastlægge, hvordan hver Type skal bygges og indrettes for paa fordelagtigste Maade at svare til Formålet.

I Forbindelse hermed har Komitéen overfor Myndighederne gjort opmærksom paa Nødvendigheden af, at man indrømmer Rederne visse Skattelettelser for at sætte dem i Stand til at deltage i saa stort Omfang som muligt i de Udgifter, som Flaadens Genopbygning maa afstedkomme.

Fra Aarsberetninger og Generalforsamlinger.

GENERALFORSAMLING I DAMPSKIBS- SELSKABET AF 1912

Paa Generalforsamlingen i Dampskibsselskabet af 1912 blev det — efter at Beretning og Regnskab var godkendt — vedtaget at bemyndige Bestyrelsen til at udvide Aktiekapitalen til 9 Millioner Kr.

Efter denne Vedtagelse begyndte en ivrig Diskussion om et Par andre Vedtægtsændringer, foreslaaet af Bestyrelsen. Den første Ændring var til Vedtægternes Paragraf 13, hvorefter andet Punkt fremtidig skulde hedde:

»Den korresponderende Reder skal inden for hvert Regnskabsaar være berettiget til uden forudgaaende Sanktion fra Bestyrelsen at sælge indtil tre af Selskabets Skibe, samt til at købe, kontrahere eller paa anden Maade erhverve Skibe til Selskabet, for saa vidt Selskabets Gæld ikke derved forøges. Hans Dispositioner under denne Bemyndigelse maa tilføres Protokollen.

Han skal tillige være berettiget til at erhverve, afhænde og pantsætte fast Ejendom.«

HRS. Gamborg mente, denne Ændring skulde udgaa, fordi den forringede Redernes Ansvar over for Generalforsamlingen. Efter nogen Diskussion blev Bestyrelsens Ændringsforslag dog vedtaget med 8174 St. mod 332.

Det næste Ændringsforslag angik Rederens Lønning og gav ogsaa Anledning til Diskussion. Par. 14 skulde fremtidig have følgende Ordlyd:

»Som Vederlag for sit Arbejde erholder den korresponderende Reder 8 pCt. af Selskabets Nettooverskud, efter at paabudte Afskrivninger og lovpligtige Henlæggelser har fundet Sted; som Minimum erholder han dog 1500 Kr. pr. 1000 BRT. pro anno.«

HRS. Gamborg havde intet mod de 8 pCt., men kritiserede den fastsatte Minimumsgrænse.

Forslaget blev vedtaget ved Afstemning.

— — —

Efter Generalforsamlingen har Selskabet udsendt en Erklæring, hvori det oplyses, at det er Bestyrelsen magtpaaliggende at gentage det paa Generalforsamlingen oplyste, at en Udvidelse af Aktiekapitalen i ingen Henseende ligger for. Der foreligger for Tiden ikke for Bestyrelsen nogen som helst selskabsmæssige Grunde, der kunde foranledige den til at tage en Benyttelse af denne Fuldmagt under Overvejelse.

For at søfarendes Paarørende ikke skal gaa i unødigt Ængstelse, har Skibsreder A. P. Møller udsendt yderligere en Erklæring, hvori han udtaler:

Min Udtalelse paa Generalforsamlingen i Dampskibsselskabet af 1912 den 21. April d. A. vedrørende Krigsforlis er blevet misopfattet. Jeg udtalte, at jeg udfra den sørgelige Efterretning om 31 danske Søfarendes dødelige Bortgang maatte slutte, at M.S. »Peter Mærsk« — under britisk Flag — var gaaet tabt, men denne Efterretning var mere ubestemt, og jeg har ved tidligere Lejligheder modtaget væsentligt mere

positive Meddelelser om Skibsforlis, som dog sluttelig har vist sig at være urigtige. Der kan da være Haab om, at den omtalte Efterretning om et yderligere Forlis er fejlagtig, og af selve dens Form maa det tillige være tilladt at slutte, at dette Forlis — hvis det har fundet Sted — har været uden Tab af Menneskeliv.

YDERLIGERE ET AF »NORDEN«S SKIBE BESLAGLAGT I FJOR

Paa Dampskibsselskabet Norden's Generalforsamling aflagde Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Møldrup, Beretningen. Det hedder i denne:

— Selskabet har i Aaret 1942 som Følge af den vedvarende Krigssituation været uden Forbindelse med de af fremmede Magter rekvirerede Skibe, men der foreligger desværre Meddelelse om, at to af disse Skibe skal være krigsforlist, og at 7 danske Søfolk skal være omkommet. Selskabet beklager dybt Tabet af disse Folk, om hvem Mindet vil blive bevaret og holdt i Ære.

Det i sidste Aars Beretning omtalte Motorskib, som befandt sig i udenlandsk Havn med delvis Besætning om Bord, blev i 1942 rekvireret af en krigsførende Magt.

Nødvendig Vedligeholdelse af de i dansk Havn liggende Skibe medfører til Stadighed en Del ikke helt ringe Udgifter, hvilket føles saa meget mere, som man er helt afskaaret fra Indtjeningsmuligheder.

Om Selskabets Fremtidsudsigter er det umuligt at udtale sig, saa længe Krigen vedvarer.

Regnskabet, der afgives med Forbehold af manglende Oplysninger fra Udlandet, har tidligere været omtalt. Der var en Overførsel fra det foregaaende Aar paa 1.080.663 Kr. og Indtægter i Form af indvundne Renter minus Kursdifferencer og Underskud paa Selskabets Ejendomme i Anledning af Hovedreparationer paa i alt 55.048 Kr. Heroverfor staa Driftsudgifter 327.243 Kr., Administrations-Omkostninger 153.834 Kr., Afskrivning paa ikke-rekvirerede Skibe 194.012 Kr. Der bliver at overføre til næste Aar 460.622 Kr. De 4 pCt Udbytte, der er afsat til Aktionærerne, tages fra Udbyttereguleringsfonden med 304.000 Kr.

INTET UDBYTTET I STORE NORDISKE

Bestyrelsen for det Store nordiske Telegrafskibsselskab meddeler, at Regnskabet for 1942, der er ufuldstændigt paa Grund af manglende Oplysninger fra Udlandet, udviser en Bruttoindtægt paa 3.696.560 Kr. og Driftsudgifter til et Beløb af 3.648.230 Kr. Regnskabet Saldo, 48.330 Kr., foreslaas overført til Konto for senere Disposition. Bestyrelsen mener heller ikke i Aar at kunne foreslaa Generalforsamlingen at udbetale Udbytte.

D. D. P. A.: 4 PCT.

Paa et Møde forleden har Bestyrelsen for Det Danske Petroleums-Aktieselskab vedtaget at lade Sel-

skabets aarlige Generalforsamling afholde Mandag den 24. Maj.

D. D. P. A.'s almindelige Handelsvirksomhed har i 1942 inklusive et Kurstab ved Kronens Opskrivning paa 577.748 Kr. givet et Tab paa 1.249.215 Kr., hvorimod Selskabet ved Rederi- og anden Virksomhed har indtjent 1.343.296 Kr., ved Reduktion af en tidligere afsat Varereserve med 1.019.161 Kr. fremkommer der — efter Afsætning til Skat — et regnskabsmæssigt Overskud paa 1.018.242 Kr. Fra 1941 var overført 692.579 Kr., saaledes at der ialt vil være til Generalforsamlingens Disposition 1.710.822 Kr.

Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen, at der heraf henlægges 500.000 Kr. til ekstra Reserve Konto II, hvorfra 1 Mill. Kr. sidste Aar overførtes til Driften, at der udbetales 4 pCt. Dividende til Aktionærerne, og at der endelig overføres 394.822 Kr. i ny Regning.

Ogsaa for 1941 udbetalte D. D. P. A. 4 pCt. til Aktionærerne.

Svenske Rederiregnskaber

A/B Svenska Ostasiatiska Kompaniets Regnskab udviser for 1942 et Netto-Overskud paa 3,96 Mill. Kr. mod forrige Aar 4,24 Mill. Kr. Bestyrelsen foreslaar, at der udbetales 6 pCt. i Udbytte med 1,2 Mill. Kr.

Som Følge af Krigsforlis har Rederiet mistet Motorskibet *Agra*, 7905 Tons d.w., bygget i 1925, og Motorskibet *Peiping*, 10.330 Tons d.w., bygget 1931.

I Løbet af Aaret er to Skibe paa 7300 Tons d.w. kontraheret ved Eriksberg, hvorved ialt fire saadanne Skibe er bestilt ved svenske Værfter.

I Svenska Amerika Linien har man i Aarets Løb indkøbt 4284 Aktier, der er nedskrevet til deres nominelle Værdi.

Ved Aarsskiftet bestod Flaaden af 9 Motorskibe og en Damper paa tilsammen 88.484 Tons d.w. Gennemsnitsalderen var ca. 9½ Aar.

I Salen-Rederierne udviser Rederi A/B Jamaica efter Afskrivninger paa Selskabets Tonnage med 1.444.699 Kr. et Overskud paa 39.133 Kr. Fra Aaret forud var der en Overforsød paa 41.163 Kr. Til Disposition var saaledes 80.297 Kr. Det besluttedes uforandret at udbetale 10 pCt. i Udbytte med 80.000 Kr. De resterende 297 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

Efter Afskrivninger paa Rederi A/B Pulps Tonnage med 1.509.999 Kr. har Selskabet haft et Overskud paa 23.678 Kr. Fra det foregaaende Aar var der en Overforsøl paa 45.091 Kr. Til Disposition var saaledes 68.770 Kr. Til Aktionærerne udbetaltes 7 pCt. med 63.000 Kr., medens de resterende 5770 Kr. overførtes til næste Aars Regnskab.

Efter Afskrivninger paa Rederi A/B Strims Tonnage med 1.218.949 Kr. var Overskudet 4545 Kr., der overførtes til næste Aars Regnskab.

Rederi A/B Westindias Regnskab udviser en Afskrivning paa Tonnagen med 211.199 Kr. Fra foregaaende Aar var der en Overforsøl paa 13.871 Kr. til Disposition. Beløbet overføres i ny Regning.

Waxholm Nya Ångfartygs A/B's Bruttoindsejling i 1942 udgjorde 2.905.157 Kr. Der udbetales 4 pCt. i Udbytte.

Rederiaktiebolaget Höganäs har udvidet sin Aktiekapital fra 850.000 Kr. til 1.275.000 Kr. ved en Overforsøl paa 425.000 Kr. fra Dispositions-fonden til Aktiekapitalen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Breve til danske Søfolk

Dansk Røde Kors meddeler:

Breve, adresseret til danske Søfolk i udenlandsk Tjeneste, kan ikke sendes paa normal Vis gennem Postvæsenet.

Saadanne Breve bliver, hvis de alligevel afsendes, tilbageholdt et eller andet Sted, saaledes at de ikke kommer Modtagerne i Hænde. Det henstilles derfor til Afsenderne i deres egen Interesse at benytte Røde Kors' Brevformularsystem, ogsaa i Tilfælde, hvor den paagældende Sømands Adresse er opgivet som værende i et neutralt Land (f. Eks. Portugal eller Argentina).

Ligeledes henledes Opmærksomheden paa, at Anvendelse af Postboksadresser og andre Formidlingsmuligheder i det neutrale Udland (f. Eks. Sverige eller Portugal) ikke vil føre til noget Resultat, idet saadanne Breve ogsaa tilbageholdes. Desuden kan denne Fremgangsmaade medføre Vanskeligheder for saavel Formidler som Afsender og Modtager.

Oplysninger om Røde Kors' Formularbreve faas paa ethvert Posthus eller i Røde Kors-Afdelingerne, samt ved Henvendelse til Røde Kors' Kontor for udenlandske Angiggende og Krigshjælp, Amaliegade 18, København K.

Den danske Marine og »Ulven«s Forlis

Chefen for den svenske Marine, Viceadmiral *Tamm*, har fra Viceadmiral *Vedel* modtaget et Telegram, hvori denne udtrykker den danske Marines dybeste Medfølelse i Anledning af den sørgelige Ulykke, som har ramt den svenske Marine ved »Ulven«s Forlis. Viceadmiral *Tamm* har telegrafisk udtrykt sin Taknemlighed overfor den danske Marine.

Aktieselskabet Lillebælts-Overfarten

A/S Lillebælts-Overfarten har afholdt Generalforsamling i Assens. Formanden oplyste i Beretningen, at Færgeren paa Grund af Oliemangel havde været oplagt i 3 Kvarterer. Da Færgeren endelig ved Sukkerroekampagnens Begyndelse havde faaet Olie og paabegyndt sine daglige Ture, indtraf der et Uheld, der medførte, at Færgeren ikke mere kunde opfylde sine Forpligtelser. I Øjeblikket ligger Færgeren i Assens Havn og venter paa at blive repareret, og Formanden oplyste, at Arbejdet hermed var overdraget til Skibsværftet i Svendborg. I Løbet af Sommeren haabede man, at Reparationen var veloverstaaet, saa Færgeren igen til Efteraaret kan komme i Gang, idet Sukkerroedyrkningen i Sønderjylland vilde staa og falde hermed. Regnskabet udviste et Underskud paa godt 15.000 Kr. Beløbet blev ført i ny Regning. Valgene var Genvalg.

Generalforsamling i »Anholt«

Ved Rederiet *Anholts* Generalforsamling aflagde Direktør *Albertsen* Beretningen, hvori han bl. a. omtalte, at Driften var gaaet normalt i det forløbne Aar med Undtagelse af, at Skibene paa Grund af den haarde Isvinter havde været oplagt i tilsammen 414 Dage, og man var som Følge heraf ikke sknanel for Havarier.

Der blev givet Decharge for Regnskabet, og i Stedet for de tre Bestyrelsesmedlemmer, der i Løbet af Aaret var afgaaet ved Døden, valgtes Ingeniør Kai Thorning-Madsen, Ingeniør M. Sølvtoft og Grosserer Kofoed Meyer.

Skibsjournalerne gennem Tiderne

Med »Søfartens Bibliotek« som Mellemand har Kap-

Graeser, Berlin-Friedenau Stubenrauchstr. 69

a d. Kaiserallee
Auf: 8842 64 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: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

lajn *E. Juul-Hansen* udsendt en meget interessant lille Bog »Skibsjournalerne«, hvori han giver en historisk Skildring af Logbøgerne gennem Tiderne i de danske Handelsskibe. Forfatteren gaar helt tilbage til Vikingetiden og standser først ved Udgangen af forrige Aar.

Kaptajnens Bog har krævet meget betydelige Arkivstudier, og han har forstaaet at behandle Stoffet med den rette saglige Vurdering, og der er derved fremkommet en Bog, der er den første i sin Art.

»Ann Helen Clausen« paa Prøvetur

Rederiet C. Clausens sidste Nybygning, Motorskibet *Ann Helen Clausen*, der er bygget paa Svendborg Skibsværft, har været paa en vellykket Prøvetur fra Værftet. Det er nu overgivet til Rederiet og straks sat i Fart.

Radiotelegrafistforeningen

Radiotelegrafistforeningen af 1917 afholder paa Torsdag — den 6. Maj — Klokken 19,30 sin 26de ordinære Generalforsamling i Restaurant Ritz, Vesterport.

Sommerfarten paa Bornholm

I Lighed med de to tidligere Aar har Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 chartret Øresundsselskabets Damper *Sverige*, der ellers er oplagt ved Overgaden o. Vandet, til Farten paa Bornholm.

Sverige indsættes paa Ruten den 3. Juni med tre ugentlige Dagture i hver Retning.

En Bakmanøvre, der svigtede

Damperen »Thor« af København, der tilhører K. K. K. K. A/S, har den 3. ds. i udenlandsk Havn haft en Kollision med en Sluseport. Skaden paa denne er takseret til ca. 2500 Kroner, og Damperen fik en mindre Lækage.

Føreren af »Thor«, Kaptajn S. P. Christensen, forklarede under et Forhør i Søretten i København, at »Thor« havde Lods om Bord, og denne havde Ledelsen, da Uheldet skete. Aarsagen var i øvrigt, at Gangskiftningsmaskinen ikke straks fungerede, da der skulde udføres en Bakmanøvre.

Den svenske Statsbryder bjerget

Straks efter, at Isbrydertægen »Starke«, der som bekendt var bygget specielt til Togfærgeruten Trelleborg — Sassnitz, var kommet ud for en Minesprængningsulykke, blev der optaget Forhandlinger mellem den svenske og tyske Jernbaneforvaltning om Bjergring af Vraget, som laa paa Havbunden udfør Rügen. Det trods alt værdifulde Vrag er nu bjerget, og fornylig har den svenske Jernbanedirektion udsendt følgende Meddelelse:

Vraget af Togfærgeren »Starke«, som Natten mellem den 26. og 27. Februar 1942 forulykkede i Østersøen, er nu bjerget efter et langvarigt og vanskeligt Arbejde. Vraget blev bugseret ind paa svensk Vand og skal i Malmö gennemgaa en gennemgribende Reparation. Maskineriet paa Færgeren skal befinde sig i bedste Stand.

Svensk Motorskib »Vaalaren« frygtes krigsforlist

Det svenske Udenrigsministerium meddeler: Rederiaktieselskabet Transatlantics Motorskib »Vaalaren« har man i nogen Tid ikke hørt noget til, og den befyrgtes forulykket, meddeler et Telegram til Udenrigsministeriet fra det svenske Gesandtskab i London. Besætningen bestaar af 38 Personer, hvoraf 30 er svenske. »Vaalaren«, som er bygget i Gøteborg 1936, var paa 5940 Tons d.w.

Ny nautisk Forening i Malmö

Efter et forberedende Møde, hvori deltog henved firs Skibsførere og andre, der er beskæftiget i Søfartserhvervet, blev det vedtaget at stifte *Malmö nautiska Förening*, der som Medlemmer kan optage Søfolk eller Mennesker, der gennem deres Gerning helt er knyttet til Søfarten.

Den nye Forening blev betegnet som en Søfartsnærings Fagforening i Byen.

Franske Rederi-Regnskaber

Chargeurs Réunis udbetaler 6 pCt., Messageries Maritimes 5 pCt., Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur 6 pCt. og Compagnie de Navigation Fraissenet 8 pCt.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

Nyt Rederi i Singapore

Der er blevet stiftet et stort japansk Rederi i Singapore med det Formaal at drive Skibsfart mellem de nu besatte hollandske Kolonier, Thailand, Fransk Indokina og Japan.

Spansk Skib forlist ved Senegalkysten

Efter hvad det spanske Dampskibsselskab Compania Mediterranea meddeler, er et af Selskabets Skibe *Castillo de Montealegre* forlist udfør Senegalkysten. 29 Skibbrudne har bjerget sig i Land forskellige Steder paa Kysten ved Fransk Vestafrika. Aarsagen til Forliset er ukendt.

PERSONALIA

70 Aar

Paa Onsdag — den 5. Maj — fylder tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *Rasmus Andersen* 70 Aar. Kaptajn Andersen gik i Land i 1932.

Afsked med Lodsvæsenet

Lodsformand *Petersen*, Karrebæksminde Lodseri, der forleden Dag fyldte 65 Aar, tager i Morgen — den 1. Maj — Afsked med Lodsvæsenet.

Maskinisteksaminerne

Ved de i Aarhus og Odense i April afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

I Aarhus var til Motorpasserprøven mødt 23 Eksaminander, hvoraf 21 bestod. Til Maskinpasserprøven indstilledes 45, og heraf bestod 39. Den almindelige Maskinisteksamen talte 38, hvoraf 32 bestod.

I Odense mødte 27 Eksaminander til Motorpasserprøven, hvoraf 25 bestod, og til Maskinpasserprøven 19, hvoraf 17 bestod. Den almindelige Maskinisteksamen havde 44 Eksaminander. Deraf bestod de 37 Eksamen.

Navigationseksaminerne i København

Til Styrmandseksamen ved Københavns Navigations-skole havde der indstillet sig 31 Elever, hvoraf 27 bestod, til Skibsførereksamen 20, hvoraf 15 bestod, og til Radioprøven I og II 12 Elever, der alle fik Eksamen.

Admiral Richelieus Flidspræmie, en Sekstant, tildeltes *Torben Olsen*, Præstø. En særlig heldig Elev var *Arne Thorup Thomsen*, Øster Hurup, der fik Foreningen til Søfartens Fremmes Præmie — en Prismekikkert — for gode Resultater baade til Styrmandseksamen, Skibsførereksamen og Radiotelegrafistprøven af II Klasse, et Sølvcigaretetui fra samme Forening for en særlig god Radiotelegrafistprøve og 300 Kr. fra Dansk Dampskibsrederiforening, et Beløb, der kan tildeles den Styrmand, der har bestaaet Radioprøve II mindst med 7 i Karakter.

Endelig uddeltes seks Præmier paa 100 Kr. fra Dampskibsrederiforeningen til Styrmænd, der har bestaaet samme Prøve mindst med 6 i Karakter. De tilfaldt *Kai Hersing*, *F. E. Andersen*, *L. Bonde*, *A. Azelsen*, *G. Berthelsen* og *E. F. Jørgensen*.

Kronprinsen overværede den højtidelige Afslutning.

Forhyringsvæsenet

Otto Johannes Struve er ansat som Forhyringsmand ved Forhyringskontoret i Helsingør, *Ingvard Villiam Ahlmann Hansen* ansat som Forhyringsmand ved Forhyringskontoret i Aalborg, *Karl Aage Hansen* ansat som Forhyringsmand ved Forhyringskontoret i Aarhus og *Hans Vinther* ansat som Forhyringsmand ved Forhyringskontoret i Svendborg.

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

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. — Spilledampturbiner. — 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

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvøbod Brygge 4

København



Telegr.-Adr.: »Marinson«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er Stedet

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

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

EINAR SCHMITH
 Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPKIBSSELSKABET

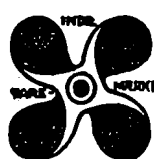
PACIFIC A/S

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.

A/S
EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
 TLF. C. 3491
 C. 11491

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

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.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 21. April 1943.

Nr. 16.

„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 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 Kvarterets 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-Arket, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

746. (S). Afmærkning i indre danske Farvande atter i Orden.

Afmærkningen i indre *danske* Farvande er atter i Orden med Undtagelse af de i E. f. S. Nr. 1/6 1943 med senere Tilføjelser nævnte Sømærker.
(E. f. S. Nr. 2/249 1943.)

(Se Tillæg.)

I. Østersøen.

747. Danmark. Møn Fyr S. Oplysning om Vrags Plads.

Pladsen for det i E. f. S. Nr. 15/737 1943 nævnte Vrag er c. 54° 44' N. 12° 35' E., c. 13 Sm 174° fra Møn Fyr. Vanddybden paa Stedet er 18,4 m.
E. f. S. (E. f. S. Nr. 15/737 1940.)

748. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Sømærker midlertidigt inddraget.

(U. f. S. Nr. 5/289. Stockholm 1940.)

Nedennævnte Sømærker er midlertidigt inddraget:

1. Den sort- og hvidmalede Stage med 1 Ballon paa c. 57° 57',₀ N. 19° 24',₅ E.,
E. for Grunden *Kittlarne*.

2. Den sort- og hvidmalede Stage med 2 Balloner paa c. 57° 53',₁ N. 19° 19',₅ E.,
E. for *Digergrund*.

3. Den sort- og hvidmalede Stage med 1 Ballon paa c. 57° 51',₇ N. 19° 15',₆ E.,
E. for *Lavergrund*.

4. En sort Stage, en sort- og hvidmalet Stage med 3 Balloner samt en rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon beliggende henholdsvis NW., NE. og SSE. for Grunden *Briterne* paa c. 57° 27',₇ N. 19° 02',₄ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 8/672 1940.

(E. f. S. Nr. 8/672 1940. Kort Nr. 181 og 182.)

(Se Tillæg.)

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

749. ¶ Danmark. Sundet. Ellekilde Hage NW. t. N. Oplysning om Vrags Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 15/725 1943 nævnte Vrag er $56^{\circ} 05' 48''$ N. $12^{\circ} 29' 56''$ E., c. 0,1 Sm NW. t. N. for *Ellekilde Hage*. Vanddybden paa Stedet er 11,0 m.
(E. f. S. Nr. 15/725 1943.)
750. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.
Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 14. April 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,8 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. 12/633 1943.)
751. Danmark. Store-Bælt. Hov Fyr E. t. S. Oplysning om Vrags Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 15/726 1943 nævnte Vrag er $55^{\circ} 08' 04''$ N. $11^{\circ} 02' 01''$ E., c. 2,0 Sm 106° fra *Hov Fyr*. Vanddybden paa Pladsen er 13,5 m.
(E. f. S. Nr. 15/726 1943.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

752. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Hesbjerg Grund. Sømærke genudlagt.
Hesbjerg Grund røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste paa $56^{\circ} 02' (45'')$ N. $10^{\circ} 18' (13'')$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 15/727 1943.)
753. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen. W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
Dybden i de W.-ligste 250 m (den udgravede Del) af Svajebassinet W. for *Aggersundbroen* paa c. $56^{\circ} 59',8$ N. $9^{\circ} 17',4$ E. er midlertidigt aftaget fra 4,1 m til 3 m i den W.-ligste og til indtil 3,6 m i den yderste Del af Udgravningen.
754. (S). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder genudlagt.
Lystønderne *Sælhundeholm Løb Nr. 2* og *Nr. 3* paa c. $56^{\circ} 40'$ N. $8^{\circ} 14'$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 2/274 1943.)
755. Norge. Skagerrak. N.-lige Oslofjord. Sømærke udlagt.
(N. f. S. Nr. 14/789. Berlin 1943.)
En sort Stage er udlagt paa $59^{\circ} 48' 24''$ N. $10^{\circ} 35' 24''$ E., ved W.-Kanten af 7,5 m Skæret *Sore Steilesand*.
(E. f. S. Nr. 45/1650 1942. Kort Nr. 92.)
756. Norge. Skagerrak. Ulvøy. Baake fjernet.
(E. f. S. Nr. 6. Bilag. Oslo 1943.)
Ulvøy Baake, en hvid Mast med Tønde og Kors, paa $58^{\circ} 06' 31''$ N. $8^{\circ} 13' 05''$ E., er fjernet.
(Kort Nr. 92.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

757. Norge. Florøy. Afspærringsbestemmelse.
(N. f. S. Nr. 15/793. Berlin 1943.)
Florøy Havn paa c. $61^{\circ} 36',2$ N. $5^{\circ} 00',3$ E. er spærret for Skibe med et Dybgaende af over 7 m.
(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

758. (T). Sverige. Opmaalingsarbejder 1943. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 17/820. Stockholm 1943.)

I Tiden Maj—September 1943 vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedenævnte Omraader, hvor der i den Anledning midlertidigt 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. I S.-lige Del af *Kalmarsund*.
3. I N.-lige Del af *Kalmarsund*.
4. I *Östergötlands, Södermanlands og Öregrund's Skærgaarde*.
5. I *Stockholms Skærgaard*.
6. I *Norrland* i Omraaderne ved *Gävle, Hudiksvall, Sundsvall, Holmsund, Skellefteå, Luleå* og i *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:

- T I. Nachtrag 1943 zum Nautischen Funk-Sprechdienst, Ausgabe 1942.
T I. Nachtrag 1943 zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1942.

Tillæg.

Danmark.

759. (T). Midlertidigt inddraget Fyrskib. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

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

Kattegat:

<i>Gilleleje Flak N.</i>					
Fyrskib	56° 10', ₃	12° 17', ₇			

(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

I. Østersøen.

760. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 17/849. Stockholm 1943.)
Den paa Fyrskibet *Svenska Björns* Plads paa c. 59° 35',₅ N. 19° 56',₀ E. midlertidigt udlagt Lys- og Fløjtetønde, som har været inddraget for Vinteren, er atter udlagt.
(E. f. S. Nr. 39/1344 1942.)
761. (S). Sverige. Öregrunds Skærgaard. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 17/822. Stockholm 1943.)
Klykskär Lystønde paa c. 60° 18' N. 18° 33' E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 49/1674 1942.)
762. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib. Lodsvirksomhed genoptaget.
(U. f. s. Nr. 17/821. Stockholm 1943.)
Den midlertidige Lodsvirksomhed i *Grepen* Fyrskib paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er genoptaget.
(E. f. S. Nr. 2/286 1943.)

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

763. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde midlertidigt inddraget.
(U. f. s. Nr. 17/824. Stockholm 1943.)
Lystønden *Malmö Nr. 2* paa c. 55° 37' N. 12° 59' E. er midlertidigt inddraget for Reparation.
764. Danmark. Lille-Bælt. Strib NE. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.
Det paa c. 55° 34',₂ N. 9° 48',₅ E., c. 2,₃ Sm 44° fra *Strib* Fyr, sunkne Vrag er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 2/291 1943.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

765. Norge. Trondheim Omraade. Spærringsbestemmelser.
(N. f. S. Nr. 15/843. Berlin 1943.)
Besejling om Natten er forbudt i nedennævnte Omraader.
1. *Orkedalsfjord*.
Omraadet udfor Udskibningspladsen ved *Orkla Gruber A/S* i *Thamshavn* paa c. 63° 19' N. 9° 53' E. mellem Fabriksanlægget og den NW. herfor liggende Række Tønder.
 2. *Muruviken*.
Omraadet S. for en Linie gennem Punktet c. 63° 26',₃₅ N. 10° 50',₄₅ E., *Flat-holmen* N.-Pynt og Punktet c. 63° 26',₆ N. 10° 52',₃ E.
 3. *Beistadsundet*.
Omraadet udfor *Fosdalens Bergverk A/S* i *Malme* paa c. 64° 04',₂ N. 11° 13',₈ E. mellem Fabriksanlægget og en Linie, der fra den E. for Anlægget liggende Fortøjningstønde gaar mod S. og mod W. til Kysten.
Skibe, der ikke retter sig efter Afspærringsbestemmelserne, bliver beskyttet.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 29. April 1943.

Nr. 17.

„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 indom Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort. Nr. 131. *Sundet, Nordlige Del*. 1943. Maalestok 1 : 70 000. Kortet indeholder Specialkort over Løbet W. om *Lappegrund* i Maalestok 1 : 25 000, samt Specialkort over følgende Havne: *Gilleleje* (1 : 9 000), *Hornbæk* (1 : 6 000), *Helsingør* (1 : 8 000), *Mølle* (1 : 15 000), *Höganäs* (1 : 15 000), *Hälsingborg* (1 : 10 000), *Kopparverket* (1 : 20 000), *Rå* (1 : 15 000), *Landskrona* (1 : 20 000) og *Barsebäckshamn* (1 : 10 000). Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

Nyt Kort. Nr. 188. *Østersøen mellem Gedser Rev og Christiansø*. 1943. Maalestok 1 : 200 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25. pCt.

Tillæg Nr. 3 til *Den danske Lods I, 1941*.

Tillæg Nr. 3 til *Den danske Lods II, 1939* og

Tillæg Nr. 2 til *Den danske Havnelods, 1940*.

Tillæggene udleveres gratis til Ihændehavere af ovennævnte Sejlhaandbøger.

Annuleret er: Kort Nr. 131. *Sundet, Nordlige Del*. Udgave 1932.

Kort Nr. 188. *Østersøen mellem Falsterbo og Christiansø*. Udgave 1914.

1. Østersøen.

766. Finland. Finske Bugt. Hästö. Nyt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 10/202. Helsingfors 1943.)

En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa 59° 51' 38" N. 23° 20' 51" E.

767. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 16/844. Berlin 1943.)

Den 2. Maj 1943 foretages fra Kl. 0700 til Kl. 2100 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.

mod Øst af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra 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.

768. Tyskland. Warnemünde. Warnow. Uddybningsarbejder.

(N. f. S. Nr. 16/846. Berlin 1943.)

Der er paabegyndt Uddybningsarbejder i Indsejlingen til *Warnemünde* paa c. $54^{\circ} 11',_2$ N. $12^{\circ} 05',_8$ E. og i Sejløbet i *Warnow* til *Rostock*, hvor Dybden var aftaget til henholdsvis $5,9$ m og $5,4$ m.

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

(E. f. S. Nr. 14/695 1943.)

(Se Tillæg.)

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

769. Danmark. Sundet. Vedbæk Havn. Dybde atter normal. Midlertidig Afmærkning inddraget.

Dybdeforholdene i Indsejlingen til *Vedbæk Havn* er atter normale. Sejløbet er uddybet til en Dybde af $2,7$ m. Dybden i Havnen er $2,5$ m.

Den i E. f. S. Nr. 1/84 1943 nævnte midlertidige Afmærkning ved Indløbet til Havnen er atter inddraget.

Vedbæk: c. $55^{\circ} 51',_0$ N. $12^{\circ} 34',_5$ E.

(E. f. S. Nr. 1/84 1943.)

770. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør. Kendeligt Punkt.

Skælskør Frugtplantages Skorsten er opført paa $55^{\circ} 15' 17''$ N. $11^{\circ} 16' 02''$ E.

(Kort Nr. 143, 160 og 140. Danske Lods III, Side 186.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

771. Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.

Fra den 15. Maj 1943 vil der i c. 4 Maaneder blive afholdt Torpedoskydning fra Torpedostationen ved *Bramsnæsvig* (c. $55^{\circ} 42',_7$ N. $11^{\circ} 48',_0$ E.).

Skydelinien strækker sig fra Torpedostationens Brohoved i Retning 345° indtil Linien E.—W. gennem *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.

A d v a r s e l f o r F i s k e r e .

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 *Brams-næs vig* ophæves.

(Danske Lods II, Side 161.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

772. Norge. Senja. Gisund. Finnsnesrenna. Oplysning om Vrag.

(N. f. S. Nr. 16/891. Berlin 1943.)

a) Den forreste Mast af det paa 69° 14' 04" N. 17° 57' 52" E. sunkne Vrag er knækket. Det paa Masten anbragte Fyr, der viste hvidt Et-Blink hver 2,2^s, er slukket.

b) Fyret, der viser hvidt Hurtig-Blink, 62 Blink hvert 1^m, og som blev tændt

c. 63 m 18°₅ fra det under a) nævnte Fyr, brænder vedvarende.

(E. f. S. Nr. 50/1731 1942.)

773. Norge. Lofoten. Smiskjerleden. Farmandsøyene S. Oplysning om Grunde.

(E. f. S. Nr. 7/235. Oslo 1943.)

S. for *Farmandsøyene* er rapporteret 3 Grunde:

1. En 11 m Grund paa 68° 18' 22" N. 15° 29' 39" E., c. 200 m 6° fra *Svartskjer-skallen* Jernstang.

2. En 7 m Grund paa 68° 18' 27" N. 15° 29' 49" E., c. 400 m 21° fra *Svartskjer-skallen* Jernstang.

3. En 5,5 m Grund paa 68° 18' 28" N. 15° 29' 56" E., c. 430 m 28° fra *Svartskjer-skallen* Jernstang.

Stederne vil blive nærmere undersøgt.

774. Norge. Trondheim W.-lige Indsejling. Taagesignal flyttet.

(K. f. F. Nr. 3. Oslo 1943.)

Taagesignalet med Klokke ved Fyret paa Yderenden af *Olavspieren* ved W.-lige Indløb til *Trondheim* ydre Havnebassin paa c. 63° 26',₁ N. 10° 23',₈ E. er flyttet til Fyret paa Molehovedet ved Indløbets N.-Side. Signalets Karakter, To-Slag hver 15^s, er uforandret.

775. Norge. Møre og Romsdal. Ålesund N. Kalvøysund. Oplysning om Grund.

Sømærke udlagt.

(E. f. S. Nr. 7/234. Oslo 1943.)

En 7,5 m Grund rapporteres at være fundet paa 62° 31' 46" N. 6° 11' 27" E., c. 80 m NNE. for 9,4 m Grunden i *Kalvøysundet* og lige ved den E.-lige Begrænsning af *Oksebåsen* Fyrs hvide Vinkel. Paa Grunden er udlagt en sort Stage.

Stedet vil blive nærmere undersøgt.

776. Norge. Kvaløy. Kråkene Fyr NNW. Sømærke udlagt.

(K. f. F. Nr. 3. Oslo 1943.)

En sort Stage er udlagt paa 59° 25' 04" N. 5° 12' 06" E., ved N.-Kanten af 3,5 m Grunden NNW. for *Kråkene* Fyr.

Da Havbunden her er stærkt skraanende, er det usikkert om Stagen vil blive liggende paa Plads.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

777. Finland. Søkorts Nummer forandret.

(U. f. s. Nr. 10/203. Helsingfors 1943.)

Det finske Søkort: *Marjamiemi—Oulu—Röyttä* har faaet Nr. 57 i Stedet for som tidligere Nr. 47.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Kortis eller
Bogs Nr.*Tyskland:*

R D. 81 Nordküste von Estland. Baltisch Port bis Kokskär.

Tillæg.

I. Østersøen.

778. (T). Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.

Dybden i Indløbet til *Hammerhavnen* paa c. 55° 17' N. 14° 46' E. er aftaget til 3,9 m.

(E. f. S. Nr. 1/13 1943.)

779. Sverige. Utlängan—Landsort. Neutralitetsløbet. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 18/860. Stockholm 1943.)

Nedennævnte Sømærker er blevet forandret, som følger:

1) Stagen paa 56° 14',₂₀ N. 16° 31',₂₂ E., S. for *Östbygrund*, er ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon over 1 firkantet Plade.

2) Stagen paa 57° 21',₀₀ N. 16° 59',₁₅ E., NW. for *Torrboggrund*, er ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon.

3) Stagen paa 58° 10',₈₂ N. 17° 06',₉₀ E., NE. for *Härudskär* Fyr, er ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon.

4) Stagen paa 58° 20',₈₂ N. 17° 12',₃₂ E., NE. for *Juliabåden*, er ombyttet med en sort Stage med 2 Balloner.

Følgende nye Sømærker er udlagt:

5) En rød Stage med 2 opadvendte Koste i dybt Vand paa 56° 28',₂ N. 16° 42',₁ E., E. for *Säfgrund*.

6) En sort Stage med 1 Ballon i dybt Vand paa 56° 35',₄ N. 16° 45',₃ E., E. for *Gårdby*.

7) En rød Stage med 3 opadvendte Koste i dybt Vand paa 56° 41',₇ N. 16° 49',₈ E., E. for *Runsten*.

8) En rød Stage med 2 opadvendte Koste i dybt Vand paa 57° 08',₀₀ N. 17° 08',₀₀ E., ESE. for *Höghy* Fyr.

(E. f. S. Nr. 12/617 1943. Kort Nr. 180, 181 og 182. Svenske Neutralitetsledskort Nr. 30 og 32.)

780. (T). Sverige. Sejløbet Arkö—Härudskär. Barösund. Lodsartøj genudlagt.

(U. f. s. Nr. 18/898. Stockholm 1943.)

Et rødmalet Fyrskib uden Navn paa Siderne er som Lodsartøj genudlagt paa c. 58° 11',₈ N. 16° 54',₀ E.

(E. f. S. Nr. 5/394 1943.)

781. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 18/857. Stockholm 1943.)

En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa 59° 19',₅₇ N. 18° 09',₅₅ E., c. 0,2 Sm E. for *Parkudden*.

782. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lindalssundet E. Sejldsforskrift.

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

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

1. Ved *Värmdölandet* paa c. 59° 25',₂ N. 18° 29',₃ E., lige for *Lindalens* Fyr.
2. Paa *Stinas grund* paa c. 59° 25',₃ N. 18° 31',₄ E., N. for *Kungsholmen*.
3. Paa *Löknäsholmens* NE.-lige Del paa c. 59° 24',₁ N. 18° 31',₀ E.
4. *Viggso* N.-Side paa c. 59° 24',₆ N. 18° 32',₇ E., 400 m E. for Dampskibsbroen.

783. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder udlagt i Stedet for Fyrskibe.

(U. f. s. Nr. 18/856. Stockholm 1943.)

1. Paa Pladsen for Fyrskibet *Västra Banken* paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. er udlagt en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s.
2. Paa Pladsen for *Finngrundet* Fyrskib paa c. 61° 04' N. 18° 41' E. er udlagt en sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s.

784. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvallsbukten. Alnösundet. Vandledning udlagt.

Ledefyr tændt. Ankringsforbud.

(U. f. s. Nr. 18/852. Stockholm 1943.)

Til Afmærkning af en Vandledning, der er udlagt i *Alnösundet* mellem *Johannedal* paa c. 62° 26',₃ N. 17° 23',₇ E., i *Sköns*, til *Gustavshamn* paa c. 62° 26',₃ N. 17° 24',₄ E., paa *Alnön*, er tændt 2 Par Ledefyr, der alle viser rødt, fast Lys, henholdsvis ved *Johannedal* og ved *Gustavshamn*. Forfyrene er som Dagmærker forsynet med hvide Trekanter med opadvendt Spids, Bagfyrene med hvide Diamanter.

Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 50 m fra Vandledningen.

785. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Elofsgrund. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 18/855. Stockholm 1943.)

Elofsgrund Lystønde^a paa c. 60° 46' N. 17° 23' E. er atter udlagt paa Plads.

786. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Bodens Kystradiostation atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 18/894. Stockholm 1943.)

Bodens Kystradiostation paa 65° 50' 40" N. 21° 38' 50" E. er atter aabnet for Trafik med Skib.

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

787. (T). Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsbøje udlagt.

En sort Fortøjningsbøje, mærket *Soværnets Kystbevogtning*, er udlagt paa 55° 58' (14") N. 12° 34' (58") E.
(E. f. S. Nr. 40/1403 1942.)

788. (T). Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke genudlagt.

Den sorte Stage med 1 sort Flag, *Humlebæk E.*, paa c. 55° 58',₂ N. 12° 36',₈ E., c. 2 Sm 92° fra *Humlebæk* Havn, er atter udlagt til Vejledning for Lystsejlere.
(E. f. S. Nr. 40/1403 1942.)

789. (T). Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke genudlagt.

Den sorte Stage med 2 sorte Flag, *Rungsted E.*, paa c. 55° 53',₁ N. 12° 36',₀ E., c. 1,₀ Sm 90° fra *Rungsted* Havn, er atter udlagt til Vejledning for Lystsejlere.
(E. f. S. Nr. 40/1403 1942.)

790. (T). Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Vraglanterne midlertidigt slukket.

Den elektriske Lanterne, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, paa det paa 55° 30' 08" N. 12° 40' 13" E., c. 2,₅ Sm 218° fra *Drogden* Fyr, sunkne Vrag er midlertidigt slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

(E. f. S. Nr. 34/1196 1942.)

791. (S). Sverige. Sundet. Vraglystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 18/865. Stockholm 1943.)
Vraglystønden paa Pladsen $55^{\circ} 35',_{09}$ N. $12^{\circ} 52',_{25}$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 3/337 1943.)
792. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø N. Vrag afmærket.
Vraget af et Skib, der ligger sunket i c. 14 m Vand paa c. $55^{\circ} 01' N.$ $11^{\circ} 32',_{5}$ E.,
c. 2,7 Sm 12° fra Femø Kirke, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt
c. 30 m NE. for Vraget. 2 Master af Vraget rager c. 2 m op over Vandet.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

793. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 24. April
1943 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
(E. f. S. Nr. 13/678 1943.)
794. Danmark. Kattegat. Aarhus N. Ryes Flak W. Oplysning om Vrags Plads.
Det i E. f. S. Nr. 15/739 1943 nævnte Vrag ligger sunket paa $56^{\circ} 10' 45'' N.$ 10°
 $15' 07'' E.$, c. 0,84 Sm 315° fra *Ryes Flak* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste.
(E. f. S. Nr. 15/739 1943.)
795. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NE. t. N. Vrag.
Vraget af et Skib, hvoraf Skorstenen rager op over Vandet, rapporteres at være
sunket i c. 14 m Vand paa c. $56^{\circ} 41' N.$ $11^{\circ} 02' E.$, c. $11\frac{1}{2}$ Sm 36° fra *Gerrild Fyr*.
796. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Vrag.
Vraget af et Skib, som rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa c. 56°
 $43',_{2}$ N. $10^{\circ} 25',_{3}$ E., c. 2,4 Sm 78° fra *Als Odde* Forfyr. Vraget ligger uroligt og vil for-
mentlig flytte sig i Tilfælde af Storm.
797. (S). Danmark. Kattegat. Læsø S. Silderøn. Sømærke genudlagt.
Silderøn hvide Stage (Erstatning for den midlertidigt inddragne *Silderøn* Lys-
tønde) paa c. $57^{\circ} 06',_{9}$ N. $11^{\circ} 02',_{2}$ E. er atter udlagt paa Plads.

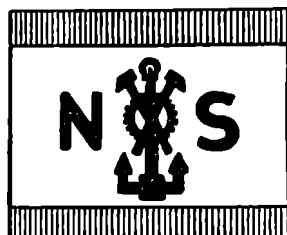
IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

798. (T). Danmark. Esbjerg Havn. Vandstandssignaler midlertidigt indstillet.
Da Raen paa Signalmasten paa *Esbjerg Søndre-Forhavns* N.-Mole for Tiden
er under Reparation, er Vandstandssignalerne, der vises fra dette Sted, indstillet
indtil videre.
Esbjerg: c. $55^{\circ} 28' N.$ $8^{\circ} 26' E.$

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.



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

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreliepumper

Brændselsoliepumper

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB AKTIESELSKAB KØBENHAVN

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 Læsevne.
» 2. » » » » 1000 » »

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. — Spildedampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

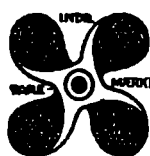
Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN $\frac{8}{6}$
er Stedet

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

HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 8
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

TUBORG



GRØN
eller
RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang *W. Katalog*

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 18

FREDAG 7. MAJ 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Det tyske Sænkningstal for April Maaned foreligger nu, og ifølge dette har Tyskerne i denne Periode sænket ialt 63 Skibe paa tilsammen 432.000 BRT. Til Belysning af Forholdet mellem Afgang og Tilgang er det ikke uden Interesse, at Amerikanerne officielt meddeler, at der i samme Maaned i U. S. A. er søsat ikke færre end 108 Dampere, hvoraf godt 70 var »Liberty« Skibe, d. v. s. Dampere paa omkring 10.500 Tons d.w.

Tyskernes Sænkningstal for April er kun knapt Halvdelen af, hvad de opgav at have sænket i Marts. Grunden hertil er, efter tysk Opfattelse, ikke, at Englænderne og Amerikanerne har været i Stand til at gøre deres Bekæmpelse af Ubaadene mere effektiv, men maa søges i daarlige Vejrforhold, forandrede Konvojruter o. l., selvom det ganske vist samtidig betones, at Ubaadskrigen i den sidste Tid er bleven en hel Del haardere, bl. a. paa Grund af den forøgede Indsats fra engelsk-amerikansk Side af Flyvemaskiner baserede saavel paa Land som fra Hangarskibe. Den tyske Korrespondent mener dog ikke, at disse Kampmidler kan trænge Ubaadene over i Defensiven, men han fremhæver dog, at Søkrigen har et langsomt Tempo, og at der derfor vil gaa en betydelig Tid, førend Resultaterne viser sig. Fra engelsk-amerikansk Side foreligger der kun faa konkrete Oplysninger om Ubaadskrigen, men Diskussionen herom synes dog i den sidste Tid at have faaet et mere optimistisk Præg, idet man synes at nære Tillid til, at de under Udvikling værende Afværgeforanstaltninger efterhaanden vil tage Brodden af Ubaadstruslen.

Om Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun sparsomme Efterretninger. Iflg. svenske Aviser er der ret livlig Befragtning af Malm fra de forskellige Udskibningshavne til Staterne paa Basis af tidligere Rater, ligesom Vestindiamarkedet skulde have faaet ret rigelige Tonnagetildelinger. Der rapporteres ligeledes bedre Aktivitet i Farten fra U. S. Atlantic til Canada og New-Foundland og tilbage, idet der bl. a. skal være sluttet adskillige Skibe for Papir fra Botwood til New York. Raterne i denne Trade synes ogsaa at være uændrede.

For engelsk Regning noteres uforandret Kul fra Durban til Suezomraadet, ligesom der søges Tonnage for Salt fra Aden og andre Rødehavshavne til Calcutta. Raterne synes at være uforandrede.

Paa vore hjemlige Markeder er Tonen maaske en Tone svagere i de frie Trades. Der har været nogen Aktivitet i Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark, hvorimod Trælastmarkedet fra Østersøen til danske Havne har været temmelig roligt. Der er derimod livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Malm fra svenske Havne til Tyskland til de fastlagte Rater.

DEN ANDEN A. P. MØLLER'SKE GENERAL-FORSAMLING

Der har i Svendborg været afholdt Generalforsamling i Dampskibsselskabet Svendborg, hvor Skibsreder A. P. Møller i sin Beretning oplyste, at 32 Mænd var gaaet ned med Rederiets Skibe.

Regnskabet, herunder de 12 pCt. i Udbytte til Aktionærerne, blev enstemmig vedtaget.

Som Kommitteret genvalgetes Skibsreder A. P. Møllers Søn, A. Mærsk McKinney Møller.

Det foresloges, at Bestyrelsen bemyndiges til at udvide Aktiekapitalen fra 4.140.000 Kr. til 6.210.000 Kr., altsaa med 50 pCt. Dette vedtoges. Skibsreder A. P. Møller understregede kraftigt, at Bestyrelsen dog ikke med denne Lovændring tilsigtede inden for et overskueligt Tidsrum at udvide Aktiekapitalen. Man vilde blot have det med i Statutterne.

Efter en Del Diskussion om Bestyrelsens Forslag om visse yderligere Ændringer i Vedtægterne, blev man enig om følgende Ordlyd til disse:

§ 5 kom saaledes til at lyde:

»Skibsreder A. P. Møller er Selskabets korresponderende Reder. Han kan overdrage sin Stilling til sit Firma ved dets til enhver Tid værende Indehaver under de samme Betingelser, paa hvilke han er ansat.

I Tilfælde af, at Hr. A. P. Møller maatte afgaa ved Døden, indtræder Firmaet A. P. Møller som korresponderende Reder under samme Betingelser som Hr. A. P. Møller selv.

»Hvis hverken A. P. Møller eller Mærsk McKinney Møller er Indehavere af Firmaet A. P. Møller, vælges dog en korresponderende Reder som fastsat iøvrigt i § 5.

§ 7 vedrørende Skibsrederens Løn kom til at lyde:

»Som Vederlag for sit Arbejde erholder den korresponderende Reder 8 pCt. af Selskabets Nettooverskud, efter at de paabudte Afskrivninger og lovpligtige Henlæggelser har fundet Sted. Som Minimum erholder han dog 1500 Kr. pr. 1000 Brutto Tons pro anno.

REDERIET A. P. MØLLERS KRIGSFORLIS

Fra Skibsreder A. P. Møller har Dansk Søfarts Tidende modtaget følgende Erklæring:

Min Udtalelse paa Generalforsamlingen i Dampskibsselskabet af 1912 den 21. April d. A. vedrørende Krigsforlis er blevet misopfattet. Jeg udtalte, at jeg udfra den sørgelige Efterretning om 31 danske Søfarendes dødelige Bortgang maatte slutte, at M.S. »Peter Mærsk« — under britisk Flag — var gaaet tabt.

Derudover havde jeg vel modtaget en Efterretning, der kunde tyde paa, at et andet Mærsk-Skib — under amerikansk Flag — var gaaet tabt, men denne Efterretning var mere ubestemt, og jeg har ved tidligere Lejligheder modtaget væsentligt mere positive Meddelelser om Skibsforlis, som dog sluttelig har vist sig at være urigtige. Der kan da være Haab om, at den omtalte Efterretning om et yderligere Forlis er fejlagtig, og af selve dens Form maa det tillige være tilladt at slutte, at dette Forlis — hvis det har fundet Sted — har været uden Tab af Menneskeliv.

For at Søfarendes Familier ikke skal gaa i unødigt Ængstelse, lægger jeg Vægt paa, at nærværende Udtalelse kommer til deres Kundskab, og jeg henstiller til Pressen at medvirke dertil ved at gengive denne Udtalelse.

KULKOMPAGNIET: 7 pCt.

Bestyrelsen for A/S Det danske Kulkompagni meddeler, at Netto-Overskudet for Driftsaaret 1942—43, efter at Afskrivninger og Henlæggelser er foretaget, andrager 830,735 Kr. Dertil kommer Overførslen fra forrige Aar 402,060 Kr.

Det er vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at henlægge 200,000 Kr. til Nybygnings-Reservefondskonto for Skibe, at udbetale 7 pCt. i Udbytte og at overføre til næste Regnskabsaar 409,008 Kr. — I 1941 var Udbyttet 6 pCt. og Netto-Overskudet 921,000 Kr.

DEN NEUTRALE SKIBSFARTS TAB

De neutrale Handelsflaaders Krisgtab var i Lighed med de to sidste Aar meget betydelige i April Maaned, nemlig 28 Skibe paa ca. 112.000 Tons d.w. Det tilsvarende Tal for Marts var 11 Skibe paa 37.000 Tons d.w. og i Februar 4 paa 28.000 Tons. I 1942 androg Tabene i April 266.000 Tons og Aaret forud 156.000 Tons.

Den siden Krigens Begyndelse sænkede neutrale Handelstonnage andrager nu 4.197.307 Tons d.w.

Siden Krigsudbruddet har den svenske Handelsflaade mistet 188 Skibe paa tilsammen 794.613 Tons, og 1145 svenske Søfolk har sat Livet til ved disse Forlis.

Norge har mistet 207 Skibe paa 1.550.103 Tons og Finland 43 Skibe paa 167.670 Tons.

STILHED PAA SKIBSSALGSMARKEDET

Firmaet Suenson & Jespersens Maanedsoversigt for April meddeles, at siden Udgangen af Marts Maaned har der været meget stille paa Købs- og Salgsmarkedet. Købere saavel som Sælgere har været relativt tilbageholdende.

Der blev i April kun omsat nogle ganske faa Motorsejlere paa under 100 Tons d.w. Større Forretninger blev ikke afsluttet.

FREDERIKSSUND SKIBSVÆRFT BLIVER AKTIESELSKAB

Frederikssund Skibsværft, hvis hidtidige Eneejer, Direktør *Kr. Andersen*, for nogle Maaneder siden afgik ved Døden, er nu omdannet til Aktieselskab under fælles Ledelse med Helsingør Skibsværft.

Det nye Selskab, hvis Formaal betegnes som »Nybygning og Reparation af Skibe, Maskiner og dermed beslægtede Industrigræne«, har en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 200.000 Kr. Selskabets Bestyrelse bestaar af Direktør *H. P. Christensen*, Underdirektør *Torkild Kongsted* og Kontorchef *Aage Gregersen*, alle fra Helsingør Skibsværft.

H. P. Christensen og Torkild Kongsted er dets Direktører.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

I sit sidst udkomne Nummer bringer *Maskinmesteren* en Nekrolog over en dansk Maskinmester, der er omkommet ved Krigsforlis udenfor Spærreazonen. Det er Maskinmester *Ernst P. Kristensen*, København, i Rederiet A. P. Møller, der er forulykket i det Fremmede. Han blev kun 33 Aar gammel. Efter endt Uddannelse og Maskinisteksamen blev han i 1933 Maskinassistent i Dampskibsselskabet »Norden«, senere Maskinmester i Dampskibsselskabet »Torm« og i de sidste Aar i Rederiet A. P. Møller. Han skildres, trods sine unge Aar, som en dygtig Fagmand.

Den indenlandske Sømandsmissions Blad *Redningsbaaden* bringer følgende Liste over danske Søænd, der i den sidste Tid er omkommet ved Krigsforlis:

Matros *Flemming Jacobsen*, København. — Letmatros *Per Hjorth*, København. — Styrmand *Friithiof Helge Christiansen*, København. — Styrmand *Leo Strømvig*, Svendborg. — Maskinmester *Ernst Peter Kristensen*, København. — Maskinmester *Christian Riiser*, København. — Kaptajn *J. Mikkelsen*, Nyborg. — Maskinassistent *Martin Petersen*, Esbjerg. — Kaptajn *Thorvald Andersen*, Thurø. — Maskinmester *Thorkild Therkildsen*. — Jungmand *Jack Jensen*, Rudkøbing. — Jungmand *Preben Jensen*, Svendborg. — Kaptajn *Aggerholm*, Nordby, Fanø. — Maskinmester *Georg Nyberg*, Odense. — Radiotelegrafist *Harald Rasmussen*, Odense. — Jungmand *Ole Evers Gents*, København. — Hovmester *Chr. Nielsen*, Fanø. — Matros *Johs. Fabricius*, Præstbro. — Matros *Alfred Munk*, Nykøbing F.

85 AAR — INGENIØR G. DE LA LAING

En kendt Mand i danske Skibsfartskredse, den tidligere Chef for D. F. D.S.'s Maskininspektion, Ingeniør *G. de la Laing*, fyldte i Gaar — Torsdag — 85 Aar.

Ingeniør de la Laings Tjeneste i D. F. D. S. strakte sig lige fra Tietgens Dage — han blev ansat i 1882 — til 1923. Han udførte i 1903 en Bedrift, som den Gang var meget omtalt, og som iøvrigt indbragte ham Ridderkorset, idet han som Maskinchef paa »Oscar II« klarede en Situation, som nemt kunde være blevet kritisk. Skibet havde ved et Sammenstød med et undersøisk Vrag i Atlanterhavet faaet sprængt Bundrammen til den ene Maskine. Det lykkedes de la Laing og hans Folk at faa Skaden midlertidigt udbedret, saa Skibet kunde klare sig ind til Azorerne.

Ingeniør de la Laing deltog paa et tidligt Tidspunkt i de danske Maskinmestres Organisationsarbejde, og han var den første Redaktør af »Tidsskrift for Maskinvæsen«.

SVENSKA AMERIKA LINIENS AARSRESULTAT

Aktiebolaget *Svenska Amerika Linien* har for 1942 haft et Overskud paa 15.060.000 Kr. mod 4.930.000 Kr. Aaret forud. Heri er medregnet 14.230.000 Kr. som den bogførte Salgsfortjeneste paa Motorskibet »Kungsholm«. Efter Afskrivning af 750.000 Kr. paa Flaaden, 270.000 Kr. paa Aktier, 230.000 Kr. paa Fordringer i Datterselskaber og Henlæggelse af 2 Mill. Kr. til Skatter udgør Netto-Overskudet 11.800.000 Kr., som tillige med det overførte Beløb er til Disposition for Generalforsamlingen. Styrelsen foreslaar, at Aktionærene faar uforandret 5% Udbytte, til en Personalestiftelse henlægges 550.000 Kr., og Resten, 10.110.000 Kr., overføres til nyt Regnskab, blandt andet til Skatter, hvis Beløb endnu ikke er beregnet.

I Regnskabet oplyses intet om Bruttoindsejlingen. Efter Salget af »Kungsholm« har Selskabet store likvide Midler. Dette Skib var bogført til ca. 9 Mill. Kr., der er afskrevet paa Afskrivningsfonden. Efter foretagne Afskrivninger er Motorskibet »Gripsholm« samt Damperne »Drottningholm« og »Kastelholm« bogført til Netto 4.470.000 Kr. I Banktilgodehavender har Selskabet ca. 30 Mill. Kr.

Beretningen henviser til, at i Aarets Løb har Selskabets Atlantflaade været bortfragtet til Transport af de mellem de krigsførende Magter udvekslede Diplomater og andet Personel. Betryggende Garantier for Skibene under disse Rejser er opnaaet. Efter Hjemkomsten til Gøteborg har »Drottningholm« været oplagt, og Østersøskibet »Kastelholm« har været oplagt hele Aaret. Styrelsen har undersøgt Mulighederne for at anskaffe ny Tonnage til Erstatning for »Stockholm« og »Kungsholm«, men er paa Grund af de herskende Forhold ikke naaet til noget positivt Resultat.

STOCKHOLM-REDERIERNE STARTER SØMANDSSKOLE

Paa Initiativ af Præsidenten for Svenska Seglar-skolan, Admiral Otto Lybeck, Direktør Eman. Högborg i Rederiet Svea og Direktør Sven Salén fra Salén-Rederierne er der blevet stiftet en forberedende Søfartsskole i Stockholm. Hensigten er at give den søfartsinteresserede Ungdom en Chance for en vederlagsfri Uddannelse. Hvis Eksperimentet falder godt ud, vil Skolen blive permanent.

Det bliver to af Svenska Seglarskolans to Ketscher, *Kryssaren* og *Kaparen*, der hver er paa 107 Tons, der skal benyttes som Skoleskibe. Det arrangerede Kursus skal vare 2½ Maaned, fra 6. Juni til 15. August, og man kan tage 25 Elever.

Undervisningen er gratis, men Eleverne maa, inden de kan blive antaget, underskrive en Erklæring om, at

det er deres Hensigt at uddanne sig til Befalingsmænd i den svenske Handelsmarine.

Skoleskibene skal i Sommer sejle i minefrie Farvande indenskærs.

CHICAGO FAAR ADGANG TIL TO VERDENSHAVE

I den sidste Tid er Udsigten til, at Chicagos Havn kan faa Adgang til to Verdenshave, blevet større som Følge af et af Krigen nødvendiggjort Byggeføretagende inden for Flaaden.

De store Undervandsbaade, som bygges ved Michigansøen, sendes sædvanligvis til Havet via de store Søer og St. Lawrencefloden, men da man har fundet det hensigtsmæssigt i Stedet at sende dem til New Orleans, har man installeret Maskineri til at aabne alle de 18 Broer over Chicagofloden inde i Byen. Dermed har man gjort det muligt for store Skibe at naa frem til Chicago fra Den mexikanske Golf opad Mississippifloden og Vandvejene i Illinois.

Det vil saaledes snart ske, at den By, der engang var kendt som Isolationismens Hovedstad, ved ocean-gaaende Skibe vil faa direkte Forbindelse ikke blot med Canada og Europa via de store Søer, men ogsaa med Sydamerika og Afrika via Mississippi og det Karibiske Hav.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Øresundsvarvel i Landskrona har fornylig afleveret et nyt Motorskib »Karskär« til Stockholms Rederi A.-B. »Svea« og samtidig søsat et Søsterfartøj, der fik Navnet »Rönnskär« til samme Rederi.

De to Skibe, der er beregnet til Rederiets Kystfart til svenske Havne, har en Lastevne paa ca. 800 Tons d.w. og repræsenterer en ny Type i denne Fart, nærmest lignende de større W-Baade, som Rederiet tidligere har faaet bygget i Landskrona. De er Shelterdækkere af moderne Udseende: udfaldende Stævn og Krydserhæk, en høj Overbygning midtskibs med Bolig for Officerer og Køkkenpersonale og et Dækslus agter, hvor Mandskabet bor i Tomandskamre. Der er tre Lasteluger i hvert Dæk, to Master og ialt syv Lossebomme, der hver kan løfte 3—5 Tons.

Københavns Havns Aarsberetning og Regnskab.

Aarsberetningen for Københavns Havn er nu udarbejdet af Havnedirektør *Laub*. I denne Beretning hedder det bl. a.:

Den fortsatte Stormagtskrig med den deraf følgende Formindskelse af Handelsomsætningen mellem Landene har i Aaret 1942 bevirket, at den siden Krigens Begyndelse i 1939 indtraadte Nedgang i Københavns Havns Indtægter af Trafik- og Godsomsætningen ogsaa har gjort sig gældende i 1942, og disse Indtægter har ligget paa omtrent samme Niveau som i 1941.

Vanskelighederne ved at gennemføre Københavns Havns daglige Drift og Vedligeholdelse har været stigende i det forløbne Aar paa Grund af de voksende, forøgede Vanskeligheder ved Fremskaffelse af Materialer, navnlig Jern og Cement.

Store Udgifter medførte ogsaa den tredje og haardeste Isvinter, vi har haft i mange Aar. Havnevæsenets Isbryder var udrustet ikke mindre end 86 Dage, nemlig fra den 20. Januar til den 15. April, og assisterede i dette Tidsrum ialt 82 Skibe, de fleste til og fra Københavns Havn. At Antallet ikke var større i denne lange Periode skyldes, at Havnen — hvad der er ganske ekstraordinært — var helt lukket for Sejlads fra 4. Februar til 3. Marts.

Antallet og Tonnagen af Skibe, oplagt i Havnen, har været noget større i 1942 end i 1941. Den 15. Januar 1942 var — som Aarets Minimum — oplagt 43 Skibe paa tilsammen 85.184 NRT, hvilket hele Aaret igennem har holdt sig nogenlunde konstant, dog med nogen Stigning under Isperioden, hvor Maksimum naa-

Fremdrivningen sker ved en Atlas-Dieselmotor paa 850 effektive H.K., og Farten paa Last er ca. 11,5 Knob. Skibene er isforstærkede og forsynede med Isbryderstævn, og selve Skrogformen er konstrueret med Henblik paa Sejlads i Is. To Hjælpe motorer leverer Lys, Strøm til Dæksmaskineriet, til Pumpe m. v.

REDAKTØR THORSTEN RINMAN DØD

Fra Sverige er der indløbet Meddelelse om, at Redaktør, Kaptajn *Thorsten Rinman* er død 65 Aar gammel.

Thorsten Rinman, der var uddannet Navigator, gik i Land i 1906 og fik Ansættelse i Robert Dicksons Stiftelse i Göteborg. Allerede i 1909 indtraadte han i Göteborg Handels- og Sjøfartstidning som Søfartsredaktør, og han var endvidere Redaktør af Fartygsbefålsforeningens Organ Nautisk Tidsskrift. Han var Æresmedlem af Sveriges Fartygsbefålsforening.

DEN FØRSTE DAMPER OVER ATLANTERHAVET

I disse Dage er det 125 Aar siden, den første Damper, I der krydsede Atlanten, blev søsat. Det var den amerikanske Damper *Savannah*, som Aaret efter blev sendt paa en Rejse fra New York til St. Petersborg via Liverpool.

Overrejsen til Liverpool varede 26 Dage, hvoraf de 18 Dage var under Damp, Resten under Sejl. Skibets Ejer havde haabet, at den amerikanske Regering vilde købe Skibet efter den første Rejse, men det skete ikke. Han gik konkurs og maatte skille sig af med Skibet, som derefter blev forandret til Sejlskib, hvad det ogsaa oprindeligt havde været.

Der gik derefter ti Aar, inden der blev gjort yderligere Forsøg paa at krydse Atlanterhavet med Damper, men heller ikke dette Forsøg faldt heldigt ud. Først i 1833 formaaede den Damper at krydse Atlanterhavet udelukkende under Damp. Det var den canadisk-byggede *Royal William*, der afsejlede fra Pictou i Nova Scotia til London. Efter denne Rejse blev Skibet solgt til Spanien, hvor det blev brugt som Hjælpekrydser og dermed blev Europas første Krigsdampskib.

des den 15. Februar og 15. April med henholdsvis 73 Skibe paa 98.046 NRT og 71 Skibe paa 99.840 NRT.

Anlægsvirksomheden i Havnen har i 1942 i overvejende Grad været præget af Fortsættelsen eller Færdiggørelsen af de i 1941 paabegyndte Beskæftigelsesarbejder, hvortil der i Februar, April og September 1941 var bevilget en samlet Sum af 7.700.000 Kr. Brutto.

De første af disse Beskæftigelsesarbejder afsluttedes allerede i 1941, nemlig: Stenspærring Nord for Trekroner, Lukning af Renden i Lynettehavnen, Forlængelse af Nordre Teglkaj samt Flytning og Lægning af Kommunens Stenglacis i Sydhavnen.

De i 1942 færdiggjorte Arbejder er:

Ombygning af 500 lb. m Kaj ved Kalvebod Brygge, Bolværkssætningen i Fiskerihavnen, Nord for Enghave Brygge,

Omlægning af Brolægning paa Larsens Plads, Forlængelsen af Islands Brygges Kajmur med 140 m. Bolværkssætning paa 180 m Længde paa Kalkbrænderihavnens Østside samt Nødbroen, som skal tjene til Erstatning af en eventuel ødelagt Knippels- eller Langebro.

Af endnu ufuldførte Beskæftigelsesarbejder er heretter blot tilbage: *Fiskerihavnen Syd for Slusedæmningen*, som — dog med Undtagelse af visse Vejanlæg m. v. — ventes at ville være færdigbygget i Slutningen af Aaret 1943, og *Lods- og Karantænebygningen i Frihavnen*, som antagelig kan staa klar til Indflytning i Forsommeren 1943.

I Mødet den 30. Oktober 1942 bevilgedes endvidere et Beløb paa 168.000 Kr. som en Forhøjelse af den tidligere givne Bevilling til Opfyldningsarbejdet Nord for Slusedæmningen, idet et af de tyske Myndigheder paabegyndt Uddybningsarbejde i Yderhavnen havde medført, at et større Kvantum Fyld vilde komme til Raadighed, hvilken Fyld har fundet Anvendelse indenfor dette Opfyldningsomraade.

Af nyoprettede Lejemaal af mere permanent Karakter kan nævnes A/S Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Lejemaalsudvidelse paa den nye Opfyldning paa Revshaleøen og A/S Det Danske Kølehus »Cold Stores«s Lejemaalsudvidelse paa Islands Brygge.

Den i 1941 indledede Udlejning af Arealer paa kort Frist til Beredskabslagre for Brændsel eller til andre af Krigen nødvendiggjorte Foranstaltninger er fortsat i 1942.

Til Trods for, at der som foran nævnt i Sydhavnen i Løbet af Aaret er tilkommet nye opfyldte Arealer til fremtidig Udlejning, mangler der dog stadig en tilstrækkelig Reserve af Havnearealer i Nærheden af Kaj til Udnyttelse for Industri-, Handels- og Lagervirksomheder med sæværts Import og Eksport. Spørgsmaalet om Udnyttelse af Havnevæsenets Grunde i Sydhavnen har i Løbet af Aaret været drøftet i Forbindelse med Planer om Udnyttelse af visse Arealer til offentligt Formaal, uden at der dog endnu er tilvejebragt nogen endelig Klarhed over Omfanget og Placeringen af de Anlæg, hvorom der har været Tale.

De i 1941 og 1942 med Marineministeriet førte Forhandlinger om inden for Havnens Omraade at stille Vand- og Kajareal til Raadighed for Oprettelse af et Afmagnetiseringsanlæg afsluttedes i Aarets Løb og resulterede i, at Marineministeriet bestemte sig til at oprette Afmagnetiseringsanlægget paa Holmen.

Til Dækning af faste Drifts- og Kapitaludgifter, nye Kapitalarbejder samt til Indfrielse af det 3-aarige 4½ pCt. Laan af 1940 paa 5 Mill. Kr., har Københavns Havnebestyrelse i Mødet den 18. November 1942 godkendt Optagelsen af et Laan stort 12 Mill. Kr. med Rentefod 4 pCt. Laanets Løbetid er 20 Aar.

Driftsregnskabet for Aaret 1942 viser omtrent samme Resultat som Driftsregnskabet for 1941.

Driftsindtægterne er steget fra 7.512.155 Kr. til

7.769.890 Kr. eller med ca. 258.000 Kr. Driftsudgifterne er steget fra 8.273.741 Kr. til 8.454.597 Kr. eller med ca. 181.000 Kr., medens Driftsunderskudet er faldet fra 761.585 Kr. til 684.707 Kr. eller med ca. 77.000 Kr. Driftsunderskudet er afskrevet paa Reservefonden. I Driftsindtægterne saavel som i Driftsudgifterne er indeholdt et Beløb vedrørende Forrentning af Kapital i arbejdende Aktiver — for 1942 3.502.219 Kr. I Driftsudgifterne er endvidere indeholdt Beløb vedrørende Henlæggelse til ordinære Afskrivninger, Afskrivninger paa Kurstab ved Obligationslaan, samt Henlæggelse til og Forrentning af Pensionsfonden. De egentlige Driftsindtægter og Driftsudgifter andrager herefter for Aaret 1942 henholdsvis 4.267.671 Kr. og 3.581.978 Kr.

Stigningen i Driftsindtægterne i Forhold til 1941 skyldes hovedsagelig større Lejeindtægter af Havnens Ejendomme, samt Andel i Københavns Frihavns-Aktieselskabs Driftsoverskud. Havneafgifterne derimod udviser en Nedgang paa ca. 78.000 Kr. Nedgangen falder hovedsagelig paa Kontoen for »Vareafgift«.

Indtægterne for den afgiftspligtige Vareomsætning og Besejling, Havnens vigtigste Indtægtspost, der for Aaret 1939 androg 3.700.000 Kr. og for Aaret 1942 ca. 1.800.000 Kr., er saaledes indenfor dette korte Tidsrum faldet med ca. 1.900.000 Kr. eller med mere end 50 pCt. Naar bortses fra Afgiftsforhøjelsen pr. 1. Januar 1941 — 25 pCt. — udgør den relative Nedgang ca. 60 pCt.

Stigningen i Driftsudgifter i Forhold til 1941 fordeler sig med 130.000 Kr. paa Egentlige Driftsudgifter og 51.000 Kr. paa Ordinære Afskrivninger, Afskrivninger paa Kurstab m. v.

De højere Egentlige Driftsudgifter skyldes hovedsagelig forøgede Renteudgifter (Havnens Beskæftigelseslaan af 1941, stort 7 Mill. Kr.), endvidere det stigende Løn- og Prisniveau m. v.

Status ultimo 1942 balancerer med ca. 95.000.000 Kr. eller med ca. 10.600.000 Kr. mere end pr. ultimo 1941. Stigningen skyldes hovedsagelig Optagelse af et Obligationslaan paa 12 Mill. Kr. Renter og Afdrag af Havnens Obligationslaan, der pr. ultimo 1942 andrager ca. 34 Mill. Kr. eller ca. 36 pCt. af Aktivmassen, udgør herefter ca. 3 Mill. Kr. aarligt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Kaptajn pludselig død

En kendt Skibsfører *Jens Lauritz Nielsen*, København, er pludselig død.

Kaptajn J. L. Nielsen, der blev 53 Aar gammel, var født i Havnelev paa Stevns. Han begyndte Sølivet i Galease »Emmanuel« af Rødvig og sejlede senere med forskellige danske Sejl- og Motorskibe. Han tog Styrmands- og Skibsførereksamen i 1915, og i 1922 fik han sit eget Skib. Han var en dygtig Sømand og meget afholdt, havde mange Venner overalt, hvor han kom med sit Skib.

Kaptajn Nielsen efterlader Hustru og 3 Børn. Han havde sit Hjem i København.

Fem Sømandshjem maa genopbygges

Ved Generalforsamlingen fornylig i den danske Afdeling af »Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne« blev det fastslaaet, at Foreningen, naar fredelige Forhold indtræder, vil staa overfor Opbygning af de foreløbig ødelagte Sømandshjem, nemlig Hjemmene i Rotterdam og Cardiff, samt overfor gennemgribende Reparationer, for ikke at sige total Ombygning af Sømandshjemmene i Antwerpen, Rouen og Hamborg. Der vil blive Brug for store Summer til den Tid, hvorfor der maatte stræbes efter at samle saa mange Penge sammen som vel muligt for paa lige Fod med de 2 andre Afdelinger at kunne tage denne betydelige Opgave op. Man var enig om, at en Forøgelse af Bidrag fra Private og Tilskud fra Offentligheden og private Fonds vilde være ønskelig.

Det oplystes under Generalforsamlingen, at Admiral *Berglund* den 7. Maj har været Formand for Foreningens Hovedstyre i 25 Aar, og at Hovedkassereren, Hr. *Thaulow* i Oslo samtidig har haft sin Stilling lige saa længe. Det besluttedes at sende den højtfortjente Formand og Hovedkassereren en Hilsen til Dagen.

Grosserer *Kai Leth* har siden sidste Generalforsamling

fejret 70 Aars Fødselsdag og samtidig 35 Aars Jubilæum som den danske Afdelings Kasserer og Medlem af Hovedstyret. Han havde i den Anledning modtaget Afdelingens Tak for sit udmærkede og trofaste Arbejde for Foreningen og en beskedent Mindegave fra Kolleger i alle 3 Afdelinger.

Grosserer *Leth* og Skibsrøder *H. A. Hansen* blev genvalgt som Medlemmer af Afdelingens Bestyrelse, og for Hr. *Leths* Vedkommende tillige som Medlem af Hovedstyret.

Nye danske Søkort

Det Kongelige Danske Søkort-Arkiv har udsendt nye Udgaver af to af sine Søkort, Nr. 131 og Nr. 188.

Nr. 131 er over Sundets nordlige Del i Maalestok 1:70.000. Fyrvinkler er indlagt i Farver, og Vandomraader indenfor 6 Meterkurven er trykt i blaat. Spærrede Farvande er angivet. Kortet har 12 Bikort i større Maalestok over danske og svenske Havneomraader.

Søkort 188 er over Østersøen mellem Gedser Rev og Christiansø i Maalestok 1:200.000. Ogsaa her er spærrede Omraader langs Kysten angivet og Fyrvinklerne indlagt i Farver. Særlig Nyt ved dette Kort er, at det viser Afmærkning og Belysning ved Falsterbo-Kanalen.

Hvert af Kortene koster 4 Kr. plus 25 pCt. Forhøjelse. Samtidig foreligger fra Søkort-Arkivet en ny Forteg-

LOHFF & SIEDLER

BEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

nelse for 1943 over de Kort og Tryksager, Arkivel forhandler.

Radio-Foredrag om Smaaskibsfarten

Befragter *Erik Hoffmeyer* vil den 11. Maj Kl. 17 i den danske Radio holde et Foredrag om den danske Smaaskibsfart.

Grenaa—Hundested Ruten

A/S Grenaa—Hundested Færgefart har holdt Generalforsamling i Randers. Formanden, Direktør *J. P. Petersen*, Valby, aflagde, efter at Landsretssagfører *Arup* var valgt til Dirigent, Beretning og oplæste Regnskabet. Det vedtoges at udbetale Aktionærerne 4 pCt. i Udbytte. Alle Valg var Genvalg.

Maskinskolens Elevforening har 25 Aars Jubilæum

Paa Søndag har Maskinskolens Elevforening bestaaet i 25 Aar og fejrer Begivenheden ved en festlig Sammenkomst i Borgernes Hus. Foreningens Blad, »Maskinisten«, udkommer i speciel Jubilæumsudgave. Jubilæumsdagen Kl. 11 Fm. er der Reception i Borgernes Hus, og Kl. 16 afholdes den store Fest. Foreningen gør især ved sin Bogfond, der er til stor Hjælp for Skolens Elever, en nyttig Indsats for disse.

Til Sverige

Redningsbestyrer *Niels Hansen* rejser i denne Uge til Sverige for efter Indbydelse af det svenske Redningselskab i Gøteborg at holde Foredrag om dansk Redningsvæsen og samtidig bese nogle svenske Redningsstationer.

Havnen ønskes bevaret

En Kreds af Forretningsfolk i Orehoved har dannet en Handels- og Erhvervsforening for Orehoved og Omegn. En af Foreningens Hovedopgaver er Bevarelsen af Havnen, som man tillægger stor Betydning. Der har tidligere været rettet Henvendelse til Ministeriet og Sejlskibsrederiforeningen herom, men nu mener man bedre at kunne gennemføre Ønskerne paa dette og andre Omraader ved den nye Forening.

Ny Storkutter til Thyborøn

En af de største Kuttere i Thyborøn bliver en 60 Tønner, som Fisker *S. Espersen*, Hirtshals, lader bygge for Tiden. Den ny Storkutter, der naturligvis bliver fuldt moderne, skal føres af Fiskeskipper *Hubert Engelstoft*, Vejlbj, der for Tiden fører den ny Staalkutter »Vikingbank«.

Ny Kutter til Skagen

Skagens Kutterflaade er forøget med en ny 20 Tons Kutter, der er bygget i Hadsund til Skipper *Ths. Rasmussen*. Den nye Kutter, der bærer Navnet »Jomsborg« S. 162, er forsynet med en 4-cylindret Bukh-Dieselmotor paa 120 HK. og agtes anvendt til Trawlfiskeri.

»Thor« og »Juno«s Kollision

Den 17. April Kl. 20 skete der en lille Kollision mellem Svitzers Slæbebaad »Juno« og D. D. P. A.'s Tanklægger »Thor« af Nyborg, da »Juno« sammen med »Brage« havde Lægteren paa Slæb fra Hamborg til København. »Brage« fik Rorskade og kunde ikke styre. Kaptajnerne *K Dahl* fra »Thor« og *R. A. Raahauge* fra »Juno« oplyste under et Søforhør forleden, at Kollisionen skete, da »Juno« vilde løbe op paa Siden af »Thor«. Der var stærk Strøm med Kuling, og det elektriske Dækslys fra »Brage« generede noget. »Juno« tærned med Stævnen mod Lægterens Styrbordslaaring. Fenderlisten blev knust og Pladen under denne trykket ind. »Juno« fik ingen Skade.

Sveriges Allmänna Sjöförsäkrings A/B

Ved Generalforsamlingen forleden i Sveriges Allmänna Sjöförsäkrings Aktiebolag meddelte Selskabets administrerende Direktør *Axel Rinman*, at han havde i Sinde at fratrede sin Direktørpost ved Aarsskiftet 1943—44.

Naar Direktør Rinman trækker sig tilbage, er det efter ikke mindre end 52 Aar i Sveriges Allmänna Sjöförsäkrings Aktiebolags Tjeneste og efter 40 Aar som Direktør. Til hans Efterfølger valgtes eenstemmig jur. kand. *Pehr Gyllenhammar*, som i flere Aar har været knyttet til Svenska Skeppshypotekskassan, i de senere Aar som administrerende Direktør.

Svensk Damper »Narvik« krigsforlist

Grängesberg Selskabets Damper »Narvik« er fornylig krigsforlist i Nordsøen, meddeler et Telegram til det sven-

ske Udenrigsministerium fra det svenske Generalkonsulat i Hamborg. Besætningen, der opgives til 38 Mand, er uskad og menes at blive hjemsendt via Hamborg, saa snart Rejseformaliteterne er i Orden. Damperen var paa ca. 7000 Tons.

Første svenske Hvalfangstselskab

Det første svenske Hvalfangstselskab er nu blevet dannet. Det har til Huse i Kungsbacka og har faaet Navnet »Rederiaktiebolaget Monaco«.

Det svenske Redningsvæsen

Det svenske Selskab til Redning af Skibbrudne meddeler, at det i Tiden fra den 1. Januar til den 17. April har reddet 83 Mennesker, der var i Havsnød. Af disse vilde sikkert de 26 være omkommet, hvis ikke Selskabets Baade havde grebet ind. Paa Grund af det forøgede Behov har Selskabet sat flere Baade ind og oprettet nye Stationer. Olieforbruget og Skader paa Materiellet har været større end sædvanlig, og Selskabet har derfor anmodet om Statsstøtte.

Spaniens Handelsflaade

Efter at den spanske Skibsbygning ved Industriloven af 24. Oktober 1939 er blevet betegnet som »nationalvigtig«, er der optaget en livlig Nybygningsvirksomhed.

Saaftremt Spanien skal naa sit Maal: At befordre 50 pCt. af sin Udenrigshandel ved Hjælp af sine egne Skibe, er det — efter hvad Bladet »Madrid« oplyser — nødvendigt at raade over en Tonnage paa 2 Mill. Tons. Denne Tonnage er foreslaaet fordelt paa følgende Maade: 19 Skibe paa hver 12,000 Tons til Ruterne Kuba—Mexico. Rio de la Plata, Kuba—New York, Kuba—Venezuela—Columbia og Philippinerne, 60,000 Tons til den mindre Kystskibsfart, 228,000 Tons til den transatlantiske Flaade, 150,000 Tons til Forsyningerne med Brændselsolie og 1 Mill. Tons til den søgaaende Flaade og den større Kystfart.

PERSONALIA

80 Aar

Paa Mandag — den 10. Maj — fylder Kaptajn *O. Thorsøe* 80 Aar. Kaptajn Thorsøe var i en Aarrække Skibsfører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab. I Perioden 1920—21 var han Formand i Skibsførerforeningen. Kaptajn Thorsøe bor i Hørsholm.

70 Aar

I Onsdags fyldte tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *Rasmus Andersen*, 70 Aar. Kaptajn Andersen gik i Land i 1932.

40 Aars Jubilæum

Paa Tirsdag — den 11. Maj — kan 1. Maskinmester i Det Forenede Dampskibs-Selskab *Oscar Secher*, København, fejre sit 40 Aars Jubilæum i Selskabet. Siden den 16. Januar i Aar har han været Maskinchef om Bord i Damperen *Trondhjem*.

25 Aars Jubilæum

Chefen for Klassifikationsselskabet Bureau Veritas' danske Afdeling, Ingeniør *Axel Sørensen*, kunde i Lørdags fejre sit 25 Aars Jubilæum i det kendte danske Selskab. Ingeniør Sørensen fik sin første Uddannelse hos Burmeister & Wain og senere som Skibsbygningsingeniør paa forskellige Værfter i Udlandet. I 1918 vendte han hjem og blev ansat som Ekspert paa Veritas' Hovedkontor i København. Den 1. Juli 1939 overtog han Stillingen som Chef for Selskabets danske Afdeling.

Statsbanerne

Skibsmaskinmester af 3. Grad *E. H. C. V. Erichsen*, Helsingør—Helsingborg-Overfarten, er efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget i Naade og med Pension fra Udgangen af Juli.

Grønlands Styrelse

Efter Statsministeriets Indstilling har Kongen udnævnt Maskinmester af 2. Grad *S. L. Baumbach* til Maskinmester af 1. Grad under Grønlands Styrelse fra 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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Redaktør:
MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 6. Maj 1943.

Nr. 18.

„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 Kvarterets 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 Synsvide er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). **Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen.** I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Danmark.

799. Midlertidigt inddraget Somærke. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

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

Nordsøen:

<i>Søren Bøvbjergs Dyb</i> N.	55° 34', ₃	7° 57', ₉	Spids	r.	2 opadv. Koste	
---------------------------------------	-----------------------	----------------------	-------	----	----------------	--

(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

I. Østersøen.

800. (T). Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn Indsejling. Tilsanding. I Indløbet til *Bagenkop Havn* paa c. 54° 45',₁ N. 10° 40',₅ E. er sket en Tilsanding langs W.-Molens E.-Side paa en Strækning af 45 m fra Molehovedet og indefter mod Havnen. Ved Anløb af Havnen skal der paa nævnte Strækning holdes c. 12 m fra Molen. Største Dybde i Indløbet er for Tiden 3,₁ m.

801. (T). Danmark. Gedser Anduvning. Rødsand Rende S. Klokketønde midlertidigt i Uorden.

Rødsand Rende S. Klokketønde paa c. 54° 32',₈ N. 11° 56',₁ E. er midlertidigt i Uorden. Den vil snarest atter blive bragt i Orden.

802. Danmark. Fakse Havn. Oprensingsarbejder iværksat.

Oprensning af Sejlrenden til *Fakse Havn* paa c. 55° 12',₈ N. 12° 10',₁ E. er paa-begyndt. En Uddybningsmaskine arbejder ved Havnen.

(E. f. S. Nr. 1/12 1943.)

803. (S). Finland. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.

(Telegram fra Lodskontoret i Oulu, den 27. April 1943.)

Fyrene *Ulkokalla* paa c. 64° 20' N. 23° 27' E. og *Tankar* paa c. 63° 57' N. 22° 51' E. er atter tændt.**804. Finland. Bottniske Bugt. Kaskö Indsejling. Nyt Sejlløb afmærket.**

(U. f. s. Nr. 11/236. Helsingfors 1943.)

1. Et nyt 7,3 m Sejlløb er opmaalt fra Søen mellem *Lindström* hvide og røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste og *Dimitri* sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste til *Kaskö* Red og er afmærket med følgende nye Sømærker:

a. En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 62° 18' 20" N. 21° 09' 50" E.

b. En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 62° 18' 30" N. 21° 10' 38" E.

c. En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 62° 18' 33" N. 21° 10' 54" E.

2. Det 6,4 m dybe Sejlløb W. om Stagen med Kryds paa 62° 18' 30" N. 21° 10' 54" E. og det 7,3 m dybe Løb E. om nævnte Stage med Kryds er ophævet.

Følgende Sømærker er inddraget:

a. Den hvide og røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 62° 18' 19" N. 21° 09' 38" E.

b. Stagen med Kryds paa 62° 18' 30" N. 21° 10' 54" E.

805. Finland. Bottniske Bugt. Kristinestad Indsejling. Nye Ledebaaker.

(U. f. s. Nr. 11/234. Helsingfors 1943.)

Følgende nye Ledebaaker er opført:

1. *Gråskärsbådan* Forbaake paa 62° 12' 47" N. 21° 23' 28" E. Hvid Firkant med sort, lodret Midterfelt. Højde over Vandfladen: 10,8 m.2. *Granö* Bagbaake paa 62° 13' 09" N. 21° 24' 51" E. Hvid Firkant med sorte Sidekanter. Højde over Vandfladen: 15,2 m.

Baakerne 2 og 1 er overet i Pejling c. 61°.

3. *Klubbskärskobban* Forbaake paa 62° 11' 42" N. 21° 21' 40" E. Hvid Trekant med opadvendt Spids og med sorte Sidekanter. Højde over Vandfladen: 5,8 m.4. *Långgrund* Bagbaake paa 62° 11' 36" N. 21° 22' 50" E. Hvid Trekant med nedadvendt Spids og med sorte Sidekanter. Højden over Vandfladen: 8,9 m.

Baakerne 4 og 3 er overet i Pejling c. 102°.

806. Finland. Bottniske Bugt. Lökö. Sømærke forandret.

(U. f. s. Nr. 11/233. Helsingfors 1943.)

Stagen med Kryds paa 60° 52' 32" N. 21° 10' 19" E. er ombyttet med en sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste.

807. Finland. Bottniske Bugt. Nystad Indsejling. Haanperänkari Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 11/237 og 11/235. Helsingfors 1943.)

Haanperänkari Fyr paa 60° 46' 27" N. 21° 15' 56" E. viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Fyret lyser mellem Pejlingerne 48° og 70°.

Fyret er forsynet med et Dagmærke, bestaaende af en hvid Firkant med rødt lodret Midterfelt, anbragt bag Fyrlanternen.

808. Finland. Bottniske Bugt. Nystad Indsejling. Ristikari (Kirsta) Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 11/238. Helsingfors 1943.)

Ristikari (Kirsta) Fyr paa 60° 46' 08" N. 21° 14' 52" E. lyser nu mellem Pejlingerne 48° og 70°.**809. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Mariehamn. Nyt Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 11/247. Helsingfors 1943.)

Et nyt Fyr, *Mariehamns hamnfyr*, er tændt paa 60° 05' 27" N. 19° 55' 44" E. og viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s, Lys 0,4^s, Mørke 1,6^s. Flammens Højde: 4,2 m. Synsvidde: 2 Sm. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 346° til 2°. 3. Rødt i Pejl. fra 7° til 143°.

2. Hvidt i — - 2° - 7°.

810. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Askö. Ledebaaker flyttet.**
(U. f. s. Nr. 11/244. Helsingfors 1943.)
Nedennævnte Ledebaaker er flyttet, som følger:
1. *Askö Bagbaake* fra 59° 59' 45" N. 19° 59' 20" E. til 59° 59' 42" N. 19° 59' 27" E.
2. *Askö Forbaake* fra 59° 59' 42" N. 19° 59' 35" E. til 59° 59' 41" N. 19° 59' 34" E.
811. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Björkskär. Björkö. Sejllob forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/243. Helsingfors 1943.)
Det 3,7 m dybe Sejllob fra Farvandet S. for *Björkö* og mellem *Rövarhäll* og *Björkö* til Sundet mellem *Björkskär* og *Kuggholm* er ophævet.
Den hvide Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 59' 36" N. 20° 05' 02" E. samt den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa 59° 59' 37" N. 20° 05' 00" E. er inddraget.
Det nye 3,7 m Løb fører S. om *Björkö*, S. og W. om *Rövarhäll* til Sundet mellem *Björkskär* og *Kuggholm*.
812. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Bomarsund. Nyt Sømærke udlagt.**
(U. f. s. Nr. 11/245. Helsingfors 1943.)
En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa 60° 13' 45" N. 20° 17' 26" E.
813. **Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skärgård. Ingeniör Pettersson Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/250. Helsingfors 1943.)
Fyret *Ingeniör Pettersson* paa 60° 14' 58" N. 21° 53' 40" E. lyser nu, som følger:
1. Hvidt i Pejll. fra 39° til 149°. 5. Grønt i Pejll. fra 201° til 230°.
2. Grønt i — - 149° - 160°. 6. Hvidt i — - 230° - 238°.
3. Hvidt i — - 160° - 163°. 7. Rødt i — - 238° - 244°.
4. Rødt i — - 163° - 201°.
814. **Finland. Skärgårdshavet. Sejllobet Lövskär—Åbo. Purha Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/248. Helsingfors 1943.)
Purha Fyr paa 60° 16' 10" N. 21° 56' 09" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m.
815. **Finland. Skärgårdshavet. Gullkrona—Brännskär—Lohm. Sømærke forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/246. Helsingfors 1943.)
Stagen med Kryds paa 60° 05' 04" N. 21° 58' 38" E. er ombyttet med en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost.
816. **Finland. Skärgårdshavet. Sejllobet Hangö—Åbo. Pargasport. Afmærkning forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/249. Helsingfors 1943.)
1. Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 60° 08' 43" N. 22° 17' 04" E. er inddraget.
2. Paa ovennævnte Plads er midlertidigt udlagt en rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 1,4^s. Lystønden vil blive malet om i Løbet af Foraaret 1943.
817. **Finland. Finske Bugt. Hangö Skärgård. Nyt Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 11/227. Helsingfors 1943.)
Et nyt Fyr, *Granskärsharu Fyr*, er tændt paa 59° 47' 47" N. 22° 52' 07" E. og viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s. Flammens Højde: 7,7 m. Fyrlanterne paa firkantet Underbygning. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 137° til 147°. 3. Rødt i Pejll. fra 155° til 240°.
2. Hvidt i — - 147° - 155°.
818. **Finland. Finske Bugt. Hangö Skärgård. Andalskär Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/226. Helsingfors 1943.)
Andalskär Fyr paa 59° 48' 22" N. 23° 01' 04" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s samt lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 109° til 218°. | 4. Hvidt i Pej. fra 272° til 281°. |
| 2. Rødt i — - 218° - 261°. | 5. Rødt i — - 281° - 286°. |
| 3. Grønt i — - 261° - 272°. | |
- (Kort Nr. 183.)

819. **Finland. Finske Bugt. Sejløbet Porkkala—Helsingfors. Grund afmærket.**
(U. f. s. Nr. 11/225. Helsingfors 1943.)
En Grund med 7,5 m Dybde er fundet paa 59° 59' 34" N. 24° 32' 04" E. og er afmærket med en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost.
820. **Finland. Finske Bugt. Äggskär Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/232. Helsingfors 1943.)
Äggskär Fyr paa 60° 12' 15" N. 25° 45' 24" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s.
821. **Finland. Finske Bugt. Kotka Indsejling. Pirköyri Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/230. Helsingfors 1943.)
Pirköyri Fyr paa 60° 27' 48" N. 26° 58' 32" E. viser nu rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m.
(Kort Nr. 183.)
822. **Finland. Finske Bugt. Kotka Indsejling. Tiutinen Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/229. Helsingfors 1943.)
Tiutinen Fyr paa 60° 27' 58" N. 26° 58' 39" E. viser nu rødt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s.
(Kort Nr. 183.)
823. **Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Vahakari Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/231. Helsingfors 1943.)
Vahakari Fyr paa 60° 19' 28" N. 27° 04' 02" E. lyser nu, som følger:
1. Grønt i Pej. fra 112° til 120°. 4. Grønt i Pej. fra 212° til 231°.
2. Hvidt i — - 120° - 125°. 5. Hvidt i — - 231° - 242°.
3. Rødt i — - 125° - 212°. 6. Rødt i — - 242° - 267°.
824. **Finland. Finske Bugt. Fredrikshavn Indsejling. Villaniemi Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 11/228. Helsingfors 1943.)
Villaniemi Fyr paa 60° 31' 29" N. 27° 11' 43" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m.
825. **Tyskland. Kurische Nehrung. Wingkap. Baake opført.**
(N. f. S. Nr. 17/908. Berlin 1943.)
Paa 55° 27' 17" N. 21° 05' 40" E. er opført en sortmalet Baake af Træ, som foroven afsluttes af en trapezformet Tremmeplade.
(Kort Nr. 181.)

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

826. (T). **Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke forandret.**
Humlebæk E. sorte Stage med 1 sort Flag paa c. 55° 58',₂ N. 12° 36',₈ E. c. 2 Sm 92° fra *Humlebæk* Havn, der er udlagt til Vejledning for Lystsejlere, er ombyttet med en sort Spidstønde uden Stage og Topbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 17/788 1943.)
827. (T). **Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke forandret.**
Rungsted E. sorte Stage med 2 sorte Flag paa c. 55° 53',₁ N. 12° 36',₀ E., c. 1,₄ Sm 90° fra *Rungsted* Havn, der er udlagt til Vejledning for Lystsejlere, er ombyttet med en sort Spidstønde uden Stage og Topbetegnelse.
(E. f. S. Nr. 17/789 1943.)
828. (S). **Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker genudlagt.**
Stagerne med Koste, der afmærker Sejløbet til *Hellerup Lystbaadehavn* paa c. 55° 43',₉ N. 12° 35',₂ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 46/1584 1942.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1948	
1/1	Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/2	Oplysning om <i>danske</i> Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3	Bekendtgørelse om Lodstvang ved <i>Lillebæltbroen</i> og <i>Storstrømsbroen</i> .
1/6	
2/250	
2/251	
4/342	
7/452	Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i <i>danske</i>
8/496	Farvande.
13/652	
14/706	
16/759	
18/799	

I. Østersøen.

1943	
1/7	<i>Østersøen</i> . Oplysning om Operationsomraade.
1/8	<i>Østersøen</i> , E.-lige Del. Mineomraader.
18/800	<i>Danmark</i> . <i>Langeland</i> SW.-Kyst. <i>Bagenkop</i> Havn Indsejling. Tilsanding.
15/709	<i>Danmark</i> . <i>Lolland</i> S.-Kyst. <i>Rodby Havn</i> Indløb. Oprensningsarbejde paabegyndt. Sømærke midlertidigt inddraget.
18/801	<i>Danmark</i> . <i>Gedser</i> Anduvning. <i>Rodsund Rende S.</i> Klokketønde midlertidigt i Uorden.
1/10	<i>Danmark</i> . <i>Falster</i> E.-Kyst. <i>Hesnæs Havn</i> Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
7/454	<i>Danmark</i> . <i>Møn</i> S.-Kyst. <i>Klintholm Havn</i> . Dybde aftaget.
18/802	<i>Danmark</i> . <i>Fakse Havn</i> . Oprensningsarbejder iværksat.
17/778	<i>Danmark</i> . <i>Bornholm</i> . <i>Hammerhavnen</i> . Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
1/14	<i>Danmark</i> . <i>Bornholm</i> . <i>Hammerhavnen</i> . Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/16	<i>Danmark</i> . <i>Bornholm</i> . <i>Neksø Havn</i> . Ledefyr midlertidigt slukket.
1/18	<i>Danmark</i> . <i>Christiansø</i> . Sejladsforskrift.
3/299	<i>Sverige</i> . <i>Trelleborg—Falsterbokanalen</i> . Sejlanvisning af Hensyn til Mincfaren.
7/455	<i>Sverige</i> . <i>Trelleborg—Smygehuk</i> . Sejlanvisning.
1/19	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona Skærgaard</i> . Sejladshindringer.
1/21	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona Skærgaard</i> . Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/24	<i>Sverige</i> . <i>Kalmarsund</i> . Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/25	<i>Sverige</i> . <i>Öland</i> E. Oplysninger om Søjlløb og Afmærkning.
1/26	<i>Sverige</i> . <i>Öland</i> E. Miner udlagt.
1/27	<i>Sverige</i> . <i>Arholma</i> og <i>Landsort</i> . Anvisninger angaaende Ankring.
1/28	<i>Sverige</i> E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
1/29	<i>Sverige</i> . <i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser.
1/30	<i>Sverige</i> . <i>Oxelösund</i> . <i>Marsviken</i> . Bombekastningsøvelser.
1/31	<i>Sverige</i> . <i>Gotland</i> N.-Kyst. <i>Fårösund</i> . Miner udlagt. Advarsel.
1/32	<i>Sverige</i> . <i>Gotland</i> . <i>Fårösund</i> . Forbud mod Ankring.
1/33	<i>Sverige</i> . <i>Hävringe—Kråkelund</i> . Miner udlagt.
1/34	<i>Sverige</i> . Sejlløbet <i>Arkö—Häradskär</i> . <i>Barösund</i> . Lodsartøj udlagt.
1/35	<i>Sverige</i> . <i>Utlångan—Landsort</i> . <i>Hävringe</i> . Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
6/428	<i>Sverige</i> . <i>Nyköping</i> E. Skydeøvelser. Advarsel.
1/36	<i>Sverige</i> . <i>Stockholms Skærgaard</i> og Farvandet ved <i>Oxelösund</i> . Forbud mod Ankring.

- 1948
1/37 Sverige. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved *Viksten*. Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.
- 7/456 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko*. Lodsfartrøjs Plads.
- 1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär*. Forbudte Løb.
- 1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
- 1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Härnfjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.
- 15/717 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Skydeøvelser.
- 1/41 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 1/42 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
- 17/782 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lindalsundet E.* Sejladforskrift.
- 1/43 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 1/44 Sverige. *Södra Kvarnen*. Minespærring. Advarsel.
- 1/45 Sverige. *Öregrund's Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
- 1/46 Sverige. *Bottniske Bugt. Luleå* Anduvning. Skydeøvelser.
- 1/47 Sverige. *Bottniske Bugt. Kalix* Anduvning. Skydeøvelser. Bombekastningsøvelser.
- 1/48 Finland. Sejlavisning.
- 1/49 Finland. *Skärgårdshavet. Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
- 1/50 Tyskland. Signaler forbudt i *tyске* Farvande.
- 1/51 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt alukket.
- 1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Lodstvang.
- 1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.
- 1/54 Tyskland. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.
- 1/55 Tyskland. *Memel* Anduvning. Skydeomraade.
- 3/320 } Tyskland. *Memel* Anduvning. Forbudt Omraade.
- 3/321 }
- 1/56 } Tyskland. *Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/57 }
- 1/58 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
- 1/59 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
- 1/60 Tyskland. *Danzig Bugt. Spærret Omraade*. Sejladsforskrift.
- 1/61 } Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg*. Forbudt Omraade.
- 1/62 } Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 9/516 } Tyskland. *Danzig Bugt*. Skydeøvelser.
- 13/664 }
- 1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen*. Sejladsforskrift.
- 14/694 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen*. Signal ved Passage af *Hela*.
- 1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplade.
- 1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek*. Skydeøvelser.
- 7/457 Tyskland. *Rügenwalde* Indsejling. Tilsanding.
- 1/67 Tyskland. *Nest*. Skydeøvelser.
- 13/665 Tyskland. *Kolberg W.* Skydeøvelser. Advarsel.
- 1/68 Tyskland. *Swinemünde*. Advarsel til Søfarende.
- 1/69 Tyskland. *Rügen E.-Kyst*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/70 Tyskland. *Darßer Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 17/768 Tyskland. *Warnemünde. Warnow*. Uddybningsarbejder.
- 1/71 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE*. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
- 1/72 Tyskland. *Kieler Bugt*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/73 Tyskland. *Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW*. Oplysning om Flaade. Advarsel.
- 1/74 Tyskland. *Kieler Fjord*. Undervandshindringer. Advarsel.
- 1/75 Tyskland. *Kieler Fjord. Bülk NE*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 13/667 Tyskland. *Kiel Havn. Holtenu Red*. Forbud mod Ankring.
- 6/433 Tyskland. *Kiel Havn. Mollenort W.* Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/76 Tyskland. Passage gennem *Kielerkanalen*.
- 1/77 } Tyskland. *Eckernförde Fjord*. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
- 1/78 }

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

- 1948
1/79 Danmark. *Sundet N.-lige* Anduvning. Vagtskib.
- 10/550 Danmark. *Sundet. Gilleleje Havn*. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
- 10/551 Danmark. *Sundet. Hornbæk Havn*. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/80 Danmark. *Sundet. Helsingør*. Havnearbejder. Kabel udlagt.
- 1/81 Danmark. *Sundet. Helsingør*. Havnearbejder iværksat. Advarsel.
- 17/787 Danmark. *Sundet. Humlebæk E.* Fortøjningsbøje udlagt.
- 18/826 Danmark. *Sundet. Humlebæk E.* Sømærke forandret.
- 1/82 Danmark. *Sundet. Humlebæk Havn*. Dybde aftaget.
- 1/83 Danmark. *Sundet. Sletten Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

- 1948
18/827 *Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke forandret.*
1/85 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
1/86 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
1/88 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
1/89 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
1/90 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Lyneteløb uddybes. Advarsel.*
7/469 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*
1/91 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
1/92 } *Danmark. Sundet. Sejlads m. v. i Sundets S.-lige Del.*
10/553 }
1/93 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
8/499 } *Sverige. Sundet. Sejlruiter afinmærket. Sejladsforskrifter.*
11/584 }
3/325 *Sverige. Sundet. Sejlroute for Vinteren.*
1/95 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
1/96 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
1/97 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
1/98 *Sverige. Sundet. Hällviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.*
1/99 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*
7/459 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Undervandshindring rapporteret.*
10/567 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Nyord Havn. Duc d'Albe væltet. Vragvager udlagt.*
1/100 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads under den under Bygning værende Vøjbro over Ulvsund mellem Kalvehave og Koster.*
1/101 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bro under Bygning. Advarsel.*
18/844 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bestemmelser vedrørende Gennemsejling af Ulvsundbroen forandres. Midlertidig Afmærkning inddrages.*
18/845 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Ulvsundbroen W. Sømærke forandres.*
16/750 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
1/104 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøge Havn. Færgeleje under Bygning.*
1/106 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje under Bygning.*
4/378 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Isen.*
1/107 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
1/108 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
1/109 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
7/460 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*
1/110 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.*
18/832 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.*
1/111 *Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnesfyr ødelagt.*
1/112 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
8/501 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
1/114 *Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Oplysning om Sømærkes Plads.*
1/115 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde.*
1/116 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*
8/502 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Vindeby W. Bøjer udlægges midlertidigt. Advarsel.*
18/834 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
1/118 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Æroskøbing Havn. Oplysning om Dybde.*
1/119 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.*
8/482 *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*
1/121 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Bro og Duc d'Alber midlertidigt opført.*
11/612 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
1/122 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.*
1/123 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*
1/124 } *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
13/675 }
1/125 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
1/126 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Fægehavn. Tilsanding. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1948
1/127 *Kattegat. Skagerrak. Advarsel for Fiskere.*
1/128 *Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.*

- 1948
 1/129 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.
 1/130 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.
 17/793 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
 9/526 *Danmark. Isefjord. Jægerspris.* Skydeovøiser. Advarsel.
 17/771 *Danmark. Isefjord. Bramsnæsvisg.* Skydning med Torpedoor. Advarsel.
 1/132 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/133 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 1/134 *Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Oplysning om Dybde.
 1/136 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas* Anduvning. Sømærke bortdrevet.
 1/137 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvisg Bro.* Dybde aftaget.
 1/138 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 18/836 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Taagesignal midlertidigt i Uorden.
 1/139 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.
 1/140 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 18/838 *Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr.* Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 13/679 *Danmark. Kattegat. Anholt Havn.* Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
 1/141 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 1/142 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup* Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
 2/296 *Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/242 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.
 1/243 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.
 1/144 *Danmark. Kattegat. Læssø. Østerby Havn.* Dybde aftaget.
 1/145 *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
 14/703 *Sverige. Kattegat. Halmstad* Indsejling. Uddybningsarbejder. Lystønde inddrages i kortere Perioder.
 1/146 *Sverige. Kattegat. Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/147 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.
 1/148 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 1/150 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidige Bostemmelser angaaende Sejlads gennem Vejbroen over Aggersund.
 15/731 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
 16/753 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 1/152 *Danmark. Limfjorden. Vens* Fiskerihavn. Oplysning om Dybde og Uddykning.
 1/153 *Danmark. Limfjorden. Skive Havn.* Dybde aftaget.
 1/154 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro.* Tilsanding.
 3/330 *Danmark. Limfjorden.* Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ved Tisted Havn.
 1/156 *Danmark. Limfjorden.* Forbud mod Sejlads i Tisted Bredning ud for Hanklit.
 1/157 *Danmark. Limfjorden. Vilsund* Anlægsbro. Dybde aftaget.
 1/158 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Reparationsarbejder.
 1/159 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 2/273 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1/160 *Danmark. Limfjorden. Odde-sundbroen.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Odde-sundbroen.
 6/451 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal.* Fyr væltet.
 15/732 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/162 *Danmark. Skagerrak.* Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for Hirtshals.
 8/487 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed. Afmærkning midlertidigt i Uorden.
 10/560 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn* Anduvning. Sømærke bortdrevet.
 1/163 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Dybde i Indløb aftaget.
 1/165 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/166 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1948
 1/167 *Norge. Farlige Omraader.* Advarsel.
 1/168 *Norge. Vest-Finmark.* Farlige Omraader. Advarsel.
 1/169 *Norge. Rognsund.* Mineomraade. Sejlads forbudt.
 1/170 *Norge. Kvalsund og Langeund.* Mineomraade. Advarsel.
 14/704 *Norge. Lyngensfjord.* Mineomraade.
 1/171 *Norge. Tromsø- og Sandeund.* Forbud mod Ankring.
 1/172 *Norge. Malangen Fjord.* Mineomraade. Advarsel.
 7/465 *Norge. Vågsfjord. Harstad.* Forbud mod Ankring.
 1/173 *Norge. Vestfjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/174 *Norge. Lofoten. Svolvær.* Alarntilstand.
 1/175 *Norge. Folla.* Spærret Omraade.
 1/176 *Norge. Stifjord—Fugløysfjord.* Mineomraade.
 1/177 *Norge. Follafjord* Anduvning. Mineomraade.

1943.
 2/277 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.
 1/179 Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.
 16/765 Norge. Trondheim Omraade. Spæringsbestemmelser.
 1/180 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 1/181 Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
 11/599 Norge. Kristiansund og Aalesund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrifter.
 11/600 Norge. Giskoy N. Spærret Omraade.
 1/182 Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
 1/183 Norge. Stadlandet. Mineomraade.
 3/333 Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.
 1/184 Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
 16/757 Norge. Florøy. Afspæringsbestemmelser.
 12/646 Norge. Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord. Mineomraade.
 1/185 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
 1/186 Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.
 1/187 Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.
 2/278 } Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
 13/681 }
 13/682 } Norge. Bergen Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
 1/188 Norge. Hordaland. Lerøysfarvandene. Spærrotid.
 1/189 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.
 1/190 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
 1/191 Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
 11/601 Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.
 1/193 Norge. Talgjefjord. Mastrafjord. Mineomraader.
 1/194 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 12/647 Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.
 4/374 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
 1/195 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
 1/196 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 1/197 } Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
 8/490 }
 1/199 } Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
 17/798 Danmark. Esbjerg Havn. Vandstandssignaler midlertidigt indstillet.
 10/564 Danmark. Mano W. Sømærke midlertidigt udlagt.
 1/200 Danmark. Romo E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
 Oplysning om Dæmning.
 1/201 Lister Dyb. Rømo—Sild. Forbud mod Ankring.
 1/202 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
 1/203 Holland. Forbudte Omraader.
 1/204 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1943
 1/238 Skagerrak. Nordsøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.
 Danmark.
 1/205 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/206 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/207 Bekendtgørelse om Hømmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/208 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/209 Stednavne rettes i de danske Søkort.
 1/210 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 7/467 } danske Farvande.
 11/604 }
 1/211 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra dansk Havn til Sverige.
 1/212 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 Norge.
 1/213 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.
 1/214 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 1/215 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.
 4/376 } Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænsot Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 13/686 }
 Sverige.
 1/216 Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/282 Sverige. Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.
 1/217 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.
 1/218 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.

1948.
 1/219 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/220 *Östra militärområdet*. Forbud mod at fotografere m. m.
 1/221 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
 1/222 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 1/223 } *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 8/495 }
 1/224 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/225 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 1/227 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 1/228 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 1/229 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/230 *Sverige*. Midlertidige Lodsfarvande.
 16/758 Opmaalingsarbejder 1943. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel. *Tyskland*.
 1/231 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/232 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
 1/233 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/234 Afstandssignal. Advarsel.
 1/235 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 1/237 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
 4/377 Afmærkning. Advarsel.

829. **Danmark. Sundet. København. Kalkbrænderihavn. Nyt Dækværk og Bolværk opført. Uddybning.**
Ved *Kalkbrænderihavnens* NE.-lige Side er Dækværket paa $55^{\circ} 42' (51'') N. 12^{\circ} 35' (45'') E.$ fjernet, og et nyt Dækværk er opført c. 100 m N.-ligere. S. for dette er opført et nyt Bolværk paa c. 270 m Længde. Udfor Bolværkets S.-lige c. 210 m Længde er uddybet til $6,3$ m Dybde, N. derfor indtil det nye Dækværk til $4,5$ m Dybde.
(Kort Nr. 134 og 133.)
830. **Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Vrag afmærket.**
Et Vrag, hvoraf 2 Master rager op over Vandet, og som er sunket i c. $12,5$ m Vand paa $55^{\circ} 31' (40'') N. 12^{\circ} 41' (51'') E.,$ c. $0,8$ Sm 227° fra *Drogden* Fyr, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 25 m E. t. N. for Vraget, samt med en elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert $1^m,$ anbragt paa selve Vraget.
831. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskor Indsejling. Ledefyr genopført.**
Gedehave Forfyr paa $55^{\circ} 14' (44'') N. 11^{\circ} 14' (39'') E.,$ ved Indsejlingen til *Skælskor,* er genopført.
(E. f. S. Nr. 14/707 1943.)
832. (T). **Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.**
Dybden i *Mullerup* Havn paa c. $55^{\circ} 29',6 N. 11^{\circ} 10',6 E.$ er aftaget til c. $3,4$ m.
833. **Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. 6,3 m Renden. Oplysning om Afmærkning.**
N.-Siden af $6,3$ m Renden mellem *Søndernæs* og *Nakskov* Havn er afmærket med 25 Stager. Af disse er den W.-ligste Stage paa $54^{\circ} 49' (36'') N. 11^{\circ} 01' (26'') E.$ samt Stage Nr. 13 (regnet W. fra) paa $54^{\circ} 49' (41'') N. 11^{\circ} 05' (03'') E.$ rød- og hvidstribede, medens Resten er hvide.
Rendens S.-Side er afmærket med 27 røde Stager.
(Kort Nr. 144. Danske Lods III, Side 105. Søm.-Fort. Side 65, Nr. 33.)
834. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**
Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 24. April 1943 fandtes Dybden i Baakelinien at være $2,3$ m.
(E. f. S. Nr. 14/698 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

835. (S). **Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Lystønder og Klokketønder genudlagt.**
Lystønden Sælgrund N. paa c. $55^{\circ} 51',1 N. 10^{\circ} 00',8 E.,$ *Klokketønden Sælgrund N.* og *Horsens gravede Rende E.-lige Lystønde* er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.
(E. f. S. Nr. 4/367 og 5/420 1943.)
836. (T). **Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal midlertidigt i Uorden.**
Taagesignalet med elektrisk Gongong paa Hovedet af *Mellemarmens* N.-Mole paa $56^{\circ} 09' (28'') N. 10^{\circ} 13' (28'') E.$ er midlertidigt i Uorden.
837. **Danmark. Kattegat. Æbeltoft Vig. Draget SE. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.**
Det paa $56^{\circ} 08' 23'' N. 10^{\circ} 34' 37'' E.,$ c. $5,8$ Sm 192° fra *Æbeltoft Vig* Vinkelfyr, sunkne Vrag er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 51/1770 1942. Kort Nr. 112, 102, 103, 125 og 100.)
838. (T). **Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.**
Ved *Grenaa* Radiofyr paa c. $56^{\circ} 24',8 N. 10^{\circ} 56',1 E.$ er Radiofrekvensen midlertidigt forandret til $370,4$ kc/s (810 m).

839. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Vrag afmærket.

Det paa c. $56^{\circ} 43',2$ N. $10^{\circ} 25',3$ E., c. 2,4 Sm 78° fra *Als Odde* Forfyr, sunkne Vrag er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 50 m SSW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 17/796 1943.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**840. Danmark. Blaa vandshuk E. Horns Rev. Skydeomraade. Spærret Farvand.**
W. for *Jyllands Kyst* er et Omraade, der begrænses af en Linie gennem neden-

- nævnte Punkter, spærret for al Sejlads paa Grund af Skydeøvelser.
1. $55^{\circ} 32',2$ N. $8^{\circ} 09',2$ E. 3. $55^{\circ} 35',0$ N. $7^{\circ} 51',0$ E.
2. $55^{\circ} 30',7$ N. $8^{\circ} 00',0$ E. 4. $55^{\circ} 37',6$ N. $8^{\circ} 07',2$ E.
(Kort Nr. 94 og 93.)

Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****841. Danmark. Sundet. Ellekilde Hage NW. t. N. Vrag fjernet.**

Vraget paa $56^{\circ} 05' 48''$ N. $12^{\circ} 29' 56''$ E., c. 0,4 Sm NW. t. N. for *Ellekilde Hage*, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 16/749 1943.)

842. Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib S. Rapporteret Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Et Skib rapporterer den 4. Maj 1943 at have rørt en Undervandshindring, muligvis en med Jern beslaaet Bjælke eller Bom, paa c. $56^{\circ} 03',5$ N. $12^{\circ} 37',7$ E., c. 400 m SSE. for *Lappegrund* Fyrskib. Hindringen har forgæves været eftersøgt.

843. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. t. S. Vrag afmærket.

Et Vrag, hvoraf 2 Master rager op over Vandet, er sunket i c. 14 m Vand paa $55^{\circ} 26' (52'')$ N. $12^{\circ} 37' (02'')$ E., c. 6,3 Sm 212° fra *Drogden* Fyr. Vraget er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 30 m ENE. for Vraget, samt med en elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m.

844. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Bestemmelser vedrørende Gennemsejling af Ulvsundbroen forandres. Midlertidig Afmærkning inddrages.

Fra den 15. Maj 1943 henvises Gennemsejling af *Ulvsundbroen* paa c. $54^{\circ} 59',3$ N. $12^{\circ} 10',1$ E. til midterste Buefag (med Bueoverbygning).
Den i E. f. S. Nr. 1/101 1943 nævnte midlertidige Afmærkning inddrages.
(E. f. S. Nr. 1/100 og 1/101 1943.)

845. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Ulvsundbroen W. Sømærke forandres.

Den 15. Maj 1943 ændres *Koster 2,2 m Palle* rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk til en hvid Stage med 1 Halmvisk.
(Kort Nr. 161. Danske Lods III, Side 231. Søm.-Fort. Side 89, Nr. 8.)

846. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved S. t. W. Vrag.

Et Vrag, hvoraf en knækket Mast rager op over Vandet, er sunket i c. 8,8 m Vand paa $55^{\circ} 02' 19''$ N. $11^{\circ} 35' 54''$ E., c. 2,6 Sm 196° fra *Knudshoved* W.-Pynt.

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

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



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

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV
Statsautoriseret Skibsmægler
Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND
SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

RANDERS

CARL HASSAGER & CO
Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FAABORG

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

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.
K. H. FRIIS
statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAEGT 1876)
FREDERICIA

Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN
Etableret 1852 **A. THEJLL** Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hudee.
Svendborg

HOBRO

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

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 19

FREDAG 14. MAJ 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Kampen om Middelhavets sydlige Kyst lakker mod Kenden, ja, den er maaske definitivt forbi, naar disse Linier læses. For Englænderne og Amerikanerne er Likvideringen af de tysk-italienske Stridskræfter i Tunis naturligtvis en Begivenhed, der ud fra et transportmæssigt Synspunkt vil betyde en overordentlig stor Lettelse, idet Passagen gennem Middelhavet nu vil være nogenlunde sikret. Tab maa der naturligvis regnes med, men, naar Axen selv udtaler, at Hovedgrunden til deres Stridskræfters Sammenbrud i Tunis var Forsyningsvanskeligheder forårsaget af de Allieredes Overmagt i Luften og paa Havet, maa man gaa ud fra, at Angelsakserne ogsaa vil være i Stand til at give deres Konvojer den tilstrækkelige Beskyttelse gennem den smalle og farlige Del af Middelhavet.

Om Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder foreligger der iøvrigt ikke mange nye Oplysninger. Svenske Blade meddeler fra New York, at der stadig er stor Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika. Kul Norfolk/Antilla er sluttet til \$3.70 plus 183 pCt. Krigstillæg og Hampton Roads/Bahia har betalt \$10.75. Til Buenos Aires/La Plata og Montevideo er Grundraten \$9.75, hvorimod der til Rosario maa betales \$11 og til Santa Fe \$12.25. For alle de her nævnte sydamerikanske Havnes Vedkommende er Krigstillægget 35 pCt. I Sukkerfarten fra Vestindien har der været god Tildeling af Tonnage til Golfen og South Atlantic. Raterne til Golfen varierer mellem 27 Cts. og 32 Cts. med Krigstillæg paa mellem 42 pCt. og 47 pCt. og til South Atlantic ports ligger Grundraten mellem 26 Cts. og 35 Cts. med Krigstillæg paa mellem 67 pCt. og 77 pCt. Baade Grundrate og Krigstillæg retter sig efter Laste- og Lossehavnene. Iøvrigt meddeler de amerikanske Rapporter, at der stadig er god Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra saa vidt adskilte Ertspladser som Indien og Chile/Peru. Raterne for disse Laster synes at være uforandrede.

Fra de engelske Markeder foreligger der ingen Nyheder, og i de frie Trades noteres uforandret \$60 for Korn fra River Plate til Lissabon, \$90 til Genua og Havne i Eire. Endvidere rapporteres Tyrkiet at have købt betydelige Mængder Hvede i Argentina. En enkelt Last heraf har været i Markedet til \$150 Basis Buenos Aires/Mersin, men det synes vanskeligt at inlessere neutral Tonnage herfor.

Østersømarkederne er stort set uforandrede. Der har været begrænset Aktivitet i Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark, ligesom ogsaa Trælastfarten fra Østersøen til danske Havne endnu ikke rigtig er kommet i Gang. Der er derimod god Efterspørgsel efter Tonnage for Erts fra de svenske Ertskvarter til Tyskland, hvorimod Trælastfarten fra Finland og Sverige til Tyskland og Holland kun viser ringe Interesse for Tonnage. Stort set er der tilstrækkelig Beskæftigelse for den disponible Tonnage paa Basis af de af de forskellige Myndigheder fastlagte Rater, men hvorledes Forholdene vil udvikle sig i Løbet af Sommeren er det naturligvis vanskeligt at danne sig noget Begreb om, bl. a. maa man ikke se bort fra den Mulighed, at russiske Ubaade i Lighed med forrige Sommer kan slippe ud fra deres Base i Kronstadt og paaføre Skibsfarten paa Østersøen visse Vanskeligheder.

ASSURANCEFORENINGEN SKULD'S DANSKE AFDELING Gennem 25 AAR

I Gaar var der forløbet femogtyve Aar, siden Overretssagfører, Greve C. Ahlefeldt-Laurvig overtog Starten og Ledelsen af et selvstændigt Afdelingskontor for den gensidige Assuranceforening Skuld i Oslo. Hidtil havde Skuld her i København haft en lokal Repræsentant, afdøde Direktør V. T. Hein, men det havde under Verdenskrigen 1914—1918 vist sig, at dansk Rederiering havde stærkt Behov for Afdækning af Redernes Erstatningspligt overfor Mandskab og overfor Tredjemand — en Forsikringsform, som ikke tidligere havde været etableret her i Danmark (tidligere maatte Rederne dække sig for denne Risiko enten gennem engelske Protection og Indemnity Clubber eller i Norge). En Række fremtrædende danske Redere med Generalkonsul Johan Hansen, Generalkonsul, Skibsreder A. N. Petersen, Skibsreder A. P. Møller, Skibsreder Chr. Sass o. fl. i Spidsen opfordrede Assuranceforeningen Skuld i Norge til at oprette et Afdelingskontor i København.

Som Leder af dette indtraadte Overretssagfører, Greve C. Ahlefeldt-Laurvig, og som den første Bestyrelse for Den danske Afdeling valgtes

Konsul Chr. Andresen,
Generalkonsul Johan Hansen,
Skibsreder Norman H. Hansen,
Skibsreder A. P. Møller,
Generalkonsul, Skibsreder A. N. Petersen og
Skibsreder Chr. Sass

med Generalkonsul Johan Hansen som Formand.

Skuld, København, fik straks stærk Tilslutning blandt de danske Redere, og denne Position er gennem de forløbne Aar yderligere blevet styrket, saaledes at der i Skuld, København, er indtegnet en dansk Tonage paa over 650.000 Brutto Register Tons.

I Jubilæumsaaret bestaar Bestyrelsen af
Generalkonsul Johan Hansen, Formand,
Konsul Chr. Andresen,
Skibsreder H. A. Hansen,
Skibsreder Willie C. K. Hansen og
Skibsreder Marius H. Nielsen,

saaledes at Generalkonsul Johan Hansen og Konsul Chr. Andresen uafbrudt i 25 Aar har haft Sæde i Bestyrelsen og fulgt det Arbejde, der er blevet udført til Gavn for den danske Rederstand.

Det dygtige og fortjenstfulde Arbejde, som Direktøren for Skuld's Danske Afdeling, Overretssagfører, Greve C. Ahlefeldt-Laurvig, har udført gennem et kvart Aarhundrede, har gjort Skuld's Navn anset ikke alene indenfor Dansk Shipping, men overalt hvor danske Skibe pløjer Verdenshavene.

STIGENDE DANSK UDENRIGSHANDEL I MARTS

Danmarks Udenrigshandel viste for Marts Stigning i Værdi baade for Import og Eksport. Den samlede Indførsel, som i Februar androg 104,1 Mill. Kr., er i Marts opgjort til 118,7 Mill. Kr. I Marts i Fjor beløb den sig kun til 31,1 Mill. Kr., idet Isvinteren endnu gjorde sig gældende. Den samlede Udførsel androg i Marts i Aar 98,1 Mill. Kr. mod 86,9 Mill. Kr. i Februar og 82,7 Mill. Kr. i Marts i Fjor. Som Følge af disse Forskydninger er Merindførselen i Marts i Aar steget til 20,6 Mill. Kr. fra 17,2 Mill. Kr. i Fe-

bruar. I Marts i Fjor var der en Merudførsel paa 51,6 Mill. Kr.

I det første Kvartal af 1943 har den samlede Indførsel gennemsnitlig pr. Maaned andraget 105,4 Mill. Kr. mod 63,0 Mill. Kr. i Januar Kvartal i Fjor. Den samlede maanedlige Udførsel beløb sig i første Kvartal i Aar gennemsnitlig til 83,9 Mill. Kr. mod 69,1 Mill. Kr. i det tilsvarende Tidsrum i Fjor. Merindførselen androg saaledes gennemsnitlig i de tre Maaneder i Aar 21,5 Mill. Kr., medens der i Fjor gennemsnitlig var en Merudførsel paa 6,1 Mill. Kr.

DØDSBUDSKAB FRA HAVET

Maskinmester i Det Østasiatiske Kompagni *I. C. Lerche Sørensen* er i en Alder af 47 Aar kommet af Dage ved Krigsforlis. Lerche Sørensen blev ansat i Ø. K. som Maskinassistent i Maj 1928, efter at han i Forvejen havde sejlet i nogen Tid i Dampskibsselskabet Progress. Ved sin Død var han Anden-Maskinmester. Han efterlader sig Enke og en Søn paa 11 Aar.

UDENRIGSHANDLEN EN LIVSBETINGELSE FOR DE SMAA STATER

Det svenske Organ *Svensk Utrikeshandel* fremholder i en interessant Artikel, at de smaa Lande har en helt anden Interesse af baade et internationalt ordnet Pengesystem og Handlens Frihed end i alle Tilfælde de meget store Stater. Hvis man gør det Tankeeksperiment, at hele Verden opdeles i Smaastater, forekommer det ikke usandsynligt, at de politiske Grænser i et saadant Statssystem vilde faa meget ringe Betydning. Af ren og skær egen Interesse vilde Staterne arbejde paa et økonomisk Samarbejde. Uden Frihed til at naa frem til Verdensmarkedet vilde jo ikke en eneste af de smaa Stater kunde udvikle en Produktion efter større Skala og paa den Maade udnytte sine naturlige Resourcer.

For de store Stater har Udenrigshandelen relativt langt mindre Betydning end for de smaa Lande. Det vilde være umuligt at finde et Eksempel paa, at et Storforetagende i Amerika eller Tyskland eksporterer Størstedelen af sin Produktion til Udlandet. For Amerikas Vedkommende kunde det i alle Tilfælde i Tyverne fastslaaes, at ikke en eneste Industri af større Betydning havde en Eksport, der oversteg 10 pCt. af den totale Produktion. Til Sammenligning hermed kan nævnes, at den svenske Papirindustri normalt eksporterer 75 pCt. af sin samlede Produktion.

De store Stater har haft helt andre Muligheder for at blive selvforsynende end de smaa. Den økonomiske Isolationspolitik har altid haft lettest ved at vinde frem i de store Stater. Det er derfor ikke nogen Tilfældighed, at en autonom Valutapolitik og den deraf følgende administrative Regulering af Udenrigshandelen blev gennemført tidligere og i en helt anden Udstrækning i de store end i de smaa Lande.

GENOPTAGELSEN AF DEN SVENSK LEJDETRAFIK

Det svenske Folk har nu modtaget det glædelige Budskab, at Lejdetrafiken, der har været indstillet siden Januar, nu genoptages.

Først og fremmest skal de tolv Baade, der i snart fire Maaned har ligget i forskellige Havne, fortsætte den afbrudte Rejse til Sverige, og et tilsvarende Antal Skibe bliver sendt ud fra Göteborg. Fra svensk Side oplyses det, at nogle af disse Skibe allerede har tiltraadt Rejsen.

Den Overenskomst, der har ført til Lejdetrafikens Genoptagelse er Resultatet af lange og vanskelige Forhandlinger, og efter mislykkede Drøftelser i London og Washington havde man hjemme i Sverige næsten opgivet Haabet for denne for den svenske Statshusholdning saa livsvigtige Fart. Forhandlingernes Resultat indebærer ikke alene, at de i Januar stoppede Baade faar Lov til at vende tilbage til Sverige, men tillige,

at Lejdetrafiken kan genoptages indenfor særskilte Overenskomsters Ramme, der kan træffes for hvert enkelt Tilfælde. Dette Forbehold viser imidlertid, at der ikke er nogensomhelst Garanti for, at Trafiken fremtidig vil kunne gennemføres uden nogen Afbrydelser. Deril kommer jo ogsaa, at nye politiske og militære Faktorer kan fremkalde Situationer, saa der sættes et Punktum for Farten.

De svenske Aviser understreger da ogsaa, at man ikke maa nære Illusioner om de Lettelser i Folkeforsyningen, som tilføres gennem disse Skibes Laster. I Transoceanlandene er det nu ogsaa meget vanskeligt at indkøbe de Varer, som Sverige savner mest.

Det svenske Udenrigsdepartement meddeler i Forbindelse med Genoptagelsen af Farten, at de Baade, der først kan ventes hjem til Sverige er Motorskibene *Svanholm*, Svenska Amerika-Mexico Linien, *Boreland*, Svenska Orientlinien, og *Nagara*, Svenska Ostasiatiska Kompaniet, der alle kommer fra Azorerne. *Tennaren*, Transatlantic, og *Dagmar Salén*, Pulp, der kommer fra Bahia, *Stegholm*, Svenska Amerika-Mexico Linien, fra Lissabon og *Vingaren*, Transatlantic, fra Montevideo og endelig *Margaret Johnson*, Nordstjernen, fra Buenos Aires.

Som bekendt er der i Sverige indført en meget alvorlig Rationering af Fodtøj, og det er derfor værd at notere, at flere af de ventede Lejdeskibe har Huder fra Argentina i Lasten.

SVENSK RØST: HANDELSFLAADEN MAA NYDANNES HURTIGERE

Paa et Møde i Stockholm har Skibsreder *Sven Salén* udtalt, at et neutralt Sverige har en stor Mission at opfylde ved Europas Genopbygning, og i dette Arbejde kommer den svenske Handelsflaade til at spille en stor Rolle. Om den svenske Handelsflaadens Stilling i Dag udtalte den svenske Skibsreder, at Moderniseringen i det tyvende Aarhundrede først og fremmest er Linierederiernes Fortjeneste, men hvis man ser paa Flaadens Størrelse, vil man opdage, at Udviklingen kun er sket meget langsomt.

I Aaret 1939, oplyste *Sven Salén*, havde Sverige en Handelstonnage paa 1.582.000 Tons, og trods en kostbar og intensiv Nybygningspolitik er Tallet i Dag reduceret til 1.250.000 Tons. Viljen til at tage nye Tag sagde han, er tilstede hos Rederne, og de udmærkede Værfter skulde nok kunne effektuere meget større Bestillinger, hvis ikke Materiale manglen var en Hemsko for Produktionen.

Man skulde synes, at Materialet til de vigtigere Nyanskaffelser af Tonnage skulde gaa forud for alle andre Branchers Behov, som uden Skade kunde udskydes til Reservearbejde under en Lavkonjunktur, siger Skibsrederen.

Skibsreder *Salén* kom derefter ind paa de krigsførende Magters Produktionsudvidelser og udtalte herunder, at man ikke skulde lulle sig i Søvn i den sikre Tro, at de hurtigbyggede Skibe er af ringe Kvalitet og uden stor Kapacitet. Man kan sikkert gaa ud fra, at det Tonnagedeficit, som Krigen maaske bringer, i Løbet af et Par Aar er afhjulpet, naar alle Verdens Værfter begynder at arbejde helt for civile Formaal.

— Vor Søfart, udtalte Skibsreder *Salén*, har under Krigen haft en god Konjunktur og god Lejlighed til at konsolidere sig, selv om den almindelige Opfattelse af Fortjenesterne er overdrevet. I Dag er praktisk talt alle Fragter udenfor Spærrezoen regulerede af England og Amerika. Disse Fragter er ikke saa lukrative, ja i mange Tilfælde, specielt for gammel Tonnage, meget daarligere. Tonnagen indenfor Spærrezoen har været underkastet fastlagte Fragtrater.

NYE VICEFORMEND I SVERIGES REDAREFÖRENING

Paa et Aarsmøde i Göteborg har Sveriges Redareforening til ordinære Bestyrelsesmedlemmer valgt Generalkonsul *Gunnar Carlsson*, Göteborg, General-

konsul *Axel Ax:son Johnson*, Stockholm, Direktør *Karl Rudolf Bökman*, Göteborg, Skibsreder *Per Waller*, Göteborg, Skibsreder *Joh. Gorthon*, Hälsingborg, Direktør *Axel Jonsson*, Göteborg, Direktør *Herman Hoogland*, Stockholm, Direktør *Sven Redig*, Hälsingborg, Skibsreder *Carl Norrthon*, Höganäs, og Direktør *Eman. Högberg*, Stockholm. Til Suppleanter valgtes Direktør *Vilhelm Björkman*, Stockholm, Ritmester *Gustav Adolf Bratt*, Göteborg, Skibsreder *Tor E. J:son Broström*, Göteborg, Direktør *K. M. Källström*, Stockholm, Skibsreder *Jarl Malmros*, Trelleborg, Direktør *Rudolf Hellberg*, Göteborg, Skibsreder *Hans Lundgren*, Hälsingborg, Konsul *Hakon Sternhagen*, Göteborg, Konsul *Otto Hillerström*, Hälsingborg, og Direktør *Sven Salén*, Stockholm.

Ved det efterfølgende Bestyrelsesmøde genvalgtes Generalkonsul *Gunnar Carlsson* til Formand. Til Viceformænd nyvalgtes Generalkonsul *Axel Ax:son*

Johnson og Direktør *K. R. Bökman*. Den tidligere Viceformand, Admiral *Hans Ericson* havde frabedt sig Genvalg.

FINSKA ÄNGFARTYGS AKTIEBOLAG FYLDT 60 AAR

For kort Tid siden var der gaaet 60 Aar siden, at Finska Ängfartygs Aktiebolag blev grundlagt.

I det Aarti, der er svundet siden 50 Aars Jubilæet, har Rederiet ikke mistet noget af sin Betydning for hele det finske Næringsliv. Tværtimod har det gennemgaaet en stor Udvikling og i Krigsaarene løst Opgaver af største Vægt for hele Landet.

Selskabets Flaade bestaar nu af 60 Skibe mod 43 ved 50 Aars Jubilæet. Tonnagen er i Løbet af de ti Aar blevet øget fra 56,813 til 98,548 BRT.

I de senere Aar har Minister *Henrik Ramsay* ledet det store finske Rederi.

Engelske Redere ønsker Haand i Hanke med Handelsluftfarten.

Efterkrigstidens Handelstransporter ad Luftvejen og Verdensskibsfartens deraf følgende ændrede Stilling er et Problem, der har vakt Interesse i internationale Shippingkredse. Fra Sverige har man allerede set, at det er Skibsfartens Mænd, der først er begyndt at beskæftige sig med en fremtidig Forbindelse mellem Skibsfart og Luftfart, og ogsaa i engelske og amerikanske Shippingkredse har Problemet vakt livlig Interesse.

Det meldes saaledes fra London, at en Delegation fra *General Council of British Shipping* har faaet til Opgave at undersøge det fremtidige Forhold mellem engelske Redere og Handelsluftfarten. Denne Delegation har — for at sætte den engelske Regering i Stand til at afstikke de Retningslinier man skal følge med Hensyn til fremtidige Lufttransporter — afgivet en Erklæring, der staar som Udtryk for engelske Reder-Synspunkter.

I denne Redegørelse er man naaet til følgende Konklusioner:

- 1) Nødvendigheden af at hæve den britiske Handelsluftfart op til samme Niveau som Søfartens.
- 2) Luftfartens Udvikling skal fremmes gennem en fri Konkurrence og under engelske Rederes Ledelse.
- 3) Man skal undgaa, at der gives Monopol til et enkelt Selskab.
- 4) Man skal undgaa permanente Subventioner til Luftfartsselskaber, ved hvis Tildeling, der ikke tages Hensyn til Driftens skiftende Vilkaar.
- 5) Man maa snarest muligt ophæve Luftfartsministeriets Kontrol med Handelsluftfarten og søge oprettet et uafhængigt Lufttransportministerium.

I denne Delegations-Redegørelse fra *General Council* understreges indledningsvis, at det er nødvendigt for England at skabe en Handelsluftflaade, der i Betydning kommer paa Højde med den engelske Handelsflaade, hvis Landet vil bevare sin Førerstilling paa Handelslivets Omraade.

Redegørelsen lægger ikke Skjul paa, at de engelske Redere ikke kan siges at have specielt Kendskab til Handelsluftfartens Problemer, men det fremhæves kraftigt, at Rederne gennem deres Organisationer kan yde Bidrag til Oprettelse af transatlantiske Luftlinier, fordi de disponerer over et talstærkt og erfarent Personale, der har Specialuddannelse i Gods- og Passagerbefordring, og endvidere har Rederierne et Net af Agenturer spredt over hele Kloden.

Paa den anden Side vil *General Council* hilse det med Glæde, hvis den engelske Regering vil anlægge en sammenhængende Politik i Spørgsmaalet om Luftfartsmonopol og Subventioner.

Det fastslaas i Redegørelsen, at det ikke vil være

heldigt at give et enkelt Selskab Monopol paa de engelske Handelslufttruter. Dette og Tildelingen af permanente Subventioner, der ikke afpasses efter Driftens varierende Forhold, vil betyde, at Skabelsen af en rentabel og sund Handelsluftflaade forhales. I saa Tilfælde vilde Rederne føle sig berettigede til at kræve en økonomisk Støtte, der svarer til den, som ydes Luftfartsselskaberne. Dog maatte der tilstaa enkelte transatlantiske Linier foreløbige Subventioner, idet man her maa tage specielle Forhold i Betragtning, f. Eks. det Tidstab, der opstaar ved Fyldning af de store Firemotorers Maskiner.

General Council gør sig til Talsmand for den Opfattelse, at der for den kommercielle Luftfart vil være alt at vinde, hvis den bliver drevet under de forskellige Rederiers Flag. Selv om det maa anses for ganske usandsynligt, at Luftfarten helt skulde formaa at fortrænge Skibsfarten, er det dog vigtigt at foretage Ændringer i Skibenes Struktur og Hastighed for at holde Trit i denne nye Form for Konkurrence. Det vil være uundgaaelig nødvendigt for den britiske Handels fortsatte Fremgang at skabe Balance mellem Luftens og Søens Transportmidler, da man jo maa erkende, at Krigens virker som en Spore for Produktionen af Flyvemaskiner, medens den samtidig er Ødelægger af Skibene.

Efter Krigens Ophør er det ikke usandsynligt, at den endnu latente Uligevægt mellem disse to Transportgrene brat vil gøre sig mærkbar, og Rederne opstiller derfor allerede paa nuværende Tidspunkt forskellige Spørgsmaal med Hensyn til Subventioneringen og Monopoliseringen. Det antydes, at engelske Redere nu gennem tyve Aar uden Støtte fra Regeringen har kæmpet mod den internationale Konkurrence, paaført af udenlandske subventionerede Selskaber, og de vil ikke igen begynde en lignende Konkurrence med engelske Luftfartsselskaber.

Redegørelsen slutter med at henstille at henlægge Handelsluftfarten, som endnu kun er i sin Vorden, under det særlige Lufttransportministerium — en Opfattelse, der skønnes at være fuldt normal. I denne Forbindelse tilføjes det dog, at Forholdet efter Krigens bliver et ganske andet, idet Luftfarten til den Tid har overstaaet Forsøgsstadierne, og den maa derfor være ganske uafhængig af militære Ministerier paa samme Maade som Handelsflaaden vil blive det.

Korrespondenten for *Lloyd's List* i Newcastle har iøvrigt fremsat nogle interessante Oplysninger. Korrespondenten oplyser, at de betydeligere Dok- og Havneautoriteter ligesom Rederne ikke er blinde for en fremtidig Udvidelse af Post- og Passagerbefordring ad Luftvejen. Han paapeger, at de mere betydelige Dok- og Havneautoriteter paa den engelske Østkyst har en

meget betydelig Interesse i den fremtidige Udvikling af Post- og Passagerbefordringen mellem Skandinavien og Kontinentet. Man haaber paa den engelske Nordøstkyst, at Newcastle maa bevare sin Betydning for denne Trafik til Skandinavien, ogsaa naar Handelsluftfarten for Alvor sætter ind. Dette Samkvem blev allerede før Krigen, hedder det, bygget op ved det gensidige Samarbejde mellem skandinaviske Shipping- og Handelsinteresser, de lokale Dok- og Havneautoriteter og de engelske Jernbaner.

Korrespondenten slutter med at udtale, at der er al god Grund til at tro, at der efter Krigen vil ske betydelige Forskydninger i den skandinaviske og kontinentale Post- og Passagertrafik, og der vil muligvis blive en skarp Konkurrence mellem de store Shipping-Centre, hvad Handelslufttrafikken angaar.

Hvad den almindelige Gods- og Fisketransport angaar, vil det være afhængig af Genoptagelsen af den frie Handelsforbindelse mellem England og Skandinavien og Kontinentet. Paa den engelske Nordøstkyst og specielt ved Tyne, siger Lloyd-Korrespondenten, ser man tillidsfuldt paa dette Spørgsmaal, og der er Udsigt til, at Dok- og Havnefaciliteterne vil blive endog større end før Krigen.

TUBORG GENNEM 70 AAR

Tuborg kunde i Gaar se tilbage paa 70 Aars Virke. Grundlæggelsen blev en Følge af et Møde paa en Hestesporvogn mellem Ingeniør *Johannes Prior*, Søn af Skibsrederer *H. P. Prior*, og Landbrugseksportens store Pioner *Philip W. Heiman*. Ved denne Lejlighed anbefalede Prior Heiman at købe Faderens Lystgaard *Thueborg*, som laa ud til Sundet. Oprindeligt havde *H. P. Prior* haft Planer om Anlæg af en moderne Havn. Havnen blev ogsaa anlagt, men den blev en Skuffelse for Skibsrederer og kostede ham mange Penge.

Tuborg Havn, der saaledes var det oprindelige i Virksomheden, har nu undergaaet en meget stor Forandring. Den er nu Landets største private Havn, og besøges i normale Tider af ca. 700 Skibe om Aaret.

Efter Direktør *Benny Dessaus* Død beslaar Direktionen af den administrerende Direktør *Herbert Jerichow*, Direktør, cand. polyt. *Einar Dessau* og Professor *Carl Jacobsen*.

PENSIONSORSIKRINGSANSTALTENS AARSBERETNING

Pensionsforsikringsanstalten har afholdt Generalforsamling, hvor Bestyrelsens Formand, Direktør *Emil C. Hertz*, aflagde Beretning. Han udtalte, at de økonomiske Forstyrrelser, som havde karakteriseret dansk Erhvervsliv i de senere Aar, ikke i synderlig Grad havde influeret paa Nytegningen af Pensionsforsikringer, der i det forløbne Aar var steget væsentligt i Forhold til Nytegningen i 1941, og Overskudet var i Aar større end for noget tidligere Aar.

Der var i Aarets Løb tegnet Alders-, Invalide- og Enkepensioner samt Børnerenter til et aarligt Maksimumsbeløb af ca. 3,9 Mill. Kr.

Den ved Aarets Udgang ikraftværende Forsikringsbestand repræsenterede herefter Alders-, Invalide- og Enkepensioner samt Børnerenter til et samlet aarligt Beløb af ca. 42,35 Mill. Kr.

Præmieindtægten for Aaret 1942 — inkl. Kapitalindskud, ca. 2,25 Mill. Kr. — udgjorde ca. 9,64 Mill. Kr.

Foruden de Alderspensioner, der var traadt i Kraft i Aarets Løb til et aarligt Beløb af ca. 148.394 Kr., havde Invaliditetstilfælde medført Udbetaling af Invalidpensioner til et aarligt Beløb af ca. 39.091 Kr.

Ved Dødsfald var Enkepensioner blevet virksomme til et aarligt Beløb af ca. 71.927 Kr. og udbetalt kontant een Gang for alle ca. 14.912 Kr.

Anstaltens samlede aarlige Pensionsudbetalinger udgjorde herefter ved Udgangen af 1942 ca. 2.069.188 Kr., og Kapitalværdien af disse Udbetalinger udgjorde ca. 24,2 Mill. Kroner.

Anstaltens samlede Aktiver udgjorde ca. 119 Mill. Kr.

Driftsoverskudet for Aaret 1942 udgjorde, efter at de i Livsforsikringsloven foreskrevne Henlæggelser havde fundet Sted, 1.500.954 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 3,03 Mill. Kr., og til Bonusfonden ca. 1,3 Mill. Kr. eller over 17½ pCt. af den egentlige Præmieindtægt.

Til Bonusfonden var der nu ialt henlagt ca. 9.769.164 Kr., hvoraf der tidligere var fordelt 6.750.000 Kr.

I Tilslutning til Generalforsamlingen afholdtes Repræsentantskabsmøde under Ledelse af Formanden, Købmand *Axel B. Lange*.

SVENSK BOG OM ETATSRAAD H. N. ANDERSEN

Før første Gang er der paa svensk udkommet en Levnedskildring af Ø. K.'s Skaber og Leder gennem en Menneskealder, Etatsraad *H. N. Andersen*.

Bogens Forfatter, Redaktør *Aage Heiberg*, begynder sin Skildring med den unge Styrmænd *Andersens* eventyrlige Karriere i Bangkok, og i Bogen gennemgaar han endvidere *H. N. Andersens* store Indsats indenfor de mangeartede Virksomhedsgrene. Et særligt Kapitel er viet den Særstilling, som *H. N. Andersen* havde under den forrige Verdenskrig, da han frit rejste mellem de krigsførende Lande, for i den ene Uge at forhandle med *Lloyd George* i London og den næste være Gæst hos den tyske Kejser. Et Kapitel bringer en Række Anekdoter.

Bankdirektør *Marcus Wallenberg* har bidraget med en Skildring af *H. N. Andersens* Forbindelse med Sverige og hans Sympatier for det nordiske Samarbejde.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rødvig Havns Indvielse

Den nye Fiskerihavn i Rødvig indvies ved en Højtidelighed Torsdag den 27. Maj. Kronprinsen har lovet at foretage Indvielsen.

Arbejdet, der er paabegyndt 1941 af Firmaet *Kampsax*, har kostet 640.000 Kroner.

Smuk Aarbog fra Marineforeningen

Marineforeningen, der i Aar har bestaaet i 25 Aar og for nylig holdt Sendemandsmøde i Slagelse, har udsendt en smuk Aarbog, der paa en af de første Sider bringer et Billede af Foreningens Æresformand, Kronprins *Fredrik*. Bogen bringer en Række værdifulde Oplysninger for de gamle Marinere. Sognepræst *Mogens Strunge*, der selv er Medlem af Marineforeningen, har skrevet et smukt og manende Forord, der slutter med Ordene »Gud bevare Kongen«.

Nyt Orlogshjem paa Holmen

Paa Holmen er der blevet indviet et nyt Orlogshjem for Kystflaadens Mandskab, *Mather* og *Mathelever*. Hjemmet, der har kostet 50.000 Kroner at opføre, er bygget for Midler, der er indsamlet i 1941.

Dødsfald

Tidligere Havnefoged *V. Goltermann*, Kalundborg, er dod, 60 Aar gammel. Den gamle Havnefoged var født paa Langeland og havde sejlet til Søs, indtil han i 1910 blev ansat som Havnefoged i Kalundborg. Denne Stilling varetoget han i over 30 Aar, og hans Arbejde ved Havnen faldt i den Periode, hvor de store Udvidelser fandt Sted.

Søsætning i Nyborg

Paa Nyborg Skibs- og Baadhyggeri har der været Søsætning paa Værftets Nybygning Nr. 950, en 60 Tons Nordsøkutler til Fiskeskipper *Chr. Venø*, Esbjerg. Det er den anden Nordsøkutler, Værftet leverer til *Chr. Venø*. Foruden disse to Kutlere ejer *Chr. Venø* endnu to Kutlere.

For en Uges Tid siden blev paa Værftet lagt Kølen til en 45 Tons Nordsøkutler til Fiskeskipper *H. M. Lauritsen*, Esbjerg. Dette Fartøj skal være færdigt til September.

Kolding faar Skibsværft

Der er i Kolding oprettet et Aktieselskab med en Kapital paa 250.000 Kr. med det Formaal at anlægge et Skibsværft i Kolding til Bygning af mindre Skibe, saavel af Jern som af Træ. Det er Meningen at begynde med Bygning af Træskibe samt i Forbindelse hermed at oparbejde et større Reparationsværft for saavel Træ- som Jernskibe. Scener er det Meningen at udvide Værftet til

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau

Ruf: 88 42 66

Stubenrauchstr. 69
a. d. Kaiserallee

Drahtanschrift: Kromschiff Berlin
Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

Jernskibsværft til Bygning af smaa hurtiggaaende elektrisk svejsede Skibe, og der arbejdes iøvrigt paa Mulighed for at faa Lov til at bygge det nye Grønlandsskib.

For Tiden foretages der indgaaende Beregninger af Bæreevnen paa et Areal ved Kolding Havn, og naar det er nøje fastslaaet, hvor store Piloteringsomkostningerne vil blive, regner man med at kunne tage fat, saaledes at det nye Værft kan tage Form i Aar, der er Kolding Havns 100 Aars Jubilæumsaar.

Ny Pensionslov for svenske Søfolk

Det svenske Handelsministerium har udarbejdet et Forslag, der skal forelægges Rigsdagen, om forbedret Pensionering af de svenske Søfolk.

Skønt der er gaaet næsten 200 Aar, siden Sverige ved Oprettelse af Sømandshusene tog det første Skridt til et særligt Understøttelsesvæsen for Søfolkene, er der — saaledes hedder det i Handelsministerens Bemærkninger til Forslaget — endnu ikke naaet en Ordning, der tilnærmelsesvis kan sikre Søfolk af Mandskabsklassen en nødtørføg Alderdomsforsørgelse.

Lovforslaget motiveres yderligere ved en Henvisning til, at et stort Antal Sømand stadig søger bort fra deres Fag, hvorved Handelsflaaden mister mange dygtige Mænd; det gælder om at råde Bod paa dette Misforhold. Efter Forslaget skal baade Sømandene selv og Rederne bidrage til Pensionssystemet, men desuden er det Mening, at Staten skal yde en Støtte til Ordningen.

Røde Kors-Farten

Fra autoritativ græsk Side meddeles, at det svenske Motorskib »Hallaren« er afgaaet fra Triest med 3800 Tons Sukker og 500 Tons Kartofler til den græske Befolkning. Saavel Sukkeret som Kartoflerne stammer fra Tyskland og er den første Del af en større Mængde Levnedsmidler til Grækenland.

Storsejler solgt til Røde Kors

Et Telegram fra Stockholm meddeler, at det tidligere svenske Skoleskib, den firemastede Bark »Abraham Rydberg«, er blevet købt af det internationale Røde Kors for at anvendes i Trafikken med Korn fra Sydamerika til Grækenland.

Salget er sket via Portugal. For fire Maaneder siden — i Begyndelsen af Januar — blev det meddelt, at Skibets svenske Ejere havde solgt det til et Rederi i Lissabon for godt 1 Million svenske Kroner. Hvor meget Røde Kors har givet for Skibet, forlyder der intet om.

»Abraham Rydberg« har ikke været hjemme i Sverige, siden Krigen udbrød. Selve den 1. September 1939 afgik det fra Göteborg til Australien for at hente Korn. Det var ventet hjem tidligt paa Sommeren 1940, men da det som Følge af Krigsbegivenhederne blev umuligt at faa det til svensk Havn, blev det under Hjemrejsen ad radiotelegrafisk Vej dirigeret til Amerika. Efter at Kornlasten var udlossen her, foretog det en Rejse eller to mellem Nord- og Sydamerika. Da Portugal overtog det, laa det i Baltimore. Den svenske Elevebesætning var da afmønstret.

»Abraham Rydberg« var Sveriges sidste Storsejler. Med sine 2345 Brutto Tons er det et af de faa tilbageværende store Sejlskibe. Det tidligere danske Skoleskib »Viking«, som siden 1929 har været under finsk Flag, er med sine 2670 Brutto Tons nu det største Sejlskib, der vides at være tilbage.

Svensk Kapitaludvidelse

Aktiebolaget Otto Hillerström i Hälsingborg har forøget Aktiekapitalen med 125.000 Kr., der hidrører fra opsparret Fortjeneste. Aktiekapitalen udgør nu 275.000 Kr.

Halvanden Maaned i Drift med Isen

Tre Sælfangere fra Mariehamn, som tog ud paa Fangst den 16. Mars, men ikke vendte hjem til den fastsatte Tid, drev forleden i Land ved Skeleftehamn efter seks Ugers Strabadser paa den botniske Bugt. Det var Meningen, at de skulde have været borte højest en Maaned, og da man efter halvanden Manneds Forløb ikke havde hørt noget fra dem, antog man, at Baaden var skruet ned af Drivis, og at de var omkommet. At de ikke var kommet tilbage før, skyldtes ogsaa, at Baaden var frosset fast i Drivisen. Da de endelig kom fri, slap Brændselet op, og de blev af Vinden ført helt op paa Højde med

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

Skelefteå. Af de 16 Søler, som de havde skudt, havde de maattet spise de 13.

Norske Udbytter

Ved en ordinær Generalforsamling i Norsk Bjergningskompagni A/S blev det vedtaget at udbetale 6 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

*

Det Nordlandske Dampskibsselskab A/S har udsendt sit Regnskab for 1942, der udviser et Nettooverskud paa 97.000 Kr. Heraf skal de 21.250 Kr. anvendes til Udbetaling af 5 pCt. Udbytte til Aktionærerne.

To Aarsregnskaber fra Vulcan i Bremen

Vulcan Skibsbygnings- og Maskinfabrik i Bremen har offentliggjort Regnskaberne for 1941 og 1942. For begge Aar udbetales 6 pCt. i Udbytte. I 1941 var Nettooverskudet 653.000 Rmk. og for 1942 udviser Regnskabet et Overskud paa 654.000 Rmk.

Tysk 50 Aars Jubilæum

Rederiet Ernst Russ i Hamburg fejrede den 29. April sit 50 Aars Jubilæum. Fra en beskeden Begyndelse har Rederiet arbejdet sig op til at blive et af de førende i Tyskland. Lige siden Starten har det staaet under den samme Mands Ledelse, nemlig Ernst Russ, der for et halvt Aar siden fyldte 75 Aar.

PERSONALIA

75 Aar

Forhenværende Maskinmester ved Statens Skibstilsyn i Svendborg *Niels Killerup* fyldte forleden Dag 75 Aar. Killerup, der er Lærer ved Svendborg Maskinistiskole, fejrede i Fjor sit 40 Aars Jubilæum ved Skolen.

70 Aar

Paa Søndag — den 16. Maj — fylder Kaptajn *Anders Harsbo* 70 Aar. Kaptajn Harsbo, der er en kendt Sejlskibsfører og blandt andet har sejlet i Cleemanns Rederi, forlod Søen i 1930.

*

Maskinmester *H. P. Nielsen*, Brobergsgade 11, København, fylder i Dag — Fredag — 70 Aar. Nielsen sejlede i 30 Aar som Maskinchef i Holm & Wonsilds Dampere.

*

Sømand *Carl Hansen*, Sundholmsvej 57, fylder i Morgen — Lørdag — 70 Aar. Hansen er Veteran fra den spansk-amerikanske Krig.

50 Aar

Direktøren for The Texas Company, Kaptajn *Viggo Thomsen*, fylder i Dag — Fredag — 50 Aar.

25 Aars Jubilæum

Maskinmester ved Nakskov Skibsværft *Carl Hansen* kunde i Lørdags fejre 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Værftet.

Officielt

»A/S Faaborg Skibsværft« af Faaborg. H. C. Andersen er udtraadt af, og Direktør Volmer Andreasen, Millinge, er indtraadt i Bestyrelsen.

Firmaet »Skibsværftet Lilleo ved Th. Olsen« af Korsør er hævet.

»Rederaktieselskabet »Fuglen«, af Ærøskøbing. Medlem af Bestyrelsen H. L. Rasmussen, er afgaaet ved Døden. Kaptajn Niels Mikaeli Lauritzen, Ærøskøbing, er indtraadt i Bestyrelsen.

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

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 6,8 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet 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 Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lømpning 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 forudsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsning og Ladning. I Frihavnen beserges Løsning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 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 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 3 private, faste Kraner (Burmester & Waln) 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 Graadybarren er der i fuld Brødd 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsning og Lastning: Løsning og Lastning beserges 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 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlakibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Løsning 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 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindravne 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. Lødser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Løsning 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 Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjelles 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 mod 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 Job. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motorakibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. iforned. Ingen Lodaafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. beserges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kalkhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Løds.). Bugsering 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. Løsnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 13. Maj 1943.

Nr. 19.

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

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet: Nyt Kort Nr. 20. Nordlige Atlanterhav. 1942. Maalestok 1 : 4 000 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

Nyt Kort D. Oversigtskort over Danmark med omgivende Farvande. 1943. Maalestok: 1 : 425 000. Pris: Kr. 5,00.

Annulleret er: Kort Nr. 20. Nordlige Atlanterhav. 1917.

Danmark.

847. **Kattegat. Klokkegrund. Sømærke genudlagt. Rettelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.**
Klokkegrund røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa c. 56° 08',₁ N. 10° 44',₅ E. er atter udlagt paa Plads og udgaar af Listen over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske* Farvande.
(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

I. Østersøen.

848. (T). Sverige. Midlertidig Slukning af visse Fyr samt Ophør af Taagesignaler og Udsendelser fra Radiofyr.

(U. f. s. Nr. 19/912. Stockholm 1943.)

I. Følgende Fyr slukkes i Tiden: 1. Juni—10. Juli 1943:

Svartklubben c. 60° 11' N. 18° 50' E. *Djursten*. *Björn*. *Eggegrund*. *Eggegrund* Bifyr. *Storjungfrun*. *Storjungfrun* Bifyr. *Agö*. *Brämön*. *Högbonden*. *Fjärdgrund*. *Holmögadd*. *Bergudden*. *Stora Fjäderäggen*. *Stora Fjäderäggen* Bifyr. *Bjuröklubb* c. 64° 29' N. 21° 35' E. samt Fyret paa Fyrskibet *Sylostbrotten* c. 63° 19' N. 20° 11' E.

II. Fra den 1. Maj 1943 og indtil videre er Klartvejrudsendelserne fra følgende Radiofyr ophørt indtil videre:

Stora Karlsö c. 57° 17' N. 17° 58' E. *Gotska Sandön*. *Eggegrund*. *Brämön*. *Sylostbrotten*. *Holmögadd*. *Rödkallen* c. 65° 19' N. 22° 22' E.

III. Fra den 1. Maj 1943 og indtil videre er Fyrene *Östergarn* paa c. $57^{\circ} 27' N$. $18^{\circ} 59' E$. og *Faludden* paa c. $57^{\circ} 00' N$. $18^{\circ} 24' E$. slukket og Udsendelse af Taagesignaler fra disse Fyr indstillet.

A n m. 1. Under ugunstige Sigtbarhedsforhold vil de under Pkt. I nævnte Fyr holdes tændt som sædvanligt.

A n m. 2. Naar det er paakrævet, vil de under Pkt. II og III nævnte Fyr og Taagesignalerstationer samt Radiofyr efter Henvendelse til Lodsstyrelsen blive sat i normal Virksomhed for kortere eller længere Perioder.

849. Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.

(U. f. s. Nr. 20/984. Stockholm 1943.)

I. I Tiden: 17. Maj—21. August 1943 afholdes paa Hverdage fra Kl. 0900 til Kl. 1700 Skydeøvelser fra Luftfartøj S. for *Fårösund*.

Under Skydningerne er det forbundet med Livsfare at opholde sig indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. S.-Spidsen af *Bungenäs* c. $57^{\circ} 49',_0 N$. $19^{\circ} 06',_0 E$.
- b. W.-Kysten af *Skenholmen* c. $57^{\circ} 48',_2 N$. $19^{\circ} 01',_7 E$.
- c. E.-Pynten af *Furillen* c. $57^{\circ} 46',_2 N$. $19^{\circ} 02',_5 E$.
- d. Punktet 500 m W. for *Söderudd*, c. $57^{\circ} 44',_6 N$. $19^{\circ} 01',_0 E$.
- e. Punktet 5,4 Sm 131° fra *Söderudd*.
- f. Punktet 4,3 Sm E. for *Bungenäs* S.-Spids.

Naar der skydes, er der hejst 1 rødt Flag, dels paa *Söderudd* og dels paa *Bungenäs* S.-Spids.

Skydningerne afbrydes under Skibes Passage af Omraadet.

II. I Tiden: 17. Maj—21. August 1943 afholdes Bombekastningsøvelser mod Maal, dels paa c. $57^{\circ} 49',_3 N$. $19^{\circ} 01',_8 E$. 2,06 Sm S. for *Bunge Kirke*, dels mod *Skenholm* paa c. $57^{\circ} 48',_5 N$. $19^{\circ} 03',_0 E$. Under Øvelserne er om Dagen 1 rødt Flag og om Natten 1 rød Lanterne hejst paa Pynten paa c. $57^{\circ} 49',_8 N$. $19^{\circ} 01',_7 E$. 1,6 Sm S. for *Bunge Kirke*.

Under Bombekastningsøvelserne er det forbundet med Livsfare at opholde sig indenfor en Afstand af 800 m fra Maalene.

850. Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite—Östergarn. Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 20/983. Stockholm 1943.)

Skydeøvelser afholdes Mandage, Tirsdage, Onsdage, Torsdage og Fredage i Tiden: 10. Maj—1. September 1943, hver Dag Kl. 0900—1600, indenfor følgende Omraader:

I. *Omraade A*: En Cirkelsektor med Spidsen i Punktet c. $57^{\circ} 39',_5 N$. $18^{\circ} 47',_5 E$. og begrænset af Radier, der fra nævnte Punkt gaar i Retning henholdsvis 60° og 160° . Sektorens Radius er 2,9 Sm.

Naar der skydes, er 1 rødt Flag hejst paa *Sranäsudde* paa c. $57^{\circ} 39',_3 N$. $18^{\circ} 48',_0 E$. Hovedskudretning: 110° .

II. *Omraade B*: Et Omraade indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

1. c. $57^{\circ} 36',_2 N$. $18^{\circ} 49',_5 E$.
2. c. $57^{\circ} 37',_8 N$. $18^{\circ} 57',_9 E$.
3. c. $57^{\circ} 27',_6 N$. $18^{\circ} 57',_0 E$.
4. c. $57^{\circ} 29',_1 N$. $18^{\circ} 49',_5 E$.

Naar der skydes, er 1 rødt Flag hejst ved *Botvallaavik* paa c. $57^{\circ} 35',_4 N$. $18^{\circ} 48',_0 E$. Hovedskudretning: 90° .

851. Sverige. Oxelösund S. Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 20/982. Stockholm 1943.)

Skydeøvelser afholdes Mandage, Tirsdage, Onsdage, Torsdage og Fredage i Tiden: 1. Maj—31. December 1943, hver Dag Kl. 0800—1500, fra *Södra Femöre* paa c. $58^{\circ} 39' N$. $17^{\circ} 06' E$. 1,1 Sm S. for *Oxelösund*.

Fareomraadet er en Cirkelsektor med Spidsen i ovennævnte Skydeplads og begrænset af Radier, der fra denne Plads gaar i Retning henholdsvis 140° og 227° . Sektorens Radius er 4,3 Sm.

Naar der skydes, er 1 rødt Flag hejst ved Skydepladsen.

Det er forbundet med Livsfare at opholde sig indenfor Fareomraadet under Skydningerne.

852. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Fyr midlertidigt slukket.
(U. f. s. Nr. 20/926. Stockholm 1943.)
Fyrene *Landsort östra nedre* og *övre* paa c. 58° 45' N. 17° 52' E. er slukket for Sommerperioden.
853. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejløbet Lindalssundet—Gälnöport. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 20/925. Stockholm 1943.)
Det paa 59° 24',₇₅ N. 18° 31',₆₀ E. sunkne Vrag er fjernet. Vraglystønden og Vragvageren ved Vraget er inddraget.
(E. f. S. Nr. 42/1434 1942.)
854. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/924. Stockholm 1943.)
Lystønderne *Branthällsudde* paa c. 61° 16' N. 17° 13' E. og *Lilla Ottergrundet* er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 50/1720 1942.)
855. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 19/921. Stockholm 1943.)
Hansåkersgrundet Lystønde paa c. 61° 42' N. 17° 15' E. er atter udlagt paa Plads.
856. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Sydøstbrotten Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/923. Stockholm 1943.)
Fyrskibet *Sydøstbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 2/287 1943.)
857. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 20/988. Stockholm 1943.)
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c. 63° 34' N. 20° 57' E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 39/1348 1942.)
858. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Ume älv. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 19/900. Stockholm 1943.)
Fyrene i *Ume älv* paa c. 63° 45' N. 20° 19' E. er atter tændt.
(E. f. S. Nr. 15/721 1943.)
859. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.
(U. f. s. Nr. 19/920. Stockholm 1943.)
Nedennævnte Fyr er atter tændt:
Kåge Prickgrund c. 64° 49' N. 21° 06' E. *Bergskäret*. *Furuögrund övre* og *nedre*. *Leskär*. *Römskär*. *Lede-* og *Havnefyr* ved *Luleå* Havn. *Germanö*. *Liljeudd*. *Germanö-lällan*. *Rödkallen*.
860. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen Radiofyr atter i Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 19/922. Stockholm 1943.)
Rödkallen Radiofyr paa c. 65° 19',₀ N. 22° 22',₀ E. er atter i Virksomhed.
861. Tyskland. Stilo NE. Vrag afmærket.
(N. f. S. Nr. 18/966. Berlin 1943.)
En Vragtønde med N.-Topbetegnelse er udlagt ved et Vrag, der er sunket i 18 m Vand paa c. 54° 51' N. 17° 50' E.
(Kort Nr. 181.)
862. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 18/967. Berlin 1943.)
Den 12., 20. og 27. Maj 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 1700 Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.
Farcomraadet paa Søen begrænses
i o d V e s t af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning 299° til Punktet 54° 11',₁ N. 15° 22',₄ E.
i o d N o r d af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet 54° 13',₄ N. 15° 29',₅ E.
i o d Ø s t af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag *B* lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra 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.

863. Tyskland. Stralsund E.-lige Sejløb. Somærke forandret.

(N. f. S. Nr. 18/968. Berlin 1943.)

Baaketønden *Landtief O* paa c. $54^{\circ} 15',_{56}$ N. $13^{\circ} 44',_0$ E. er blevet forsynet med rhombeformet Topbetegnelse.

(Kort Nr. 180.)

(Se Tillæg.)

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

864. Danmark. Sundet. Flakfort W. t. N. Vrag afmærket.

Et Vrag, der er sunket i $6,5$ m Vand paa $55^{\circ} 42'$ ($24''$) N. $12^{\circ} 42'$ ($36''$) E., c. $0,8$ Sm W. t. N. for *Flakfort*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 15 m NNE. for Vraget.

865. Danmark. Sundet. Drogden Fyr W. Oplysning om Vrag. Afmærkning ind-draget.

Mindste Dybde over det W. for *Drogden Fyr* sunkne Vrag, som ligger paa $55^{\circ} 32' 15''$ N. $12^{\circ} 39' 55''$ E., c. $1,7$ Sm 272° fra *Drogden Fyr*, er nu $8,7$ m. Vragafmærkningen ved Vraget er inddraget.

(E. f. S. Nr. 21/1486 1940. Kort Nr. 133, 132, 130 og 125.)

866. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Oplysning om Vrags Plads.

Det i E. f. S. Nr. 18/830 1943 nævnte Vrag er sunket i $12,5$ m Vand paa $55^{\circ} 31' 40''$ N. $12^{\circ} 41' 48''$ E., c. $0,8$ Sm 230° fra *Drogden Fyr*.

(E. f. S. Nr. 18/830 1943.)

867. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. t. S. Oplysning om Vrags Plads.

Det i E. f. S. Nr. 18/843 1943 nævnte Vrag er sunket i $14,0$ m Vand paa $55^{\circ} 26' 56''$ N. $12^{\circ} 37' 05''$ E., c. $0,2$ Sm 212° fra *Drogden Fyr*.

(E. f. S. Nr. 18/843 1943. Kort Nr. 132 og 130.)

868. (T). Sverige. Sundet. Kullen Radiofyr. Klartvejrudsendelser ophørt indtil videre.

(U. f. S. Nr. 19/912. Stockholm 1943.)

Klartvejrudsendelser fra *Kullen Radiofyr* paa c. $56^{\circ} 18'$ N. $12^{\circ} 27'$ E. er ophørt indtil videre.

Naar det er paakrævet, vil Radiofyret imidlertid efter Henvendelse til Lodsstyrelsen blive sat i normal Virksomhed for kortere eller længere Perioder.

869. Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalens. Nyt Fyr tændt. Midlertidigt Fyr slukket.

(U. f. S. Nr. 20/947. Stockholm 1943.)

1. Ved *Falsterbokanalens* Indsejling i *Höllviken* er paa $55^{\circ} 26',_{87}$ N. $12^{\circ} 54',_{31}$ E. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: $5,5$ m. Synsvidde: 10 Sm. Hvid Fyrbygning. Fyret er overet med Fyrene *Falsterbokanalens* Nr. 4 og Nr. 6 i Pejling c. 155° . Fyrlinien angiver W.-Kanten af den gravede Rende.

2. Det i E. f. S. Nr. 8/474 1943, Punkt 2, nævnte midlertidige Fyr er slukket.

(E. f. S. Nr. 8/474 1943. Kort Nr. 132, 130, 188, 125 og 180.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

870. Danmark. Kattegat. Nakkehoved Fyr NNW. Vrag afmærket.

Et Vrag, der rapporteres at være sunket paa c. $56^{\circ} 14',_9$ N. $12^{\circ} 14',_6$ E., c. 8,₄ Sm 336° fra *Nakkehoved* Fyr, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag samt med en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 10^s , udlagt henholdsvis c. 75 m og 150 m NNE. for Vraget.

871. (T). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund. Somærker i Uorden.

Sælgrund N. hvide Stage med 2 Halmviske paa c. $55^{\circ} 51',_0$ N. $10^{\circ} 01',_0$ E. og *Sælgrund* NW. hvide Stage med 1 Halmvisk har begge mistet Topbetegnelsen.

872. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NE. t. N. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 17/795 1943 nævnte Vrag, der ligger sunket i 13 m Vand paa $56^{\circ} 42'$ ($24''$) N. $11^{\circ} 02'$ ($00''$) E., c. 12,₈ Sm 30° fra *Gerrild* Fyr, er afmærket med 1 Vragvager med 1 grønt Flag samt med en Spirtønde, der viser rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m , udlagt henholdsvis 50 m og 125 m SW. t. W. for Vraget.

2 Master rager fra Vraget op over Vandet.
(E. f. S. Nr. 17/795 1943.)

873. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.

Af de 8 Duc d'Alber W. for *Aggersundbroens* Gennemsejling paa c. $56^{\circ} 59',_9$ N. $9^{\circ} 17',_8$ E. er alle 4 ved Løbets N.-Side samt de 2 midterste ved Løbets S.-Side blevet fjernet af Isen Vinteren 1942—43. Duc d'Alberne vil ikke blive genopført foreløbig.

(E. f. S. Nr. 38/1288 1941.)

874. Danmark. Limfjorden. Veno Fiskerihavn. Havnearbejder afsluttet. Oplysning om Dybdeforhold.

Istandsættelsesarbejderne og Uddybningsarbejder ved *Veno* Fiskerihavn paa c. $56^{\circ} 33',_0$ N. $8^{\circ} 37',_2$ E. er nu afsluttet.

Dybden i Havnebassinet samt i Indsejlingsrenden (over en Bundbredde af 8 m) er 2,₁ m.

(E. f. S. Nr. 25/918 1942. Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 53 og 54. Havnelods, Side 222.)

875. (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: 6,₀ m, i *Sælvandeholm Løb*: 3,₇ 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 6,₀ m i *Svanholm* Fyrlinie og 3,₇ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

a. $56^{\circ} 43'$ ($16''$) N. $8^{\circ} 13'$ ($08''$) E. — 4,₀ 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. — 2,₀ m.

d. $56^{\circ} 42'$ ($55''$) N. $8^{\circ} 12'$ ($50''$) E. — 4,₀ m.

(E. f. S. Nr. 15/732 1943. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

876. Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 18/985. Berlin 1943.)

E. f. S. Nr. 3/333 1943 udgaar og erstattes med:

I Tiden fra 1 Time efter Solnedgang til 1 Time før Solopgang er det forbudt for alle Skibe med Undtagelse af Rutedamperen at komme Øen *Gorsen* paa c. $62^{\circ} 49'$ N. $6^{\circ} 53'$ E. nærmere end 300 m.

(E. f. S. Nr. 3/333 1943.)

877. Norge. Rogaland. Bokneflæet. Oplysning om Grunde.

(N. f. S. Nr. 18/1014. Berlin 1943.)

Følgende Grunde er fundet i vedføjede Afstande og Retninger fra *Rauholmflu* Jernstang paa c. $59^{\circ} 16',_3$ N. $5^{\circ} 27',_2$ E.:a) En $5,5$ m Grund paa $59^{\circ} 16' 14''$ N. $5^{\circ} 27' 00''$ E — 130 m 300° .b) En $7,5$ m Grund paa $59^{\circ} 16' 15''$ N. $5^{\circ} 26' 56''$ E. — 180 m 300° .

(E. f. S. Nr. 12/648 1943.)

878. Danmark. Horns Rev. Lystønder inddraget.

Nedennævnte Lystønder er permanent inddraget:

1. Den rød- og hvidstribede Lystønde, *Slugen NE.*, paa c. $55^{\circ} 36',_8$ N. $7^{\circ} 50',_5$ E., c. 3 Sm 33° fra Lys- og Fløjtetønden *Slugen N.*2. Den hvidmalede Lystønde, *Søren Bøbjergs Dyb E.*, paa c. $55^{\circ} 33',_0$ N. $7^{\circ} 56',_1$ E., N. for *Søren Bøbjergs Knob W.* hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste. (Kort Nr. 93, 94 og 91.)

879. Danmark. Esbjerg Havn. Vandstandssignaler atter i Virksomhed.

Efter endt Reparation af Signalmasten paa *Esbjerg Søndre-Forhavns N.-Mole*, vises Vandstandssignalerne her atter normalt.*Esbjerg.* c. $55^{\circ} 28'$ N. $8^{\circ} 26'$ E.

880. Tyskland. Lister Tief. Ellenbogenspitze. Vragtønde udlagt.

(N. f. S. Nr. 18/981. Berlin 1943.)

En grøn Spirtønde med E.-Topbetegnelse og mærket *Wrack* er udlagt paa $55^{\circ} 02' 37''$ N. $8^{\circ} 28' 03''$ E., ved E.-Enden af *Ellenbogen*. Tønden afmærker de under Vandet værende Rester af et af Isen ødelagt Brohoved.

881. Tyskland. Ems og Ostfriesisches Gatje. Skydeovelsler.

(N. f. S. Nr. 18/983. Berlin 1943.)

Skydning finder Sted paa nedennævnte Dage i Omraader der begrænses af Linier gennem vedføjede Punkter:

Den 14. og 17. Maj 1943: a. $53^{\circ} 29'$ N. $6^{\circ} 47',_5$ E. c. $53^{\circ} 23'$ N. $7^{\circ} 01'$ E.
b. $53^{\circ} 29'$ N. $7^{\circ} 03'$ E. d. $53^{\circ} 20'$ N. $6^{\circ} 56'$ E.Den 18. og 20. Maj 1943: a. $53^{\circ} 20'$ N. $6^{\circ} 55'$ E. c. $53^{\circ} 24'$ N. $7^{\circ} 00'$ E.
b. $53^{\circ} 24'$ N. $6^{\circ} 53'$ E. d. $53^{\circ} 19'$ N. $7^{\circ} 00'$ E.

Den 21, 22. og 24. Maj er Reserveskydedage.

Under Skibes Passage af Skydefelterne afbrydes Skydningerne.

(Se Tillæg).

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

882. Island. E.-Kyst. Seydisfjörður. Farligt Omraade.

(U. f. S. Nr. 18/876. Stockholm 1943.)

Et farligt Omraade findes i *Seydisfjörður* E.-lige Del mellem følgende Grænser:
W. - G r æ n s e : En Linie, der fra Punktet c. $65^{\circ} 18',_3$ N. $13^{\circ} 49',_6$ W., paa Fjordens N.-Side, gaar i Retning 180° til S.-Kysten.E. - G r æ n s e : En Linie, der fra Punktet c. $65^{\circ} 18',_6$ N. $13^{\circ} 45',_5$ W., NE. for *Brimnes Fyr*, gaar i Retning 170° til Fjordens S.-Kyst.

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. 108 Ostende bis Vlissingen.

Tillæg.

I. Østersøen.

883. (T). Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.

Dybden i Indløbet til *Hammerhavnen* paa c. 55° 17' N. 14° 46' E. er aftaget til 3,7 m.

(E. f. S. Nr. 17/778 1943.)

884. Finland. Bottniske Bugt. Raumo Indsejling. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 12/269. Helsingfors 1943.)

1. *Pieni Ruohokari* Fyr paa 61° 08' 50" N. 21° 22' 20" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m.

2. *Iso Ruohokari* Fyr paa 61° 08' 40" N. 21° 22' 25" E. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s.

885. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Mariehamn Indsejling. Granö Fyr flyttet.

(U. f. s. Nr. 12/273. Helsingfors 1943.)

Granö Fyr er flyttet fra 60° 03' 32" N. 19° 55' 24" E. til 60° 03' 27" N. 19° 55' 32" E. og lyser nu, som følger:

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 146° til 181°. | 4. Grønt i Pej. fra 212° til 332°. |
| 2. Hvidt i — - 181° - 184°. | 5. Hvidt i — - 332° - 338°. |
| 3. Rødt i — - 184° - 212°. | 6. Rødt i — - 338° - 13°. |

886. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Åland. Långholm Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 12/276. Helsingfors 1943.)

Långholm Fyr paa 60° 06' 47" N. 20° 32' 05" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m.

887. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Åland. Snöbådan Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 12/275. Helsingfors 1943.)

Snöbådan Fyr paa 60° 14' 15" N. 21° 05' 05" E. lyser nu, som følger:

- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 60° til 80°. | 7. Grønt i Pej. fra 215° til 251°. |
| 2. Hvidt i — - 80° - 86°. | 8. Hvidt i — - 251° - 257°. |
| 3. Rødt i — - 86° - 160°. | 9. Rødt i — - 257° - 289°. |
| 4. Grønt i — - 160° - 184°. | 10. Grønt i — - 289° - 302°. |
| 5. Hvidt i — - 184° - 188°. | 11. Hvidt i — - 302° - 308°. |
| 6. Rødt i — - 188° - 215°. | 12. Rødt i — - 308° - 330°. |

888. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Skiftet. Rödkär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 12/274. Helsingfors 1943.)

Rödkär Fyr paa 60° 06' 54" N. 21° 18' 36" E. lyser nu, som følger:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 6° til 46°. | 6. Rødt i Pej. fra 74° til 157°. |
| 2. Hvidt i — - 46° - 50°. | 7. Grønt i — - 157° - 209°. |
| 3. Rødt i — - 50° - 58°. | 8. Hvidt i — - 209° - 229°. |
| 4. Grønt i — - 58° - 70°. | 9. Rødt i — - 229° - 231°. |
| 5. Hvidt i — - 70° - 74°. | |

889. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Sejlløbet Jungfrusund—Lohm. Nye Varder opført.

(U. f. s. Nr. 12/277. Helsingfors 1943.)

Følgende nye Varder er opført:

1. *Norrö norra udde* Varde paa 59° 59' 38" N. 22° 22' 28" E. Hvid, pyramideformet Stenvarde. Højde over Vandfladen: 4,0 m.

2. *Domaskär* Varde paa 60° 02' 14" N. 22° 13' 31" E. Pyramideformet Stenvarde, hvis øverste Del er sort, den underste hvid. Højde over Vandfladen: 12,0 m.

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

890. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalvehod Brygge. Kulkraner under Reparation. Advarsel.

2 Kulkraner ved *De Forenede Kulimportørers Plads* ved *Kalvehod Brygge* paa c. $55^{\circ} 40',_{1}$ N. $12^{\circ} 34',_{6}$ E. er under Reparation i c. 3 Uger. I denne Tid vil Kranernes Udriggere være udhængt ud over Vandet og kun afmærket med en sort Kugle, ophængt ved Udriggerens yderste Ende.

891. Danmark. Sundet. Middelgrund Fort S. t. W. Vrag afmærket.

Et Vrag, hvoraf en Mast rager op over Vandet, er sunket i 4 m Vand paa $55^{\circ} 41' (50'')$ N. $12^{\circ} 39' (54'')$ E., c. $1,_{4}$ Sm 187° fra *Middelgrund Fort Fyr*. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 15 m NNE. for Vraget.

892. Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Middelgrund Fort S. t. E. Vrag rapporteret.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa $55^{\circ} 41' (40'')$ N. $12^{\circ} 41' (00'')$ E., c. $1,_{6}$ Sm 165° fra *Middelgrund Fort Fyr*.

893. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved S. t. W. Vrag afmærket.

Det i c. $8,_{8}$ m Vand paa $55^{\circ} 02' 19''$ N. $11^{\circ} 35' 54''$ E., c. $2,_{6}$ Sm 196° fra *Knudshoved W.-Pynt*, sunkne Vrag er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 100 m SSW. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 18/846 1943.)

894. Danmark. Store-Bælt. Tranekær ENE. Oplysning om Vrags Afmærkning.

Det paa $55^{\circ} 00' 09''$ N. $10^{\circ} 57' 46''$ E., c. $2,_{6}$ Sm 70° fra *Tranekær Fyr*, sunkne Vrag er fremdeles afmærket med en grønmalet Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, udlagt c. 70 m NE. t. E. for Vraget.

Vraget er yderligere afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 35 m NE. t. E. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 2/190 1942 og Nr. 3/339 1943. Kort Nr. 142, 140 og 185.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

895. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr. Oplysning om Udscende.

Ved *Sjællands Rev Fyr* paa c. $56^{\circ} 04',_{8}$ N. $11^{\circ} 13',_{1}$ E. er Gasbeholderen paa Fyrbaaken fjernet.

(Danske Lods II, Side 147. Fyr-Fort. Nr. 281.)

896. Danmark. Kattegat. Aarhus N. Ryes Flak W. Vrag fjernet.

Det i E. f. S. Nr. 17/794 1943 nævnte Vrag, der var sunket paa $56^{\circ} 10' 45''$ N. $10^{\circ} 15' 07''$ E., er fjernet.

(E. f. S. Nr. 17/794 1943.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

897. Norge. Sor-Trøndelag. Trondheim Havn. Ydre Bassin. W.-lige Indløb aabnet for Trafik. Dybde.

(E. f. S. Nr. 8/242. Oslo 1943.)

Det W.-lige Indløb til *Trondheim* ydre Havnebassin paa c. $63^{\circ} 26',_{1}$ N. $10^{\circ} 23',_{8}$ E. er aabnet for almindelig Trafik. Sejløbets Bredde er 50 m. Dybden er $6,_{5}$ m i Løbets Midte, aftagende til 4 m ved Molehovederne.

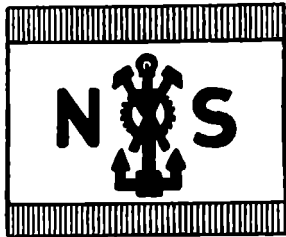
(E. f. S. Nr. 17/774 1943.)

898. Danmark. Rømø W. Vrag.

Et Vrag rapporteres paa c. $55^{\circ} 09' N.$ $8^{\circ} 11' E.$, S. for *Røde Klif Sand* og c. 10 Sm W. for *Rømø*.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

Den store Succes

CARLSBERG GRAPE-TONIC

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/SSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
K Ø B E N H A V N

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

DANSKE LLOYD
Holmens Kanal 42

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K

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

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

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Marluson«

Telefon Central 12057

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 20

FREDAG 21. MAJ 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Felttoget i Tunis er forbi, men Diskussionen, om hvilke Virkninger dette vil have for Besejlingsforholdene i Middelhavet, er til Gengæld blusset saa meget stærkere op, og, som man kan vente, er Tilken- degivelserne, der foreligger herom fra henholdsvis Axemagterne og de Allierede, stærkt afvigende. De første peger paa, at de stadig er i Besiddelse af de store Øer Sardinien og Sicilien, hvorfra Flyvemaskiner og Søstridskræfter kan blokere det smalle Stræde mellem Tunis og disse Øer, men heroverfor gør Angelsakserne gældende, at, da de med deres Luft- og Søstridskræfter i Realiteten var i Stand til at afskære Forsyningstjeneste fra Italien til Tunis, hvilket Axen selv opgav som Hovedgrunden til Sammenbruddet i Tunis, vil de ogsaa være i Stand til effektivt at beskytte deres Konvojer gennem Middelhavet. Chefen for den engelske Middelhavsflaade, Admiral *Cunningham*, beregner iøvrigt, at Genaabningen af Ruten gennem Middelhavet vil medføre en Tonnagebesparelse for de Allierede, der svarer til en Flaade paa 2 Mill. BRT.'s aarlige Transportkapacitet.

Oplysningerne om Markederne uden for Blokadezonen er stadig sparsomme. Iflg. svenske Rapporter fra New York har Kulafskibningerne fra Hampton Roads til Vestindien og de sydamerikanske Havne været ret betydelige paa Basis af uforandrede Rater. Der har ligeledes været god Forretning i Malmfarten fra Sydamerika til U. S. Atlantic og Golfen, og specielt synes Manganmalmfarten fra Brasilien at have lukre- ret af den større Mængde Kulskibe, der er sendt til de sydamerikanske Havne, ligesom der ogsaa er slut- tet adskillige Skibe for Salpeter fra Chile og for Malm fra Chile/Peru til Northern Range. I Vestindiafarten er der god Efterspørgsel efter Sukkertonnage, hvoraf der tilsyneladende er ret rigelig, ligesom adskillige Baade er sluttede for Malm fra cubanske Havne til Northern Range, saaledes bl. a. Santiago/Baltimore \$4.60 plus 155 pCt. Krigstillæg, Havana/Northern Range \$4.55 plus 134 pCt. og fra Santa Lucia til Bal- timore er betalt \$5.10 plus 144 pCt. Tillæg.

Fra de engelske Markeder foreligger ingen nye Rapporter, men paa de frie Markeder rapporteres nu, at Tyrkerne er aabne for Tonnage for Stykgods og/ eller Korn fra Buenos Ayres til Suez eller Basra til \$160. La Plata/Eire noterer 450 Papirpesos, og Buenos Ayres/Durban-Cape Town range er sluttet til 350 Papirpesos for Stykgods og/eller tungt Korn. River Plate/Lissabon indikerer uforandret \$60.

Paa vore hjemlige Markeder er der ikke større Æn- dringer. Saavel i Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark som i Trælastfarten fra Finland og Sve- rige til Danmark er der kun ringe Aktivitet. De øv- rige Østersøtrades er stort set uændrede.

UDBYTTE-BEGRÆNSNINGSLOVEN FORLÆNGET ET AAR

Handelsminister *Halfdan Hendriksen* har i Folke- tinget fremsat Forslag om Forlængelse af Loven af Juni 1940 om Udbyttebegrænsning m. v. Loven foreslaas forlænget et Aar, saaledes at Loven kommer til at gælde for alle Aktieselskabs-Regnskaber, der afsluttes inden 1. Juli 1944, Udbyttebegrænsning- en gaar ud paa, at Aarsudbyttet til Aktionærerne

ikke maa fastsættes højere end svarende til Gennem- snittet af Udbytteprocenten for de 3 sidste Aar før 1. September 1939 afsluttede Regnskabsaar.

Naar vi har Kontrol med Priser og Lønninger, maa vi ogsaa, sagde Ministeren ved sin Forelæggelse af Forslaget, have Kontrol med Selskabernes Aktionær- Udbytter.

DANSKE LLOYDS SØ- OG TRANSPORT- FORSIKRING

Paa Forsikrings-Aktieselskabet Danske Lloyd's Ge- neralforsamling oplystes det i Formandens, Di- rektør V. Thieles Aarsberetning, at Sø- og Transport- forsikringen var forløbet tilfredsstillende. Der havde været tilfredsstillende Arbejdskaar med Hensyn til Forretningens Mængde og ogsaa dens skademæssige Forløb har som Helhed været tilfredsstillende, selv om der paa enkelte Omraader, f. Eks. Fragtmotorski- be, har været usædvanlig mange Tab ved Forlis og Havari. Kvantitativt er de ved Krigs- og Søforlis ud- gaaede Skibe vel ikke blevet erstattet ved Fornyelse, men værdimæssigt og gennem en nødvendig Premie- forhøjelse er der skabt en Udligning med Hensyn til det forsikringsmæssige Resultat paa Forretningen. Den særlige Isordning, der er truffet for Søkasko- forretningen for større Skibe har i Vinteren 1941—42 vist et tilfredsstillende Forløb i Modsætning til den tilsvarende Ordning Aaret forud. Disse Isordninger har i det hele taget givet Søkaskoforretningen en ro- ligere Karakter og har formentlig virket tilfredsstil- lende for alle interesserede Parter. For Vare-Søforsik- ringen gør Tyveririsikoen sig stærkere gældende end i Tider med større Varerigelighed.

Danske Lloyd's Regnskab afsluttes med et Over- skud af omtrent samme Størrelse som Aaret forud, nemlig 211.874 Kr., som fordeles saaledes: Til Ekstra Reservefonden henlægges 50.000 Kr., til Afskrivnings- fonden for Aktionærernes Forskrivninger 30.000 Kr., til Konjunkturfonden 4.800 Kr. Endelig henlægges til Pensionering af Direktionens Medlemmer 50.000 Kr. I Udbytte til Aktionærerne udbetales 6 pCt. af den indbetalte Aktiekapital med 40.800 Kr. og til Tantième til Bestyrelsen 11.637 Kr., hvorefter Overførslen ud- gør 24.637 Kr.

I Løbet af 1942 har Bestyrelsen overført 40.000 Kr. fra Afskrivningsfonden for Aktionærernes Forskriv- ning til den indbetalte Aktiekapital. Selskabets Kursreservefond er i Aarets Løb steget med ca. 103.000 Kr. til 493.564 Kr.

I den forløbne Del af 1943 har Forretningen ud- viklet sig normalt. Søforsikringen er imidlertid ramt af saavel ret betydelige Vareskader som af en Række Søhavariet paa mindre Skibe. Til Gengæld har den milde Vinter dels medført Trafikens fulde Oprethol- delse og en dermed forbunden Præmietilgang, dels holdt Forretningen fri for de af Is og Kulde forvoldte særlige Skader.

PRINS AXEL OM HANDELSLUFTFARTEN

Rundt om i Verden — og navnlig i Sverige, Eng- land og Amerika — har Problemet om Skibs- fartens Forhold til Handelsluftfarten efter Krigen vakt betydelig Interesse. *Dansk Søfarts Tidende* har i forskellige Artikler belyst dette Forhold, men fra dansk Side har man endnu ikke hørt nogen Røst om dette Problem, før Prins Axel, der er Formand for

Det danske Luftfartselskabs Repræsentantskab, ved et Møde i Pressens Luftfartsmedarbejderes Forening tog Ordet. Vi gengiver her Prinsens Tale, der iøvrigt blev transmitteret over den danske Statsradio-foni.

— Min Opfattelse er, at man næppe kan spænde Forventningerne højt nok, naar man skal udmale sig Fremtidens Trafikflyvning. Vi kan jo blot tænke paa, hvad vi selv har oplevet i vor Generation. For 45 Aar siden fandtes der ikke et Automobil herhjemme. Hvis man dengang havde rejst Forslag om at lave internationale Automobilveje, var man med et mildt Udtryk blevet fuldstændig til Grin, og dog vilde den Mand, som dengang havde foreslaaet det, have haft den helt rette Forudseenhed.

Vi Skibsredere har Gang paa Gang set, at Skibsfarten har taget en uventet Udvikling. Vi har oplevet, at der til Atlanterhavstrafiken blev bygget store Skibe, der efterhaanden fik sat Farten op til 18—20 Knob, og saa blev det sagt, at over 20 Knob kom man aldrig, men siden har man oplevet, at der blev bygget Skibe paa 81.000 Tons, der løber 30—31 Knob.

Vi har set den samme Udvikling paa saa mange andre Omraader — tænk blot paa Telefon, Telegraf og Radio. — Var det ikke Tietgen, der, da man viste ham det første lille Telefonanlæg, sagde, at det var vist et meget morsomt Legetøj, men nogen praktisk Betydning kunde Telefonen aldrig faa — og han var dog en af dem herhjemme, der i særlig Grad var i Besiddelse af Fantasi og Forudseenhed. Hvordan er det ikke gaaet med Radioen og Telefonen?

Vi kan endelig se det samme med Hensyn til Flyvningen. For 35 Aar siden løftede den første gamle Kasse sig op over Kløvermarksfælleden og fløj i 40 Meters Højde rundt om Pladsen, og vi syntes, det var brillant. Hvis man dengang havde talt om, hvad vi ser i Dag, vilde man vist være blevet anset for at have en ganske ualmindelig god Fantasi. — *Den Flyvemaskine, jeg selv lærte at flyve med, kunde kun flyve 70—80 km i Timen og kun bære een eller højst to Personer incl. Føreren. — I Dag flyver man op til 755 km i Timen, og de største Maskiner kan befordre over 100 Passagerer over Tusinder af Kilometer og har en Besætning paa 8—10 Mand.*

Jeg tør ud fra det Kendskab, jeg har til Trafikens Udvikling siden den forrige Verdenskrig, der dog ikke ligger mere end ca. 25 Aar tilbage i Tiden, spaa Trafikflyvningen en straalende Fremtid, og jeg tror og haaber ogsaa, at Danmark vil faa sin Andel i de store Erhvervsuligheder, som Lufthavet rummer.

Paa samme Møde udtalte Formanden for Det danske Luftfartselskabs Bestyrelse, Ingeniør Per Kampmann:

— D. D. L. er det første Luftfartselskab i Verden, der kan fejre 25 Aars Jubilæum. Det vil dog ikke sige, at D. D. L. er det første Luftfartselskab, men det er det eneste af de gamle, der i sin oprindelige Form har overstaaet de Begyndervanskeligheder, som det nye Trafikmiddel havde at kæmpe med. Den Dag, man har fastlagt som Jubilæumsdagen, er den 29. Oktober, idet Selskabet i Realiteten blev stiftet paa et Møde paa Etatsraad H. N. Andersens Kontor i Ø. K. den 29. Oktober 1918. Vi er i Øjeblikket i Færd med at udarbejde en Bog, der vil udkomme ved Jubilæet og skildre de 25 Aars Udvikling.

Ligesom den forrige Verdenskrig i høj Grad befordrede Flyvningen i Almindelighed — der var jo dengang ikke Tale om Trafikflyvning, idet denne først opstod efter Krigens Afslutning — vil den nuværende Krig bringe en enorm Udvikling. De forløbne 3 Krigsaar har foraarsaget et fuldstændigt Spring i Udviklingen af alt, hvad der angaar Flyvning. Fly-

vemaskinernes Motorer, Instrumenter o. s. v. er blevet forbedret; der er produceret Maskiner i et Antal, som man ikke før drømte om.

Alle de Forbedringer af Materiellet, der er opnaaet under Krigen, og alle de Erfaringer, der er indvundet i en Tid, hvor ubegrænsede Pengemidler sættes ind, vil engang, naar Krigen er holdt op, komme den civile Luftfart til gode og vil muliggøre en civil Luftfart af et Omfang og en Sikkerhed og Hurtighed, der betyder en Revolution i Forhold til Perioden før Krigen.

Vi maa regne med, at der bliver oprettet et stort Antal nye Flyveruter og i særlig Grad Flyveruter over meget store Afstande, befløjet med Maskiner med langt større Hastighed, Bæreevne og Driftssikkerhed end før Krigen. Endnu er det for tidligt at spaa om, hvilke Ruter der vil blive oprettet, naar Krigen er forbi, men der kan dog ikke være Tvivl om, at Nettet vil komme til at omspænde hele Jordkloden.

Regner vi imidlertid med, at Fremtidens Trafikmaskiner vil kunne flyve ca. 350 à 360 km i Timen, vil man kunne flyve fra København til Rom paa 5 Timer. Fra København til Stambul paa 6 Timer. Fra København til Moskva paa 4½ Time. Gaar vi saa over til de lange Ruter, vil en Flyvetur fra København til New York tage 16 Timer. Fra København til Teheran i Iran 11 Timer. Fra København til Dakar i Afrika 16 Timer. København—Tokio 28 Timer. København—Australien 56 Timer.

Civilingeniør Kampmann mente iøvrigt ikke, at Flyvningen vilde komme til at fortrænge andre Trafikmidler; herom sagde han bl. a., at den hurtige Trafik maa blive Flyvningens Omraade, men hele denne Del af Trafikken udgør kun en ringe Brøk af den samlede Transportmængde. Hele Hovedparten vil stadig blive transporteret med Skib, Bane eller Automobil.

DØDSBUDESKABER FRA UDLANDET

Til Familien er der indløbet Meddelelse om, at Hovmester Chr. Hansen, Dragør, er død i Port Said godt 60 Aar gammel.

Hovmester Hansen har i de senere Aar sejlet med Dansk-Fransks Damper »Lifland« og med Motorskibet »Irland«. I 1933 kom han om Bord i Rederiet »Motortramp«s 7.000 Tons »Stensby« og i 1935 den nybyggede »Tureby«, og med dette Skib var han sidst i København i 1937.

Han efterlader sig sin Hustru og to gifte Døtre, og ogsaa hans 87-aarige Far lever endnu.

Gennem Maskinmestrenes Forening er der atter indløbet Meddelelse om, at en dansk Maskinmester er krigsforlist. Det er Maskinmester Oscar Frode Frederiksen, Gentofte, der kun blev 44 Aar gammel. Han efterlader sig Hustru og Datter. Maskinmester Frederiksen lærte i sin Tid paa »Titan«, og efter at have taget Eksamen, blev han i 1918 ansat i Det Østasiatiske Kompagni, og i 1922 udnævntes han til Maskinmester. En kort Periode i 1927—28 var han Maskinmester i Kryolithbrudene i Grønland og et Par Overgange i 1928 og 1932 gjorde han Tjeneste i Maskinafdelingen paa Nakskov Skibsværft. Den øvrige Tid sejlede Oscar Frederiksen med forskellige af Det Østasiatiske Kompagnis Skibe som Maskinmester. Han var dekoreret med en polsk Fortjenstmedaille.

MØN-BROEN OPKALDES EFTER DRONNINGEN

Præstø Amtsraad har vedtaget, at den ny Bro mellem Sjælland og Møn skal bære Navnet »Dronning Alexandrines Bro«.

Søndag den 30. Maj indvies Broen, og det nærmere Program er nu fastsat. Det bliver meget kortvarigt. Kl. 13 begynder Højtideligheden, Kl. 13,15 ankommer Hendes Majestæt Dronningen, Kronprinsen og

Kronprinsessen. Amtmand Toft giver en Redegørelse for Broens Tilblivelse, hvorefter Dronningen erklærer Broen indviet. Kl. 13.45 sætter Vogntoget sig i Bevægelse over Broen, der officielt befares for første Gang. Naar Dronningen og de øvrige kongelige Gæster er kommet over Broen, vendes der, og Turen gaar tilbage til Sjælland. De kongelige tager derefter tilbage til Hovedstaden, medens de øvrige Deltagere i Indvielsen samles til Frokost i Kalvehave.

Amtsraadet heser senere den nye Dæmning til Baagø.

KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Københavns Maskinskole har udsendt sin Aarsberetning for 1942. Der gives i denne en Oversigt over den nye Skolebygning, der blev taget i Brug straks efter Nytaar.

Bygningskomplekset, der bestaar af en 4-Etages Hovedbygning, har to Fløjbygninger, hvoraf den ene rummer det elektrotekniske Laboratorium, den anden Festsal og Tegnesal. I en mindre, selvstændig Bygning findes Maskinlaboratoriet. Den samlede Byggesum, indbefattet Grund, Inventar og teknisk Materiel har andraget ca. 1.700.000 Kr.

Mange samvirkende Faktorer, hedder det, har bidraget til den lykkelige Løsning af Byggesagen. Handelsminister Halfdan Hendriksen har fra første Færd vist Sagen stor Interesse, og ogsaa Departementschef Jespersens Indsats fremhæves.

I 1917 skænkede Dansk Dampskibsrederiforening Skolen den Kapital, hvorfra Byggefondet har sin Oprindelse, og Rederiforeningen har endvidere sammen med Sammenslutningen af Fabrikanten i Jernindustrien, Maskinmestrenes Forening og Dansk Smede- og Maskinarbejderforbund givet Tilskud til Laboratoriernes Indretning.

Fra Staten har Skolen i 1942 modtaget et Tilskud paa 105.814 Kr. Endvidere har den i Aarets Løb fra Københavns Kommune faaet 35.693 Kr., fra Frederiksberg 800 Kr. og fra Gentofte 4.000 Kr. Fra Dansk Dampskibsrederiforening har Tilskudet været 5.000 Kr. til Understøttelse af uformuende og flittige Elever, som læser til den almindelige Maskinisteksamen.

Den samlede Understøttelse, som i Aarets Løb er udbetalt gennem Skolen andrager til Maskinister 25.296 Kr., til Kedelpassere 1.995 Kr. og til Motorpassere 50 Kr.

Skolens samlede Indtægter andrager 326.336 Kr., og Overskudet er 46.453 Kr.

BOLIGFORHOLDENE OM BORD

Som Erstatning for en Forordning af Maj 1937 har det svenske Kommerskollegium for nylig oversendt Regeringen sit Forslag til en ny Boligordning om Bord i svenske Skibe.

I en Følgeskrivelse til Regeringen hedder det, at allerede de nuværende Boligforhold paa Skibene i det store og hele svarer til og staar paa Højde med, hvad der kræves i andre Lande. En Sammenligning viser, at de svenske Bestemmelser omtrent er paa samme Niveau som i Norge og England, men er strengere end i Danmark, Finland, Tyskland og Amerika.

Kollegiet paapeger endvidere, at man ved Revision af disse Forordninger maa være opmærksom paa den herskende Krigs Indvirken paa Mulighederne for en Ombygning af Boligforholdene paa Skibene, selv om Konjunkturerne er forholdsvis gode. Saaledes lader det sig næppe gøre at foretage Ombygninger paa de Skibe, der befinder sig udenfor Skagerakspærringen. Selv for de Skibe, som er i Fart indenfor Spærrezone, vil det være forbundet med Vanskeligheder, idet det maa betegnes som betænkeligt at drage dem ud af Trafikken med Ombygning for Øje, naar man

tager Hensyn til Tonnageens Nødvendighed i Sikringen af Materialer til Landet.

Ifølge *Svensk Sjöfartstidning* henviser Kollegiet endvidere til de Forhold, som kan indtræffe efter Krigen med Hensyn til den udenlandske Konkurrence. Man maa regne med, at enhver Skærpelse af Forskrifter om Boligforholdene kan medføre stor Udgifter og samtidig betyde formindsket Last- og Passagerrum.

Ved Udarbejdelsen af sine Forslag har Kollegiet opstillet to Alternativer. Det ene forudsætter en Boligforordning med Bestemmelser, fra hvilke der ikke eller i alle Tilfælde kun rent undtagelsesvis kan gives Dispensationer. Bestemmelserne maa altsaa i dette Tilfælde afpasses efter, hvad man i Almindelighed kan forvente gennemført i de nu eksisterende Skibe. Ad denne Vej kan man altsaa ikke naa en væsentlig Forbedring af Boligforholdene. Efter det andet Alternativ skulde der opstilles strengere Krav, der bedre svarer til de Ombordværendes Interesser. En saadan Forordning maa dog give Kollegiet en meget vidtstrakt Dispensationsret. En Forordning, der udarbejdes efter det sidste Alternativ, skønner Kollegiet vil være mest passende og tage Hensyn til alles berettigede Ønsker.

DEN SVENSKES HANDELSMARINE OG DENS TAB

I Skandinaviska Bankens Kvartalsoversigt skriver Dr. Helmer Eneborg en interessant Artikel om den svenske Handelsflaade og dens Tab under den nuværende Krigssituation.

I denne Artikel fortæller den svenske Skribent bl. a., at den svenske Handelsflaade i kun to af Krigens Maaneder har været forskaonet for Krigsforlis. Det var i August 1941 og Februar 1943. Han opregner endvidere, hvilke Kategorier af Skibe, der er gaaet tabt. Det viser sig, at ialt 137 Dampere paa tilsammen 269.000 BRT. er gaaet tabt, medens Motorskibstonnagen kun er blevet reduceret med 49 Skibe paa tilsammen 247.000 BRT. Hvis man i Tabet af Motorskibstonnagen medregner Svenska Amerika Liniens to Skibe *Stockholm* og *Kungsholm*, naar man op paa 296.000 BRT. Procentvis sammenlignet med Tonnagen før Krigen betyder det en Reduktion paa 40 pCt. for Motorskibenes og 30 pCt. for Dampernes Vedkommende. Men eftersom de svenske Værfter siden Krigen næsten udelukkende har bygget Motorskibe, maa man regne med, at Tabsprocenten for de to Skibstypers Vedkommende er nogenlunde ens.

Det ligger nær at antage, at svenske Tankbaade og Malmbaade vilde være det letteste Maal for Bomber og Torpedoer, men Tabene for disse Skibstyper har ikke været saa betydelige, hvilket skyldes, at den svenske Handelsflaade kun disponerer over faa Skibe af disse Typer.

Haardest ramt er de almindelige Trampskibe. Ialt er 79 Skibe paa tilsammen 143.000 Tons af denne Type forlist, hvilket vil sige 30 pCt. af Førkrigstids-Tonnagen. Sverige har endvidere mistet 62 Liniestkibe paa 187.000 Tons.

I sin Oversigt viser Dr. Eneborg, at de alvorligste Tab falder paa Nordsøfarten, hvor der er forlist 100 Skibe paa 183.000 BRT. Dette Tal er 30 pCt. af den Tonnage, der før Krigen var beskæftiget i Nordsøfarten. Tonnagemæssigt falder det største Tab paa de oversøiske Ruter, hvor 64 Skibe paa 301.000 Tons er gaaet tabt.

En samlet Undersøgelse viser, at den svenske Handelsmarine i Løbet af 3½ Krigsaar er blevet reduceret med 173 Skibe. Dampskibsflaaden er blevet reduceret med 190 Skibe paa 255.407 BRT., medens Motorskibstonnagen er blevet forøget med 41 Skibe paa 10.335 BRT. Ogsaa for Sejlskibenes Vedkommende er der Tale om en Reduktion. Efter *Abraham Rydbergs* Salg har Sverige kun tre Sejlskibe af Betydning tilbage. Før Krigen havde den svenske Han-

delsflaade 21 Motortankskibe paa over 1.000 BRT. med en samlet Tonnage paa 182.000 BRT., medens Tallet nu er 34 paa 277.000 BRT.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Götaverken har til Svenska Ostasiatiska Kompaniet leveret Liniemotorskibet *Mangalore*, der er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde overallt 425 Fod, Bredde 57 Fod, Dybde 35 Fod. Det laster 7.420 Tons d.w. paa en Dybgang af 23 Fod 1 $\frac{3}{4}$ Tomme.

Mangalore er udstyret med en 8-cylindret enkeltvirkende to-Takts Dieselmotor af Götaverkens nye Konstruktion. Motoren udvikler 6.400 indicerede Hestekræfter.

Mangalore er Værftets tiende Nybygning til svensk Ø. K., og disse ti leverede Skibe repræsenterer næsten 100.000 Tons d.w. Det er Skibene *Nanking*, *Agra*, *Nagara*, *Shantung*, *Tamara*, *Peiping*, *Nippon*, *Tonghai*, *Mindoro* og nu endelig *Mangalore*.

*

Fra Oscarshavns Værft er der til Rederiaktiebolaget Iris i Stockholm blevet leveret Damperen *Atair*, der er et shellerdæk-bygget Skib med en Lastevne paa 3000 Tons d.w. Det er 79,2 Meter langt i Vandlinjen og 12,27 Meter bredt. Bruttotonnagen er 1.580. *Atair* er bygget til højeste Klasse i Norsk Veritas og svarer til den svenske Skibsinspektions Krav til Skibe, beregnet til Fart paa Troperne.

Rederiet har endvidere i disse Dage paa Værftet bestilt

yderligere et Skib af selftrimmer-Type med en Lastevne paa 3.170 Tons d.w.

HAVNEPLANER I MELLEM- OG SYDAMERIKA

I Mellem- og Sydamerika arbejdes der i denne Tid med Planer om et Par betydelige Havneudvidelser, der vækker en vis Interesse.

Den meksikanske Regering har saaledes godkendt omfattende Planer for en videre Udbygning af Havnen i Vera Cruz. Udgifterne anslaaes til 13 Millioner meksikanske Pesos. Endvidere skal Værftet San Juan de Ulua udvides med en Tørdok og iøvrigt sættes i Stand til at bygge Skibe paa op til 7.000—10.000 BRT.

I Bahia Blanca har den argentinske Regering Planer om at bygge et nyt Havneanlæg for den oversøiske Trafik, særlig med Henblik paa Frugttransporter.

DE AMERIKANSKE VÆRFTERS PRODUKTION

U. S. Maritime Commission meddeler, at 157 Skibe paa 1.606.000 Tons d.w. i April Maaned blev leveret fra de amerikanske Værfter. Herved er Tallet for leverede Skibe fra 1. Januar i Aar til 30. April vokset til 536 Skibe paa tilsammen 5.370.000 Tons d.w.

Hvis de amerikanske Værfter Resten af Aaret kan opretholde en Maanedproduktion, der svarer til April-Tallet, kommer Leverancerne i 1943 til at beløbe sig til 19 Mill. Tons d.w. — eller det Tal, som Maritime Commission havde sat sig som Maal.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond har afholdt sit Aarsmøde paa »Bellevue Strandhotel«. Om Formiddagen samledes Landsbestyrelsen og Kl. 14 aabnedes Delegeretmødet, hvortil var mødt Repræsentanter fra alle Dele af Landet. Der afsendes telegrafisk Hilsen til Hans Majestæt Kongen.

Formanden, Mouritz Madsen, aflagde Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Trods alle Vanskeligheder havde Fonden kunnet holde Alderdomshjemmet i Valdemarsgade samt de to Rekreationshjem i Lillerød og Snekkersten i Drift. Foruden gamle Sømænd og Sømændskenker havde Hjælpearbejdet ogsaa i Aar omfattet Efterladte efter Krigsforliste. Fondens anden Hjælp, Husleje-hjælp, Legat-Renter, Sommerudflugt og Julefest blev ligeledes gennemført takket være de hjemlige Bidragydere, der maa trække hele Læsset, da man stadig er uden Forbindelse med Afdelingerne Verden over.

Beretning og Regnskab vedtoges enstemmigt, og Delegeretforsamlingen vedtog endvidere at henstille til Radioen at udsende en Hilsen fra Aarsmødet til Medlemmerne i Udlandet og ombord i danske Skibe i fremmed Fart.

København—Malmø-Overfarten

København—Malmø-Overfarten, som hidtil har været besørget af den svenske Dampfærge *Malmo*, indtil den forleden blev minesprængt og maatte sættes paa Grund paa den svenske Kyst, er nu overtaget af den danske Statsbanefærge *Prins Christian*. Denne Færge har hidtil sejlet paa Gedser—Warnemünde-Ruten.

Krav om Erstatning for Kollision

Ingeniør *Vald. Hansen*, der er Reder for 3 m Skonnert »Agnete« af Køge, havde ved Sø- og Handelsretten sagsøgt *Det Forenede Dampskibs-Selskab* til Betaling af 19.966 Kr. i Erstatning for Skade, som »Agnete« har lidt ved en Kollision i Randers Fjord den 29. Oktober 1941 med D. F. D. S. Damper »Benedikt«. Selskabet blev imidlertid frifundet.

Nyt Rederi i Odense

Et nyt Rederi har set Dagens Lys i Odense. Det er det fjerde, som er blevet oprettet i Løbet af de sidste to Aar. Det er et Konsortium bestaaende af en Række førende Firmaer i Odense, som har stiftet Rederiet, der vil faa Navnet *Kølmandspaketten A/S*. Man har købt Motorskibet *Else* med det Formaal at drive Rute fart paa indenlandske Havne samt anden Skibsfart. Rederiets Bestyrelse bestaar af Grosserer *I. E. R. Rasmussen* som Formand, Konsul *O. Hennings* og Mæglerfuldmægtig *Kaj*

Backhausen. Kontorchef *Johs. Anderskov* bliver ligeledes Medlem af Bestyrelsen samt korresponderende Reder og Direktør.

Ilanddrevet Lig

Paa Sydkysten af Fønsskov ved Middelfart er der drevet et Lig af en Mandsperson i Land. Det drejer sig om Liget af Kaptajn *Rich. Jensen*, der var Fører af Postbaaden »Turistene«, der forliste for et halvt Aars Tid siden.

»Dansk Fiskeriforening«s Aarsmøde

Generalforsamlingen i Dansk Fiskeriforening er fastsat til 1. og 2. Juli i Studenterforeningens Lokaler. De fire Bestyrelsesmedlemmer, der i Aar efter Tur skal afgaa eller er paa Omvalg, er: Næstformanden, Fisker *A. Henriksen*, Gl. Tappernoje, Landstingsmand *Severin Hansen*, Braade, Fisker *Niels Bjerregaard*, Frederikshavn, og *Sigfred Jensen*, Taars, Lolland.

Dansk Lodsforening

Dansk Lodsforening holder Generalforsamling Søndag den 30. Maj paa Langelinie-Pavillonen. Der er ialt 12 Punkter paa Dagsordenen, og Generalforsamlingen, der begynder Kl. 9, fortsættes, kun afbrudt af en Frokost-pause, til alle Punkter er færdigbehandlet.

Om Aftenen er der Festmiddag med Damer og derefter en lille Dans.

31 omkommet ved islandsk Skibsforlis

I Slutningen af Februar forliste det islandske Motorskib »Thormodur«, hvorved samtlige ombordværende 31 Personer omkom. Blandt disse var 2 Præster, 9 Kvinder og en 7-aarig Dreng, 22 af de Omkomne var fra den lille Handelsplads Bildudal paa Vestkysten, som kun har ca. 200 Indbyggere, og Katastrofen har vakt stor Sorg over hele Island.

Svensk Ø. K.'s Motorskib »Nanking« krigsforlist

Svenska Ostasiatiska Kompaniets Motorskib *Nanking* er ifølge Telegram til det svenske Udenrigsministerium krigsforlist.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2

SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REDEREIEN

FERNRUUF: 34005 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Af Besætningen, der bestod af 31 Mand, er Føreren, Kaptajn *L. H. Berggren* fra Göteborg, og 5 Mand indkommet til Monrovia i Liberia, medens de resterende 25 Mand er blevet ført til Santa Cruz paa de kanariske Øer.

Nanking, der blev bygget i 1924 ved Götaverken, var paa 9830 Tons d.w.

De svenske Røde Kors Baade

Seks svenske Dampere, der staar i det internationale Røde Kors' Tjeneste, er for Tiden undervejs til græske Havne. To af dem ventes endnu i denne Uge til Piræus med en Ladning paa 16.000 Tons Korn, der er bestemt til det græske Folks Brødforsyning. Ogsaa de øvrige Dampere, der alle kommer fra oversøiske Lande, er lastet med Korn og andre Levnedsmidler, saa at den græske Befolknings Forsyning bliver sikret for et længere Tidsrum. Den græske Ministerpræsident har overfor Pressens Repræsentant erklæret, at Udsigterne for Forsyningen var gunstige.

Svensk Motorskib minesprængt ved Møn

Efter hvad der meddeles fra Sverige er Grängesbergbolagets Motorskib *Luossa* paa 8.820 Tons d.w. minesprængt udfor den danske Kyst. Skibet var paa Rejse fra Tyskland til Oxelösund, og Ulykken skete udfor Møns Klint. To af Besætningen blev lettere saaret.

Spansk Skibsbygning

Paa Skibsværftet Union Naval de Levante i Spanien er Kølen blevet strakt til det første Skib til *Compañia Frutero-Valenciana de Navegacione (Cofruna)*. Det drejer sig om en Dampere paa 2,500 Tons med en Fart paa 13 Knob, og den vil faa Navnet »Alcira«.

Ved samme Værft skal der bygges yderligere fem Dampskibe af samme Type. Alle disse Skibe vil faa Navne, der begynder med »Al«.

Modernisering i de lettiske Havne

Der er det sidste Aar foregaaet en bemærkelsesværdig Forbedring af Havnene i Riga, Libau og Windau oplyses det i den Beretning, der forleden blev afgivet af Tilsynsraadet for Rigas Havne- og Lagerbygningselskab. I alle tre Havne er de hidtidige Losse- og Lastningsmetoder blevet afløst af Kraner og mekaniske Indretninger. De mekaniske Apparater, man havde i Forvejen, er blevet afløst af stationære og svømmende Kraner, der er lejet af tyske Havneselskaber eller importeret fra andre Havne.

Nyt Motorskib til Rederiet »Anholt«

I Marstal har der været Stabelafløbning. Johansens Træskibsværft har søsat et nyt Motorskib, der bygges til Rederiet »Anholt«.

Det nye Skib, som skal anvendes i Rederiets Ruter mellem København og de forskellige Provinshavne, som Selskabets Flaade befarer i Stykgodstrafiken, er bygget af Fyr paa Egespant, og det har en Længde af 22,25 Meter. Bredden er 6,85 og Dybden 3 Meter, medens Lastevnen bliver paa 175 Tons d.w.

Stor Skibsfarts-Udstilling i Stockholm

I Sjöhistoriska Museet i Stockholm har der været holdt en stor og interessant Udstilling »Værft og Skibsbyggeri« til Belysning af Skibsbygningens Udvikling. Udstillingen spændte fra den ældste Tid, da der blev bygget Skibe i Norden, med Modeller af Hjortspring- og Galtabäck-Baadene m. fl., til Skibsbygningskunstens allernyeste Frembringelser.

Det 18. Aarhundredes store Krigsskibs-Periode belystes ved Tegninger af de berømte Skibsbyggere C. og G. Sheldon og F. H. of Chapman. I 1780erne søsattes fra Orlogsværftet i Karlskrona hele 10 Linieskibe og 10 Fregatter paa 3 Aar. Den korteste Byggetid for et saadant Par Fartøjer var 45 Dage — der kunde altsaa arbejdes hurtigt paa Værfterne ogsaa i den Tid.

Den nyere Tid repræsenteredes ved store Skibs- og Maskinmodeller og et stort Billedmateriale. Ved Serier af Modeller vises de enkelte Stadier i et Skibs Bygning. Ogsaa Tankforsøgene, der spiller saa stor en Rolle i moderne Skibsbygning, blev belyst. Skibstypernes Udvikling og Størrelsesforhold gennem Tiderne kunde følges ved en Række af Modeller, der alle var udført i samme Skala.

Royal Mail Lines' Udbytte

Royal Mail Lines har i 1942 haft et Driftoverskud, der er 37.000 £ mindre end i Fjor, nemlig 910.000 £. Af Overskuddet anvendes 340.000 £ til Afskrivninger og 220.000 £ til Henlæggelser til Skat. Derimod er der ikke henlagt noget til Tonnagens Fornyelsesfond. Der udbetales 6 pCt. i Udbytte. I Regnskabet er Selskabets Flaade opført med 6,15 Mill. £ mod 5,53 Mill. £ i Fjor.

Amerikansk Rederi-Sammenslutning

Fra England forlyder det, at der for Tiden er Forhandlinger i Gang med Henblik paa en Sammenslutning af de lo store amerikanske Rederier International Mercantile Marine Co. og United States Lines Co. Det hidtidige Holding-Forhold skal da ophæves, og begge Rederier vil fortsætte under Fællesnavnet »United States Lines Co.«, som vil koncentrere sig om aktiv Skibsfartsvirksomhed. Hvis Planen bliver til Virkelighed, vil hver af Aktionærerne i Mercantile Marine faa 2 Aktier for hver Aktie i det gamle Rederi.

Clan Line: 15 pCt. Udbytte

Det engelske Skibsfartsselskab Clan Line Steamers, som har en Aktiekapital paa 2.050.000 £, har afsluttet Regnskabsaaret for 1942—43 med et Overskud paa 346.633 £ mod 397.620 £ Aaret forud. Paa Stamkapitalen, der beløber sig til 600.000 £, udbetales 15 pCt. i Udbytte.

Hollandsk Dampskibsselskab forøger Kapitalen

Dampskibsselskabet »De Schelde« i Vlissing, som hører til de ledende hollandske Dampskibsselskaber, har besluttet at forhøje Selskabets Aktiekapital med 400.000 Fl. til 2,4 Mill. Gylden. De nye Aktier vil blive udbudt til Kurs 140 med fortrinsvis Tegningsret for Aktionærerne.

PERSONALIA

Ordensdekorationer

Formanden for Foreningen af Søofficerer af Reserven Orlogskaptajn *Andreas Robert Valdemar Andersen* og Direktør for Svitzers Bjergningsentreprise, Orlogskaptajn *Hector Frederik Kiær* er blevet dekoreret med Ridderkorset. Kontorchef i Søfartsministeriet *Ove Nielsen* er blevet dekoreret med Kommandørkorset af 2. Klasse af den svenske Vasaorden.

Statsbanerne

Styrmand *C. J. Larsen*, København—Malmö-Overfarten, er fra 1. Juli udnævnt til Skibsfører af 1. Grad ved Store Bælt-Overfarten.

80 Aar

Tidligere Lodsforinand ved Esbjerg Lodseri *M. N. Iversen* fylder paa Onsdag — den 26. Maj — 80 Aar. Iversen, der i flere Aar har været Æresmedlem af Dansk Lodsforening, blev i 1887 ansat ved Esbjerg Lodseri efter at have sejlet paa Langfart med danske, engelske og amerikanske Sejlskibe. I 1927 tog han sin Afsked.

50 Aars Jubilæum i D. F. D. S.

Overhovmester *Alfred Henriksen* kan i disse Dage fejre et enestaaende Jubilæum i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Tjeneste, idet det er 50 Aar siden, han først kom om Bord i et af Selskabets Skibe. Bedst kendt er Henriksen fra den meget lange Aarrække, han sejlede i Amerikabaadene, først som Overhovmester paa *Oscar II* og senere i *Frederik VIII*. Han vandt sig i disse Aar talrige Venner, som han har bevaret gennem Tiden. Da Amerikaliniien blev indstillet, blev Henriksen Overhovmester om Bord i Oslo-Baadene *Kronprins Olav*, hvor han med enestaaende Dygtighed bestred sin Gerning.

Overhovmester Henriksen, der er meget kunstinteresseret, har været en glimrende Arbejdskraft for sit Selskab. Hans korrekte Optræden og hans personlige Elskværdighed har gjort ham afholdt mellem alle gamle Amerika-Farere, og de gode Traditioner fra hine Aar forstod han at føre med sig over i Oslo-Farten.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 20. Maj 1943.

Nr. 20.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faaa 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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

899. Sverige S.-Kyst. Trelleborg—Sandhammaren. Drivgarnsfiskeri.
(U. f. s. Nr. 21/994. Stockholm 1943.)

Det henstilles til Handelsskibe i *svensk* Territorialfarvand mellem *Trelleborg* paa c. 55° 21' N. 13° 09' E. og *Sandhammaren* paa c. 55° 23' N. 14° 11' E., at de af Hensyn til det forekommende Drivgarnsfiskeri nøje følger det afmærkede Neutralitetsløb. For Tiden er det meget vanskeligt at skaffe Erstatning for ødelagte Fiskegarn.

900. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.
(U. f. s. Nr. 21/993. Stockholm 1943.)

Det er forbudt at ankere i Nærheden af Kabler, der er udlagt mellem følgende Pladser:

1. I *Tjurkö* Sogn:
 - a. Mellem *Herrgården* og *Åspeskär* paa c. 56° 08',₅ N. 15° 38',₁ E.
 - b. Mellem *Tjurkö* S.-Pynt paa c. 56° 06',₂ N. 15° 36',₀ E. og *Kungsholms* Fort.
2. I *Torhamns* Sogn:
 - c. Mellem *Maden* og *Östra Hästholmen* paa c. 56° 05',₀ N. 15° 45',₄ E.
 - d. Mellem *Östra Hästholmen* og *Öppenskär* paa c. 56° 04',₃ N. 15° 47',₁ E.
 - e. Mellem *Öppenskär* og *Inlängen* paa c. 56° 03',₁ N. 15° 46',₁ E.
 - f. Mellem *Inlängen* og *Lungskär*.

Kablernes Landingspladser er afmærket med Kabelskilte.

901. Sverige. Stockholms Skærgaard. Nättarö. Nyt Fyr tændes.
(U. f. s. Nr. 21/992. Stockholm 1943.)

Paa Skæret *Båten* paa c. 58° 53',₂ N. 18° 05',₁ E., WNW. for *Nättarö* Gaard, vil snarest blive tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Hurtig-Blink og lyser mellem Pejlingerne 90° og 232°.

902. Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten. Skydeøvelser.
(U. f. s. Nr. 21/1050. Stookholm 1943.)
Skydeøvelser afholdes i Tiden: 27.—31. Maj 1943, hver Dag Kl. 0900—1530, fra *Marskär* paa c. $60^{\circ} 34',7$ N. $17^{\circ} 49',3$ E., N. for *Sikkjelma* Fiskerihavn og $0,5$ Sm SW. for *Kaplasse*. Der skydes i Retninger mellem W. og NE. Fareomraadet over Søen er en Cirkelsektor med Spidsen i Skydepladsen, og som begrænses af Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 270° og 45° samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius $5,5$ Sm.
903. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Nordvalen Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 21/991. Stookholm 1943.)
Nordvalen Lystønde paa c. $63^{\circ} 32'$ N. $20^{\circ} 48'$ E. er atter udlagt paa Plads.
904. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken. Somærker genudlagt.
(U. f. s. Nr. 21/990. Stookholm 1943.)
Nedennævnte Sømærker i *Östra Kvarken* er genudlagt:
1. Den sorte Stage med 2 Balloner og hvidt Bælte paa c. $63^{\circ} 36',6$ N. $20^{\circ} 54',7$ E.
 2. Den røde Stage med 1 Ballon mellem 2 Koste paa c. $63^{\circ} 33',5$ N. $20^{\circ} 50',0$ E.
 3. Den røde Stage med 1 Kost over 1 Ballon paa c. $63^{\circ} 33',5$ N. $20^{\circ} 45',5$ E.
 4. Den sorte Stage med 2 Balloner paa c. $63^{\circ} 32',1$ N. $20^{\circ} 48',0$ E.
 5. Den sorte Stage med 1 Ballon paa c. $63^{\circ} 30',9$ N. $20^{\circ} 45',5$ E.
 6. Den sorte Stage med 3 Balloner paa c. $63^{\circ} 30',7$ N. $20^{\circ} 51',3$ E.
 7. Den sorte Stage med 2 Koste over 1 Ballon paa c. $63^{\circ} 31',5$ N. $20^{\circ} 50',1$ E.
 8. Den røde Stage med 1 Ballon over 1 Kost paa c. $63^{\circ} 30',4$ N. $20^{\circ} 48',0$ E.
 9. Den sorte Stage med 1 Ballon paa c. $63^{\circ} 29',6$ N. $20^{\circ} 48',1$ E.
 10. Den røde Stage med 1 Kost over 2 Balloner paa c. $63^{\circ} 29',1$ N. $20^{\circ} 46',1$ E.
 11. Den sorte Stage med 1 Ballon paa c. $63^{\circ} 29',0$ N. $20^{\circ} 46',8$ E.
905. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Nordströmsgrund Fyrskib genudlagt.
(U. f. s. Nr. 21/989. Stookholm 1943.)
Nordströmsgrund Fyrskib paa c. $65^{\circ} 08'$ N. $22^{\circ} 20'$ E. er atter udlagt paa Plads.
906. (S). Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi Fyr atter tændt.
(Telegram fra Lodskontoret i Oulu, 13. Maj 1943.)
Marjaniemi Fyr paa c. $65^{\circ} 02'$ N. $24^{\circ} 34'$ E. er atter tændt.
907. (S). Finland. Bottniske Bugt. Snipan Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa, 14. Maj 1943.)
Snipan Fyrskib paa c. $63^{\circ} 26'$ N. $20^{\circ} 40'$ E. er atter udlagt paa Plads.
908. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Åland. Flisö. Ledefyr forandret.
(U. f. s. Nr. 13/286 og 13/287. Helsingfors 1943.)
1. *Flisö nedre* Fyr paa $60^{\circ} 00' 44''$ N. $20^{\circ} 19' 34''$ E. viser nu hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m . Synsvidde: $1,5$ Sm.
 2. *Flisö övre* Fyr paa $60^{\circ} 00' 47''$ N. $20^{\circ} 19' 40''$ E. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Synsvidde: $1,5$ Sm.
909. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Åland. Flisösund Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 13/288. Helsingfors 1943.)
Flisösund Fyr paa $60^{\circ} 01' 02''$ N. $20^{\circ} 20' 00''$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s . Synsvidde: 2 Sm. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra 23° til 44° . | 4. Grønt i Pejll. fra 113° til 219° . |
| 2. Hvidt i — - 44° - 49° . | 5. Hvidt i — - 219° - 226° . |
| 3. Rødt i — - 49° - 113° . | 6. Rødt i — - 226° - 248° . |
910. Tyskland. Rügenwalde. Midlertidigt Skydeomraade.
(N. f. S. Nr. 19/1017. Berlin 1943.)
Rügenwalde Forsøgsskydeplads begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
- | | |
|--|--|
| a. $53^{\circ} 56',6$ N. $14^{\circ} 27'$ E. | c. $54^{\circ} 27'$ N. $16^{\circ} 20'$ E. |
| b. $54^{\circ} 03'$ N. $14^{\circ} 22'$ E. | d. $54^{\circ} 25'$ N. $16^{\circ} 21'$ E. |
- (Se Tillæg.)

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

911. (T). Danmark. Sundet. Tuborg Havn Indsejling. Sømærke i Uorden.
Den inderste Prik med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 43' (38'') N. 12^{\circ} 35' (46'') E.$, ved N.-Siden af Indsejlingsløbet til Tuborg Havn, mangler Stage og Topbetegnelse.
912. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund W. Kloakledning. Midlertidig Skaktø opføres.
Som et Led i Bygningen af en Kloakledning fra *Svanemøllebugten* til *Middelgrunds W.* Side opføres en midlertidig Skaktø paa $55^{\circ} 42' (19'') N. 12^{\circ} 38' (41'') E.$, c. 0,8 Sm 82° fra *Trekroner Fyr*, paa hvilken Plads Nedramning af Pæle er paabegyndt. Pælene afmærkes om Natten med klare Lanterner.
(E. f. S. Nr. 52/4036 1937.)
913. Danmark. Sundet. Middelgrund Fyr S. t. W. Oplysning om Vrags Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 19/891 1943 nævnte Vrag er $55^{\circ} 41' 50'' N. 12^{\circ} 39' 52'' E.$, c. 1,4 Sm 188° fra *Middelgrund Fort Fyr*.
(E. f. S. Nr. 19/891 1943.)
914. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lys- og Klokketønde midlertidigt ombyttet.
(U. f. s. Nr. 21/1012. Stockholm 1943.)
Den automatiske Lys- og Klokketønde *Röderprick* paa c. $55^{\circ} 38' N. 12^{\circ} 59' E.$ er paa Grund af Eftersyn midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter samt med en Klokketønde af ældre Type.
915. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Slipshavn W. t. S. Skibsfartshindring afmærket.
En Skibsfartshindring, hvorover mindste Dybde er 3,7 m, paa $55^{\circ} 16' 58'' N. 10^{\circ} 48' 19'' E.$, c. 0,8 Sm 259° fra *Slipshavn Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 15 m NE. t. N. for Hindringen.
916. Danmark. Store-Bælt. Onsevig NW. t. W. Vrag.
Et Vrag, hvoraf 1 Mast rager op over Vandet, rapporteres at være sunket i c. 13 m Vand paa c. $54^{\circ} 58',3 N. 11^{\circ} 02',0 E.$, c. 3 Sm 299° fra *Onsevig Havn*.
917. Danmark. Lille-Bælt. Brandsø NW. Vrag.
Et Vrag er sunket i 10 m Vand paa c. $55^{\circ} 22',4 N. 9^{\circ} 40',5 E.$, c. 1,2 Sm 331° fra *Brandsø W.-Pynt*.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

918. Danmark. Kattegat. Nakkehoved Fyr NNW. Oplysning om Vrags Plads.
Pladsen for det i E. f. S. Nr. 19/870 1943 nævnte Vrag, hvoraf intet rager op over Vandet, er $56^{\circ} 14' 54'' N. 12^{\circ} 14' 41'' E.$, c. 8,4 Sm 336° fra *Nakkehoved Fyr*.
(E. f. S. Nr. 19/870 1943. Kort Nr. 130 og 102.)
919. (T). Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.
Efter foretaget Oprensning er Dybden i *Holbæk Havn* Ledefyrlinie atter normal, 5,8 m.
I *Trafikhavnens* E.-lige, W.-lige samt NW.-lige Del er Dybden aftaget indtil 4,6—4,8 m og kun udfor Havnebolværkets midterste c. 180 m Længde kan der regnes med en Dybde af 5,8 m.
I Havnen er paa 5,5 m Kurven midlertidigt udlagt 3 Stager, 2 røde og 1 hvid. De 3 Varpetønder N. for *Trafikhavnen* ligger nu, regnet W.-fra, paa Dybder henholdsvis c. 4 m, 4,1 m og 4,4 m.
(E. f. S. Nr. 1/132 1943. Kort Nr. 116.)

920. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 21/1052. Stockholm 1943.)
Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i Tiden: 17.—22. Maj 1943, hver Dag Kl. 0900—1700, fra *Vallda Sandö* SW.-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*, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie, der fra *Vallda Sandö* gaar i Retning 290° , og mod Vest af en Cirkellinie med Centrum i *Vallda Sandö* SW.-Pynt og Radius 10,8 Sm.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

921. Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 19/1067. Berlin 1943.)

Man advares imod at besejle et Omraade i *Kamøy Fjord* SW. for en Linie mellem følgende Punkter:

a) c. $71^{\circ} 06',_8$ N. $26^{\circ} 03',_0$ E.

b) *Helnes Fyr* paa c. $71^{\circ} 03',_7$ N. $26^{\circ} 13',_7$ E.

922. Norge. Porsanger Fjord. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 19/1068. Berlin 1943.)

Man advares imod at besejle Omraadet i *Porsanger Fjord* mellem Breddeparallerne $70^{\circ} 38'$ N. og $70^{\circ} 48'$ N.

XI. Bekendtgørelser m. m.

923. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Nordbottens Len. Ændring til E. f. S. Nr. 1/218 1943.

(U. f. s. Nr. 21/1049. Stockholm 1943.)

De i E. f. S. Nr. 1/218 1943 nævnte Bestemmelser om Ankringsforbud i *Tjuvholmssundet* udgaar og erstattes med:

Det er forbudt at ankre indenfor et Omraade, der mod Nord begrænses af en Linie, der gaar tværs over *Tjuvholmssundet* paa c. $65^{\circ} 32'$ N. $22^{\circ} 10'$ E. (det S.-lige Indløb til *Luleå* Havn) gennem den i Sundet værende Bro paa *Tjuvholmen*, og mod Syd af en Linie fra *Hamnholmen Fyr* til *Lystønden S.* for *Tjuvholmen*.

(E. f. S. Nr. 1/218 1943.)

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. 91 Seegat von Texel und Waddenzee.

Tillæg.

I. Østersøen.

924. (S). Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa 19. Maj 1943.)
Storkallegrund Fyrskib paa c. $62^{\circ} 40' N.$ $20^{\circ} 39' E.$ er atter udlagt paa Plads.

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

925. Danmark. Sundet. Ellekilde Hage NW. t. N. Vragafmærkning inddraget.
Vragvageren med 2 grønne Flag ved det nu fjernede Vrag paa $56^{\circ} 05' 48'' N.$ $12^{\circ} 29' 56'' E.$, c. 0,4 Sm NW. t. N. for *Ellekilde Hage*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 18/841 1943.)

926. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
Vindsignalerne samt Signalerne for Fyrskibes Inddragning og for Ishindringer, der afgaves fra Lodshuset paa *Helsingør* Havns S.-Mole paa $56^{\circ} 02' (04'') N.$ $12^{\circ} 37' (24'') E.$, er indstillet indtil videre.

927. Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Middelgrund Fort S. t. E. Vrag forgæves eftersøgt.
Det i E. f. S. Nr. 19/892 1943 nævnte Vrag, der rapporteredes at være sunket paa $55^{\circ} 41' (40'') N.$ $12^{\circ} 41' (00'') E.$, c. 1,6 Sm 165° fra *Middelgrund Fort* Fyr, har forgæves været eftersøgt paa denne Plads.
(E. f. S. Nr. 19/892 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

928. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib W. t. S. Vrag fjernet.
Det paa $56^{\circ} 08' 45'' N.$ $12^{\circ} 05' 17'' E.$, c. 7,2 Sm 258° fra *Gilleleje Flak N.* Fyrskib, sunkne Vrag er fjernet.
(E. f. S. Nr. 7/461 1943. Kort Nr. 116, 130 og 102).

929. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal atter i Orden.
Taagesignalet med elektrisk Gongong paa Hovedet af *Mellemarmens N.-Mole* paa $56^{\circ} 09' (28'') N.$ $10^{\circ} 13' (28'') E.$, i *Aarhus* Havn, er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 18/836 1943.)

930. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNW. Vrag fjernet.

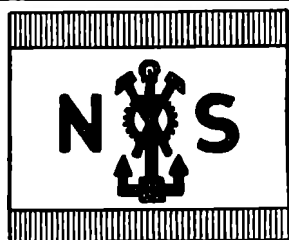
Det paa $56^{\circ} 40' (30'')$ N. $10^{\circ} 44' (00'')$ E., c. $9\frac{1}{2}$ Sm 339° fra *Gerrild Fyr*, sunkne Vrag er fjernet.

Dybdeforholdene paa Pladsen, hvor Vragets Last, bestaaende af Cement i Sække, er blevet udkastet, vil lejlighedsvis blive nærmere undersøgt.

(E. f. S. Nr. 8/508 1943. Kort Nr. 102.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

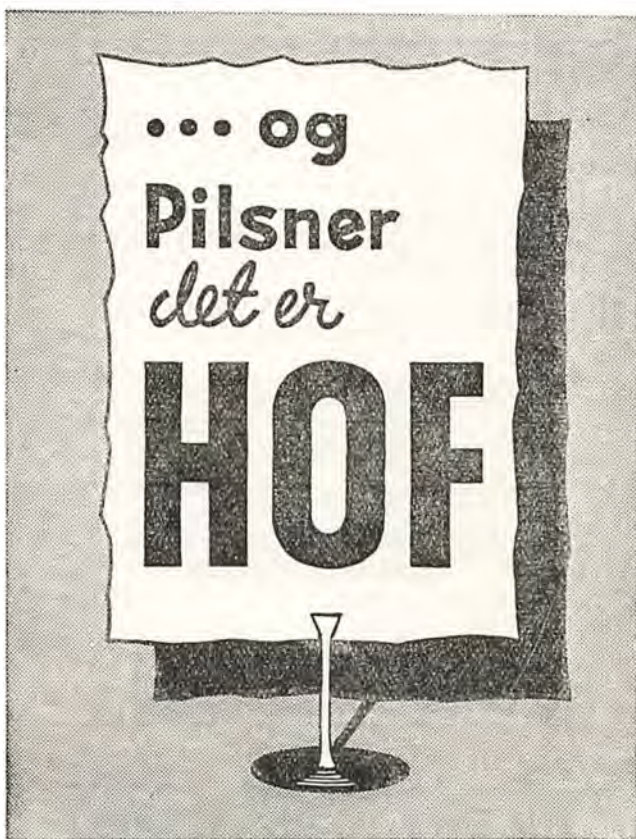
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen Klia
Aalborg	Stevedorekompagniet
Aarhus	Hassing & Drescher Dispatch
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen
Hirtshals	Sigurd Espersen Sigurd
Holbæk	S. J. Sørensen
Horsens	Søren Andersen Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn
København	Holger Jørgensen 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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

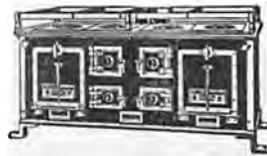
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon : 9246

Telegramadr. :
MONTANAKUL

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGÅDE 47
KØBENHAVN S.



*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1011

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

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

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr. Adr. :
»Hudes.
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 21

FREDAG 28. MAJ 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Har de Allierede fundet et nyt Vaaben i Bekæmpelsen af Ubaadene, eller hvad er Grunden til den bemærkelsesværdige Nedgang i Sænkningerne, der har kunnet konstateres i de sidste Par Maaneder? Dette Spørgsmaal har givet Anledning til forskellige Kommentarer fra tysk Side, hvori det bl. a. fremhæves, at Hovedaarsagen hertil er den, at Trafikken mellem Amerika og England er aftaget betydeligt, hvorfor Maalene for Ubaadenes Aktivitet har været færre og Resultaterne følgelig maa blive mindre. Fra engelsk, og især fra amerikansk Side, gør man gældende, at Nedgangen i Skibstabile skyldes den Udvikling, der har fundet Sted indenfor Afværgeforanstaltningerne. Amerikanerne henviser saaledes til, at de »Escort Carriers«, d. v. s. mindre Flyvemaskinmoderskibe, som nylig er sat i Tjeneste, har vist sig meget effektive, ligesom et andet i Staterne bygget Konvojeringskib, »Escort Destroyer« — af Yankeeerne kaldet »Sub Killers« — har vist sig de engelske Korvetter langt overlegne.

Hvad nu end Grunden er til den Nedgang i Sænkningerne, der har fundet Sted, saa synes een Ting dog at være temmelig givet, nemlig, at de Allierede i Øjeblikket bygger betydelig mere Tonnage end de mister. Admiral Land fra Maritime Commission meddelte saaledes iflg. svenske Aviser for nogle Dage siden, at U. S. A. i Aar indtil 20. Maj havde søsat ikke mindre end 674 Handelsskibe, og at det totale Antal ved Maanedens Slutning vilde overstige 700 Skibe. Størstedelen heraf er af »Liberty« Typen, altsaa Dampere paa ca. 7,500 BRT., saaledes at den nybyggede Tonnage allerede skulde overstige 5 Mill. BRT., hvorfor alt taler for, at Præsident Roosevelts Udtalelse om, at U. S. A. i indeværende Aar vilde bygge 14 Mill. BRT. vil gaa i Opfyldelse.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der praktisk talt ingen Nyheder. Der er givet yderligere Tildelinger af Tonnage fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika til uforandrede Rater, ligesom der stadig er livlig Aktivitet fra de forskellige Malmafskibningspladser i Indien, Syd- og Vestafrika, Brazilien og Chile/Peru til U. S. Northern Range. Raterne synes at være uforandrede.

For engelsk Regning noteres Kul fra Durban til Suezkanalområdet, ligesom der stadig søges Tonnage for Salt fra Rødhavet til Calcutta.

I neutral Fart noteres uforandret \$60 fra River Plate til Lissabon og \$90 til Eire. Tyrkiet er ogsaa i Markedet for forskellige Laster fra Argentina, bl. a. noteres der nu \$175 for en Ladning Stykgods og Korn fra Buenos Aires til Mersin.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene rolige. Der ventes noget bedre Efterspørgsel efter Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, ligesom Trælastmarkederne fra Finland og Sverige har vist en noget livligere Tendens. Det samme gælder for Malmfarten fra Sverige til Tyskland, hvor Virkningen af at Trafikken fra Luleå nu er kommet i Gang, har gjort sig temmelig stærkt gældende. — De øvrige Trades viser ingen Forandringer.

DE LEDIGE PENGE

De private Bankers samlede Balance steg i Maj Maaned ikke mindre end 138,9 Millioner Kr. til ialt 5243,6 Mill. Kr. Udlaanene er kun gaaet 4 Mill. Kr. op til 1969 Mill., hvorimod Indlaanene er forøget med 81 Mill. Kr. til ialt 3698 Mill. Kr.

Bankernes Obligationsbeholdning er i Løbet af April forøget med 11½ Mill. Kr., og samtidig er Netto-Tilgodehavenderne hos indenlandske Banker og Sparekasser steget med 25 Mill. Kr.; da Sparekassernes Indskud i Bankerne i Maanedens Løb er forøget med ca. 3 Mill. Kr., kan Bankernes Tilgodehavender hos Danmarks Nationalbank regnes siden Udgangen af Marts at være steget med henimod 30 Mill. Kr. Endelig er de private Bankers Kassebeholdning i April forøget med 59 Mill. Kr. Disse Beløb modsvares for Størstedelen af Forskydningerne paa Ind- og Udlaansposterne; desuden er Bankernes Nettogæld til udenlandske Korrespondenter forøget med omtrent 6 Mill. Kr., og mindre Beløb har været til Raadighed paa forskellige andre Konti.

De private Bankers Kassebeholdning i Henhold til Banklovstillægget af 3. Juli 1942 udgjorde, naar bortses fra Indskud paa Kassereres Konto fra indenlandske Banker, ved Udgangen af April 693 Mill. Kr. mod 652 Mill. Kr. ult. Marts. Samtidig indestod paa Finansministeriets Konto i H. t. Pengerigeligheds-Loven 453,8 Mill. Kr. mod 416,1 Mill. Kr. ult. Marts som Provenu af de i Medfør af denne Lov afhændede Skatkammerbeviser, Statsgældsbeviser og Spareobligationer. Da Bankerne ud over de Beløb, der medgaar til Dækning af den udvidede Kassebeholdning, har visse Beløb indstaaende i Nationalbanken paa de særlige Opsigelseskonti kan formentlig ialt ca. 1475 Mill. Kr. ult. April antages at være bundet i Kraft af Foranstaltningerne mod Pengerigeligheden.

Danmarks Nationalbanks udenlandske Nettotilgodehavender steg med 62,4 Mill., idet Clearing-Tilgodehavenderne blev forøget med 62,1 Mill. Kr., Clearing-Gælden med 0,8 Mill. Kr. og de øvrige udenlandske Tilgodehavender med 1,1 Mill. Kr. Endvidere steg Bankens Tilgodehavender paa Kontoen Forskellige Debitorer med 85.0 Mill. Kr.

KRONPRINSEN INDVIEDE RØDVIK HAVN

I Gaar indviedes den nye Fiskerihavn i Rødvig. Foruden Kronprins *Frederik*, der foretog Indvielsen og erklærede den nye Havn aabnet, deltog fire Ministre i Indvielseshøjtideligheden i Spidsen for en fyldig Repræsentation af de mange Myndigheder, der har Tilnytning til den nye Havn. Det var Minister for offentlige Arbejder *Gunnar Larsen*, Minister for Landbrug og Fiskeri *Kr. Bording*, Arbejdsminister *Johs. Kjerbøl* og Ministeren for Handel, Industri og Søfart *Halfdan Hendriksen*. Tilstede var endvidere det samlede Amtsraad med Amtmand *Toft* i Spidsen, Vandbygningsdirektør *Hertz* og Fiskerne var repræsenteret af Formændene for over tredive sjællandske, fynske, langelandske og lolland-falsterske Fiskeriforeninger, samt Landsformanden, Kutterfører *M. C. Jensen*. Ogsaa Havnens Bygmestre, Ingeniørerne *Kampmann*, *Kierulff* og *Saxild* var tilstede.

Der blev holdt Taler af Formanden for Rødvig Havnebestyrelse og det oprindelige Havnebygningsudvalg, Kroejer *Werner Christensen*, Amtmand *Toft* og Minister *Gunnar Larsen*, inden Kronprinsen erklærede Havnen for aabnet.

DE NORDISKE NAVIGATØR-KONGRESSER

De nordiske Navigatorkongresser har trods alle Vanskeligheder i Krigsaarene fortsat Arbejdet. I Aar afholdtes Kongresmødet i Stockholm, hvortil var mødt Kaptajn H. P. Hagelberg, Formand for Skibsførerforeningen, og Forretningsfører H. Christiansen fra Styrmandsforeningen samt Repræsentanter for de svenske og finske Navigatororganisationer.

Paa Mødet forelaa der en Række Spørgsmaal af fælles Interesse. Aarsberetningen blev aflagt af Sekretariatet, der for Tiden er i Sverige. Der blev derefter afgivet Beretning om de forskellige Foreningers Virksomhed og videre drøftedes Beboelsesforholdene ombord, Sømandsuddannelsen, Skibsofficerernes Ansættelsesforhold, Krigsulykkesforsikringen samt Redningsbaadene og deres Udrustning.

D. D. P. A.s GENERALFORSAMLING

D. D. P. A. har afholdt sin aarlige Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører V. Holten-Bechtolsheim. Bestyrelsens Formand, Direktør F. W. Kraft, aflagde Beretning og Regnskab, som godkendtes.

Det vedtoges paa Bestyrelsens Indstilling at udbetale et Udbytte til Aktionærerne paa 4 pCt. Til Revisorer genvalgtes forhenværende Departementschef Fr. V. Petersen og Kommandør Poul Ipsen.

NYT SKIB TIL GRØNLANDSFARTEN

Grønlands Styrelse er begyndt at ruste sig med GFreden for Øje. Man ved jo desværre allerede paa indeværende Tidspunkt, at to af de Skibe, der efter den 9. April havde været afskaaret fra Forbindelse med Danmark, er gaaet ned, nemlig *Hans Egede* og *Gertrud Rask*.

Styrelsen forhandler i Øjeblikket med Frederikssund Skibsværft om Bygning af et Skib, der skal erstatte *Gertrud Rask*. Det nye Skib skal bygges af Eg, rigges som 2-mastet Skonnert og forsynes med Dieselmotor. Det skal være færdig til Aflevering i Løbet af et Par Aar, og Byggeomkostningerne er beregnet til 2,8 Millioner Kr.

Foreløbig har Grønlands Styrelse akcepteret Tilbudet fra Frederikssund, men Sagen har endnu ikke været forelagt Bevillingsmyndighederne.

UDVIDET HANDEL MED SVERIGE

Udenrigsministeriet meddeler: Efter Forhandlinger i København er der opnaaet Enighed om en dansk-svensk Tillægsaftale til den for første Halvaar 1943 gældende Overenskomst om Vareudvekslingen mellem Danmark og Sverige. Aftalen forudser en svensk Eksport til Danmark paa ca. 2,6 Mill. danske Kroner, omfattende bl. a. Træ, Værktøj, Maskiner m. m. Heraf modsvares ca. 1,3 Millioner af danske Smørleverancer til Finland, for hvilke Indbetaling sker fra finsk Side paa den svensk-danske Clearingkonto i Stockholm. De danske Leverancer til Sverige omfatter visse Levnedsmidler m. m.

DEN SVENSKKE SKIBSFART NU OG I FREMTIDEN

Ved en Banket, der fornylig holdtes i den svenske Søfartsrigsdag holdt Admiral *Hans Ericson* en Tale, hvori han indgaaende beskæftigede sig med Søfartens Kaar i Nutiden og i Tiden, der kommer.

Indledningsvis udtalte Admiralen, at Sverige, selv om Landet hidtil har været holdt udenfor Krigen, dog som Følge af Krigsforanstaltninger siden September 1939 har mistet ca. 546,000 Brt. eller en Tredjedel af den Flaade, Landet besad før Krigen. Admiral Ericson kom derefter ind paa de svenske Nybygningsprogrammer og udtalte, at Landets Handelsflaade, naar Nybygningerne kom til, fra September 1939 til Maj 1943 var blevet formindsket med 174 Skibe paa tilsammen 261,000 BRT.

Det maa være, sagde Admiralen, Skibsfartens For-

maal, at Værfterne faar langt mere Materiel til Skibbygningen end Tilfældet er nu, naar man tænker paa, hvad der yderligere kan tabes. Det maa være fuldt beføjet at udtale Haabet om, at Statsmagterne vil stille sig imødekommende, naar det gælder at forberede og siden at igangsætte den Import m. m., der kræves for Handelsflaadens videre Genopbygning.

For Sverige er det en Livsbetingelse, udtalte Admiralen, at have en betydelig og værdifuld Handelsflaade, hvis Stillingen som søfarende Nation overhovedet skal hævdes. Det gælder om at genoptage tabte Stillinger og skabe nye for Handelsudbyttet. Den nye svenske Tonnage kommer sikkert ikke, sagde Admiral Ericson, til at staa tilbage for nogen anden Nations, hvad angaar Skibenes Beskaffenhed. Tværtimod har svenske Rederier anskaffet Kvalitetsskibe, der specielt er tilpasset efter Behovet.

Videre udtalte Admiral Ericson:

— Spørgsmaalet om et enigt Norden staa som in- gensinde før i Diskussionens Brændpunkt. Her møder et Perspektiv med Aarhundreders Rækkevidde os. De høje Maal, man stræber efter, er virkelig en aktiv Indsats fra os alle værd. Jeg føler mig overbevist om, at Skibsfartens Mænd med Glæde vil bidrage til at slaa Bro over de Vanskeligheder, de kan møde indenfor deres Arbejdsfelt. For tusinde Aar siden sejlede vi Nordboer paa Krigerfærd under den fælles Benævnelse Vkingerne. I Forstaaelsens Tegn skal vor Tids fredelige Vikinger fælles hævde Nordens Frihed og Ret.

Hos os, fortsatte Admiralen, har Krigen foraarsaget vidtrækkende Indgreb i vor Skibsfart — ikke mindst fra Statsmagts Side — og det ligger i Sagens Natur, at disse ikke kan afvikles paa en Gang. Heldigvis har vore førende Rederorganisationer allerede fra Krigens Begyndelse haft en ikke ringe Indflydelse paa Ledelsen af vor Skibsfart. Dens Tilpasning til fredelige Forhold bør derfor kunne ske relativt smidigt, men vi maa imidlertid stille os klart, hvad der skal bevares, og hvad der skal udskilles af det, der er vokset frem.

Om Skibsfartens Forhold til Luftfarten udtalte Admiral Ericson, at vore Dages Erfaringer har vist Vejen for hidtil uanede Muligheder for at benytte Luften som Trafikomraade. Disse Muligheder maa ikke staa ubenyttet hen. Det var Admiralen en Tilfredsstillelse at konstatere, at man i Sverige ikke alene har Opmærksomheden rettet paa dette Problem, men allerede er gaaet i Gang med Forberedelserne. Der maa skabes en fornuftig og paa et sundt Grundlag hvilende Arbejdsfordeling mellem Skibsfart og Luftfart.

Om Røde-Kors-Farten paa Grækenland udtalte Admiral Ericson, at denne stadig gennemføres, og det var ham en Glæde at kunne konstatere, at svenske Rederier i Øjeblikket har kunnet stille 9 Skibe paa tilsammen 60,000 BRT. til Disposition for denne Fart. Rejserne sker hovedsagelig mellem Canada og Grækenland.

STOCKHOLMS FRIHAVN

Trafikken i 1942 paa Stockholms Frihavn er i Følge Frihavnsaktieselskabets Aarsberetning gaaet tilbage, sammenlignet med 1941. Ganske vist er Antallet af Skibe, der har anløbet Frihavnen, steget noget — fra 436 til 505, — men det samlede Antal Nettoregistrertons gik ned til 135,765 fra 187,775 i 1941. Til Sammenligning kan anføres, at det tilsvarende Tal for 1938 var 1,360,993 Nettoregistrertons.

Godstrafiken over Kaj til og fra Udlandet gik ned til 76,700 Tons mod i 1941 114,900 Tons, altsaa en Nedgang paa ca. 33 pCt. Importen steg med ca. 3,000 Tons til 63,800 Tons.

En Del udenlandsk Gods ankom til Frihavnen med Jernbane, dels fra det europæiske Kontinent, dels via Gøteborg fra transatlantiske Lande.

SVERIGES SKIBSTAB OG SVENSK SKIBSBYGNING

De totale Krigstab af svenske Skibe pr. 15. Maj udgør ifølge Svenska Handelsbankens Indeks inklusive beslaglagte og gennem Priseretsdom i udenlandsk Eje overførte Skibe 209 Skibe paa 545,705 Tons, deraf 13 Fiskerfartøjer paa 681 B.R.T. Antallet af omkomne Personer udgør 1172.

Om den øjeblikkelige svenske Skibsbygning oplyser *Nya Dagligt Allehanda* om Skibsbygningen i Sverige, at 150 Skibe paa en samlet Tonnage af 650,000 B.R.T. er under Bygning eller bestilt ved svenske Værfter. Heraf er 390,000 Tons bestilt for svensk Regning. Götaverken har de største Bestillinger, nemlig paa 35 Motorskibe, hvoraf nogle er Tankskibe, paa ialt 225,000 B.R.T. Eriksberg har Bestillinger paa 25 Skibe paa ialt 108,000 B.R.T.

EFTERKRIGSTIDSPROBLEMER FOR SKIBSFARTEN

Den svenske Teknologforeningens Afdeling for Skibsbygningskunst har Ingeniør *R. Sörman* holdt et Foredrag, hvor han kom ind paa Skibsfartens og Skibsbygningens Fremtidsproblemer. Han fremhævede særlig tre Faktorer, der kunde faa Betydning for Skibsfarten efter Krigen: De amerikanske Standardskibes Betydning efter Krigen, de oceangaende Lastskibes Fart og Skibs- og Beboelsesindretninger.

Ingeniøren udtalte, at de amerikanske Standardskibe baade med Hensyn til Konstruktion, teknisk Virkning og Antal var blevet et Spørgsmaal for Skibsfarten, naar Krigen er til Ende. Udfra et skibsfartsteknisk Synspunkt kan man med Føje hævde, at Standardskibene ikke vil være farlige Konkurrenter. Problemet forenkles da til, at man kun skal møde dem som et Masseanfald mod den hævdvundne Førkrigstids-Søfart. Det vil antagelig blive saaledes, at disse Skibe sættes i Fart for at udfylde de Huller, som

Torpedoer, Miner og Bomber har afstedkommet indenfor Handelsflaaderne, og at de kun sættes ind som Erstatning for Skibe af omtrent samme Størrelse. Hvis man gaar ud fra en vis Balance i Staternes Optræden overfor hinanden efter Krigen, turde det blive svært for dette Overskud af Skibe at trænge sig ind paa Førkrigstidens Liniefart. Tilbage staar Trampfarten som det bedste Felt for et saadant Invasionsforsøg. Hvis disse Skibe sættes ind i stort Antal kommer de ganske givet til at ødelægge Markedet, ikke alene for andre Trampskibe, men ogsaa for sig selv. Udfra alle Synspunkter vilde det være ufornuftigt, hvis denne Overskudsflaade kun skulde bruges til at ødelægge, men maaske kommer den til at møde samme Skæbne som sine Forgængere under forrige Krig — Ophugning. Paa dette Felt vil den komme til at gøre stor Nytte, fordi der efter Krigen kan opstaa en alvorlig Staal-Hunger, som koste hvad det vil maa stilles.

Der bestaar imidlertid ogsaa et andet Problem, som Rederierne maa spekulere over, og det er de transoceaniske Flaaders Hastighed. Farten ligger nu fra 15—18 Knob for Linieskibe, medens den for henved 25 Aar siden kun laa paa 10—12 Knob, og man maa forudsætte, at Farten i den nærmeste Fremtid vil blive øget med yderligere et Par Knob. Konkurrencen indenfor Skibsfarten vil sikkert blive saa meget forøget, at flere Interessenter vil komme ind paa de Ruter, hvor tidligere et Rederi eller flere i Fællesskab klarede Besejlingen. Deraf vil ogsaa følge et Kvalitetsjag. Med Undtagelse af det umiddelbart efter Krigen unaturligt forøgede Vareudbytte bliver de tilgængelige Lastkvantiteter i Begyndelsen en Slags Regulator paa Farten. Men Handelsudbyttet mellem Landene kommer lidt efter lidt til at forøges paa Grund af en stadig forøget Produktion og Aktivitet hele Verden over, og alt dette kommer til at kræve kvalitativt god og hurtig Tonnage.

Det internationale Tonnage-Marked.

Før Krigen kunde man uden Vanskeligheder fra Maaned til Maaned følge Bevægelserne paa Tonnage-Markedet, baade for Nybygninger og ved second hand-Salg. Dengang repræsenterede de Priser, der var fastsat af de førende engelske Værfter, Grundlaget for Priserne paa det internationale Marked. Disse Grundpriser var næsten konstante som Følge af den bestaaende Konkurrence, og man kunde derfor næsten altid fastsætte en nogenlunde stabil Pris paa et Fragtskib. Selv i de Tilfælde, hvor Rederen senere ønskede at gøre nogle Forandringer i sin Ordre, betød dette kun en større eller mindre Forøgelse af Byggeomkostningerne. Gennemsnitsprisen for et Lastskib, klar til Aflevering — enten direkte fra Værftet eller solgt af den Reder, der havde afgivet Ordren — blev altid almindelig kendt. Ogsaa hvad second hand-Skibe angaar blev Priserne i mange Tilfælde offentliggjort.

I Dag er alt imidlertid ganske forandret, i alle Tilfælde hvad second hand-Skibene angaar, hvor det er sjældent, at Priserne robes. Noget bedre Oplysning laar man, hvad angaar Byggeomkostninger, hvilke vil sige den Pris, som Værftet forlanger for et Lastskib af en bestemt Type, men det er meget vanskeligt at fastsætte nogen Pris for et Skib, der er klar til Levering af den simple Grund, at det for Tiden ikke er et eneste saadant Skib at faa paa det internationale Marked.

Paa Grundlag af en Statistik, som *Fairplay* har offentliggjort er det interessant at følge Byggeprisen for en almindelig Lastbaad paa 7,500 Tons d.w. Prisen paa £20.16.0 pr. Ton d.w. gjaldt ved Udgangen af 1942, og den har været uforandret i de to foregaaende Aar, men det er værd at notere, at Rederen hæftede for eventuelle Prisfordrydelser som Følge af Lønstig-

ninger eller forøgede Udgifter til Materialer efter at Kontrakten var underskrevet.

Denne Pris repræsenterer en Forøgelse paa henved 50 pCt. af den gældende Pris, da Krigen brød ud. I nedenstaaende Tabel kan man følge de forskellige Bevægelser paa Tonnagemarkedet i Tiden fra November 1914, da Byggeprisen var £7.1.0, og til Udgangen af 1942:

	£	s.	d.		£	s.	d.
31. Dec. 1942	20	16	0	31. Dec. 1929	9	0	8
30. Juni »	20	16	0	30. Juni 1928	8	14	8
31. Dec. 1941	20	16	0	30. Juni 1927	8	16	0
30. Juni »	20	16	0	31. Dec. 1926	8	15	0
31. Dec. 1940	20	16	0	31. Dec. 1925	8	0	0
30. Juni »	17	12	0	31. Dec. 1924	9	1	4
31. Dec. 1939	15	17	4	31. Dec. 1923	9	12	6
30. Juni »	13	6	8	31. Dec. 1922	9	0	0
31. Dec. 1938	12	13	4	31. Dec. 1921	13	0	0
31. Dec. 1937	14	8	0	31. Dec. 1920	30	0	0
31. Dec. 1936	10	8	0	30. Juni 1917	26	0	0
31. Dec. 1935	9	10	11	31. Dec. 1916	23	0	0
31. Dec. 1934	8	12	0	31. Dec. 1915	14	15	0
31. Dec. 1933	8	8	3	1. Mts. 1915	9	5	0
31. Dec. 1932	8	6	3	15. Jan. 1915	7	15	0
31. Dec. 1931	8	9	4	14. Nov. 1914	7	1	0
31. Dec. 1930	9	0	8				

Som man vil se ligger den øjeblikkelige Pris mellem den Pris, der var gældende ved Udgangen af 1915 (£14.15.0) og ved Udgangen af 1916 (£23.0.0), hvilket vil sige omtrent to Aar efter Krigsudbrudet i 1914. Den nugældende Pris er endnu betydelig lavere end den Maksimum-Pris, der blev registreret under den sidste Verdenskrig — £26.0.0 ved Udgangen af Juni

1917, da Ubaadskrigen var paa sit højeste. Endvidere er Prisstigningen indtil nu blevet holdt indenfor snævrere Grænser, end Tilfældet var i Perioden fra 1914 til 1918, naar man tager i Betragtning, at Prisen i 1914 var £7.1.0, medens den i 1939 var £13.6.8.

Paa den anden Side er det ogsaa interessant at iagttage, at Rekordforøgelsen i Perioden 1914—42 laa ved Udgangen af 1920 med £30.0.0 — altsaa to Aar efter

den forrige Krigs Ophør. Kun nogle Maaneder efter blev Tonnagemarkedet ramt af en Krise, fordi der var fuldt op af Skibe paa Markedet. Ved Udgangen af 1921 var Byggeprisen faldet til £13.0.0, og Aaret efter til £9.0.0. Bundrekorden blev sat i 1925 med £8.0.0, hvorefter Kurven steg mere eller mindre regelmæssigt, indtil den passerede £10.0.0 i 1936 og £13.0.0 i 1939.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Den nye Mønsbro

Statsautoriseret Skibsmægler *Jorgen L. Andersen*, Stege, meddeler, at den nye Mønsbro, der bliver opkaldt efter Dronningen og Søndag den 30. Maj indvies i Overværelse af Kongefamilien, har samme Højde som Storstrømsbroen. Det vil sige, at Afstanden fra Vandoverfladen til Underkanten af Gennemsejlsbuen saaledes er 26 Meter.

Dødsfald

Den tidligere Direktør for De Forenede Buggerselskaber, Konsul *O. H. Bærentzen*, er død 74 Aar gammel efter lang Tids haabløs Sygdom.

Konsul Bærentzen kom som ganske ung i Lære i Firmaet *James Petersen & Co.*, København. I Løbet af en halv Snes Aar var han blevet Eneindehaver af Firmaet. Han kom efterhaanden ind i Ledelsen af en Række Foretagender, men særlig blev hans Navn knyttet til Ledelsen af De Forenede Buggerselskaber, som Sønnen, Direktør *Kim Bærentzen*, nu forestaar.

Indehaveren af Skibsmægler- og Skibsprovianteringsfirmaet *K. F. Marstrands* Efterfølger i Helsingør, Konsul *Peter Svendsen*, er død 74 Aar gammel.

Allerede som Dreng kom Konsul Svendsen i Lære i det nu 110 Aar gamle Firma, hvis Chef han senere skulde blive. I 1906 blev han sammen med Kaptajn *C. F. Brünich* Leder af Firmaet, og da Kaptajnen døde i 1920 blev Svendsen Eneindehaver. Ved sin Død havde han arbejdet i Firmaet i 59 Aar.

Igennem en Arrække sad Konsul Svendsen som Formand for Helsingør Handelsstandsforening og i Tilsynsraadet for Sparekassen for Helsingør og Omegn.

Fra Amerika er der indløbet Meddelelse om, at den danske Vicekonsul i Savannah, Direktør *A. G. Schrøder*, er død 54 Aar gammel. Direktør Schrøder rejste i 1911 til Amerika og opholdt sig først en Del Aar i New York, Chicago, San Francisco, Seattle og Alaska, inden han drog Syd paa for endelig at bosætte sig i Savannah. I danske Shippingkredse var han en velkendt Mand, idet han i Savannah repræsenterede en Række danske Dampskibsselskaber, saaledes Det Forenede Dampskibs-Selskab, *A. P. Møller* og *C. K. Hansen*. Han var ved sin Død endvidere Direktør for *Atlantic Towing Company*.

Kaptajn i *A. P. Møllers* Rederi, *Jens Hansen*, er i en Alder af knap 55 Aar afaaet ved Døden paa Rigshospitalet som Følge af en Lungebetændelse. Han var af Sømandsfamilie, født paa Fanø, og gjorde sine første Rejser med Fanø-Barken »*Georg Schwalbe*«. Senere sejlede han med finske, engelske og tyske Sejlskibe, indtil han i 1911 tog sine Eksaminer fra Fanø Navigations-skole. Efter at have gjort Tjeneste som Reserveløjtnant i Marinen og sejlet en Del Aar som Styrmand i *D.F.D.S.*, bl. a. i Passagerfarten paa Amerika, blev han i 1921 ansat i *A. P. Møllers* Rederi, hvor han i 1924 blev Skibsfører. Han var Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse.

Skibsbygger *J. Ring Andersen*, Svendborg, har mistet sin Hustru, Fru *Jenny Ring Andersen*, der er død paa Svendborg Amtssygehus efter længere Tids Sygdom.

Graeser, Berlin-Friedenau Stubenrauchstr. 69
a d. Kaiserallee

Ruf: 8842 66 Drahtanschrift: Kromschiff Berlin
Schiffsmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jahten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN
FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Rederiet Lauritzens Søfartsskole

De Dreng, der blev anlagt til Rederiets Foraarskursus paa Søfartsskolen i Svendborg, mødte den 1. April. De første 3 Uger blev tilbragt paa Ollerup Gymnastikskole, hvor Drengene under *Niels Bukhs* Ledelse blev undervist i Gymnastik, Idræt, Boldspil og Svømning samt hørte Foredrag.

Efter Paaske begyndte den egentlige Sømandsuddannelse i Svendborg, hvor det meste af Tiden gaar om Bord i Øvelsesskibet »*Arken*«, der er forankret i Svendborg Havn, samt om Bord i Rederiets Øvelsesbaade. Allerede den 27. April begyndte Morgenbadningen, og Drengene svømmer hver Morgen mindst 500 m. Den knappe Fritid benyttes til at dyrke Sport sammen med Svendborgs Ungdom. Det er mest Haandbold, der har Drengenes Interesse.

Foraarskursus afsluttes med en lille Eksamen den 26. Juni, og allerede den 1. Juli møder de Dreng, der anlages til Sommerholdet, der varer indtil den 30. September. Ogsaa dette Holdes Deltagere faar et 3 Ugers Ophold paa Ollerup Gymnastikhøjskole. Der er allerede indkommet en Del Ansøgninger om Optagelse til dette Hold, men der er endnu nogle Pladser tilbage. Ansøgning om Optagelse skal være indsendt til Rederiet inden den 5. Juni. Der anlages fortrinsvis Dreng af Sømandsslægt, der afslutter deres Releksamen i Juni Maaned d. A. Ansøgningsskema kan rekvireres gennem Rederiets Kontor, Hamme-rengade 1, København K.

To nye Fiskekuttere, bygget i Nyborg

Nyborg Skibs- og Baadebyggeri, Skibsbygmester *C. E. Jensen*, har i Løbet af Foraaret afleveret 2 søgaende Fiskekuttere.

En stor Kutter, Værftets Byggenummer 950, beregnet til søgaende Fiskeri, er bygget til Fiskeskipper, Kuttereder *Chr. Venø*, Esbjerg. Skibet, der fik Navnet »*Johnny Venø*«, maaler 60 BRT. og er forsynet med en kraftig Hundested-Motor paa 220 HK, der ved fuld Kraft giver en Fart af ca. 10 Knob.

Desuden er afleveret en mindre Kutter »*Ego*« paa 17 Tons til Fiskeskipper *Iversen*, Nyborg. Denne er forsynet med en kraftig Motor og repræsenterer, sammen med den ovenfor nævnte Kutter et godt Stykke Skibsbygningsarbejde.

Danmarks ældste Skib til Tvangsauktion

Paa næste Fredag afholdes der i Aalborg Vestre Havn Tvangsauktion over den Skibsfører *P. M. V. Jørgensen* tilhørende Jagt med Hjælpe-motor *Trelholm*.

»*Trelholm*«, der er paa 42 Brutto og 29 Netto Tons, er kendt som Danmarks ældste Skib. I Følge »*Flagbogen*« er den bygget i Troense i 1776 og har altsaa 167 Aar paa Bagen. Dog fremgaar det ogsaa af *Flagbogen*, at den i 1891 har gennemgaaet en Ombygning. Skibet har tidligere heddet »*Marie*«.

Sømandsmissionens Aarsberetning

Sømandsmissionen har udsendt Aarsberetningen for 1942. Arbejdet i København gaar tilbage til 1850'erne, da den første spæde Spire blev lagt. Sidenhen aabnedes en Læse-

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

stue, endnu nogle Aar senere begyndte man Sømandshjem i Holbergsgade, samtidig med at Søfolkene i Havnen blev indbudt til »Bethelskibet«, men det var først i 1906, da Sømandshjemmet »Bethel« blev indviet, at der blev skabt faste Rammer om Gerningen.

I Efteraaret 1942 stiftedes Søfartens Spisehus af »Dansk Dampskibsrederiforening«. Efter Ifenstilling fra Spisehusets Bestyrelse indvilligede Sømandshjemmet i gratis at stille Lokaler og Køkken til Raadighed for dette nye Foretagende, der skulde komme Søænd og Sømandsfamilier til Gode.

I Beretningen redegøres for Sømandshjemmet »Bethel«, hvor der har været nok at gøre. Værelserne har efter Restaurationen været oplaget hele Aaret, og man har desværre maattet sige Nej til mange Søfolk. I Aarets Løb har der boet 962 Søfolk i Hjemmet, i Læsestuerne har der været ca. 31,000, og der har for Søfolk været opbevaret eller hjemsendt ialt 105,674 Kr.

Besøgene paa Sømandshjemmet i Frihavnen har i de sidste Aar været præget af Krigen. Der har været aflagt 1,512 Skibsbesøg i danske Skibe, 123 i finske og 50 i svenske Skibe. Det samlede Besøg paa Læsestuen har været omkring 2,000.

Det nye Sømandshjem i Københavns Sydhavn har i sit første Aar været besøgt af knapt 1,000 Søfolk og ca. 1,500 andre. I Efteraaret har Sømandshjemmet samlet de Sømandskoner, der deltog i Sømandsmissionens Sommerlejr i Juni og September.

Det samlede Besøg i Sømandshjemmene har i 1942 været ca. 35,000. Der er igennem Sømandshjemmene dels hjemsendt og dels indsat i Sømandssparekassen ca. 110,000 Kr. De samlede Indtægter har været 82,036 Kr., og der er et Overskud paa 3,445 Kr. Sømandshjemmet »Bethel«s Ombygning har kostet 103,538 Kr.

Kl. 8 er ikke Kl. 20

En ganske interessant Retsafgørelse har fundet Sted i Nørresundby hos Dommer Juhl.

En Skipper paa Læsø forhandlede med en Skipper i Hals om Køb af en Baad og rejste over Søen til Hals for at se paa den, idet han havde faaet Forkøbsret til Kl. 8 en nærmere angivet Dato. Da han kom til Hals, var Baaden imidlertid solgt, idet Sælgeren hævdede, at han havde ventet til samme Dag Kl. 8 uden at høre noget om Liebhaberens Interesse.

Retten fastslog, at Kl. 8 er om Morgenen og ikke Kl. 20, som Læsø-Skipperen havde ment, da han aftalte med Kollegaen i Hals!

Ung Styrmand faar Benet klippet over

Om Bord paa Svitzers Bjærgningsdamper »Freja«, der er paa Bjærgningsarbejde i Østersøen, er der sket en alvorlig Ulykke, som gjorde den 28-aarige 2. Styrmand Finn Løytved fra København til Invalid for Livstid. Da Ankeret skulde kastes, greb en Staalwire paa Dækket fast om Løytveds ene Ben, og idet det tunge Anker faldt, klippede Løkken med voldsom Kraft den ulykkelige Styrmands Ben af ved Anklen. Skibskammerater befriede ham og anlagde en Slynge for at standse Blødningen, og telegrafisk underrettede man derefter Rederiet i København, hvorved Zoneredningskorpset og Sygehuset i Stubbekøbing blev alarmeret. Da Skibet to Timer senere naaede Havn i Stubbekøbing, blev Styrmand Løytved ført til Sygehuset, hvor det viste sig nødvendigt at amputere det nederste af Benet.

Den Tilskadekomne befinder sig efter Omstændighederne tilfredsstillende.

Chefskifte ved Svenska Amerika Liniens New York Kontor

Efter hvad der meddeles fra New York agter Svenska Amerika Liniens derværende Leder, Direktør *Hilmer G. Lundbeck* at trække sig tilbage fra sin Stilling. Han afløses af Sønnen, Direktør *Hilmer G. Lundbeck jun.*, der allerede en Del Aar har været knyttet til Liniens New York-Kontor.

Direktør Lundbeck sen., der nu er højt op i Halvfjerdserne, kom til Amerika som ganske ung. En Tid var han Vekselerer, men traadte i Svenska Amerika Liniens første Dage i dennes Tjeneste.

Mindemedaille

Ved den store Lejdebadaakatastrofe, hvor Motorskibene *Brasil* og *Sveajar!* minesprængtes, deltog to Redningsbåde

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

fra et tredje Lejdeskib, *Ecuador*, i Eftersøgningen under store Vanskeligheder. Kun den ene naaede tilbage til *Ecuador*, og Besætningen har nu af den svenske Regering faaet tildelt Guldmedaille.

Göteborg-Frederikshavn Linien

Rederi-Aktiebolaget Göteborg-Frederikshavn Linien har holdt Generalforsamling i Göteborg. Paa denne oplystes det, at Underskudet i 1942 har været ca. 31,000 sv. Kr., der sammen med det resterende Tab for 1941, 126,000 Kr., overføres til 1943. »Kronprinsessan Ingrid« har været oplagt hele Aaret, og Omkostningerne ved Vedligeholdelse m. m. har beløbet sig til 22,000 Kr. Endvidere nævner Beretningen, at Liniens Afdelingskontor i Aalborg har haft god Beskæftigelse og godt økonomisk Resultat ved Rejsebureau-Virksomhed.

Ifri baltiske Havne

Ifølge et Telegram til Firmaet Jørgen A. Rasmussen, Amaliegade, fra Walter Nyberg & Co. i Kemi er denne Havn blevet ifri den 19. Maj. Firmaet har endvidere modtaget Telegram fra Torneå Stevedoring Co., hvori det meddeles, at Torneå har aabnet for Søfarten samme Dato.

PERSONALIA

80 Aar

En af det danske Lods væsens Veteraner, forhenværende Lodsformand i Esbjerg *M. N. Iversen*, fyldte i Onsdags 80 Aar. Iversen, der er født paa Fanø, kom først til Søs med Fanø-Skibene paa Langfart og efter at have taget sine Navigationseksaminer sejlede han en Del Aar som Styrmand i engelske Skibe. I 1887 blev han ansat som Aspirant ved Esbjerg Lodseri, i 1890 blev han Lods, og fra 1920 indtil 1927, da han tog sin Afsked, var han Formand for Esbjerg Lodseri.

75 Aar

Paa Onsdag — den 2. Juni — fylder tidligere Skibsfører i L. H. Carls Rederi og senere i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *J. P. Jørgensen* 75 Aar. Kaptajn Jørgensen, der forlod Søen, da han i 1933 faldt for Selskabets Aldersgrænse, var sidst Forer af Damperen *Uffe*.

70 Aar

Havnefoged i Rødby Havn og tidligere Skibsfører i Svitzers Bjærgningsentreprise, Kaptajn *A. M. Petersen*, fylder paa Mandag — den 31. Maj — 70 Aar.

Ordensdekoration

Overhovmester *Alfred Henriksen*, der for en Uges Tid siden fejrede sit 50 Aars Jubilæum i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Tjeneste, har faaet Fortjenstmedaillen i Sølv med Tilludelse til at bære samme.

25 Aars Jubilæum

Maskinmester *J. L. Berentzen* kan paa Tirsdag fejre 25 Aars Jubilæum ved Middelfart Elektricitetsværk. Før sin Ansættelse ved Værket sejlede Maskinmester Berentzen i Det Forenede Dampskibs-Selskab og Ø. K.

Vandbygningsvæsenet

Ved kongelig Resolution er Skibsfører af 2. Grad under Vandbygningsvæsenet, Kaptajn *N. L. C. Kiil* udnævnt til Skibsfører af 1. Grad under Vandbygningsvæsenets 4. Lønningssklasse.

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.: »Skibsværft«

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

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er Stedet

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

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

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

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.

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491

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

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Red og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe
Patent Mørke Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 27. Maj 1943.

Nr. 21.

„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 indeu Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 18, København K.

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

„Efterretninger for Søfarende“ Nr. 22 udkommer Onsdag den 2. Juni 1943.

I. Østersøen.

931. Danmark. Gedser SSE. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.

Det paa c. $54^{\circ} 22' N.$ $12^{\circ} 04',5 E.$, c. $12\frac{1}{2}$ Sm 162° fra *Gedser* Fyr, sunkne Vrag er fjernet. Afmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 15/736 1943.)

932. Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.

Dybden i Midten af Indløbet til *Hesnæs* Havn paa c. $54^{\circ} 49',1 N.$ $12^{\circ} 08',5 E.$ er for Tiden 2,5 m. Paa Grund af Tilsanding er Sejlrendens Bredde betydeligt mindre end normalt.

(E. f. S. Nr. 1/10 1943. *Dansko Lods III*, Side 267. *Havnolods*, Side 93.)

933. Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby N. Skydeøvelser.

(U. f. S. Nr. 22/1112. *Stockholm* 1943.)

I Tiden 24. Maj—30. September 1943 afholdes Mandage—Fredage Kl. 0900—1630 Skydeøvelser fra Luftfartøj, dels mod Maal paa Stranden paa c. $57^{\circ} 41',6 N.$ $18^{\circ} 21',3 E.$, $0,54$ Sm N. for *Skälsön*, dels mod Luftmaal N. for nævnte Plads. Hovedskudretning: 270° .

Faroomraadet under Skydningerne er et $4,33$ Sm bredt Omraade W. for Forbindelseslinien mellem *Korpklint* og et Punkt 2 Sm N. for *Stenkyrkehuk* Fyr.

934. Sverige. Sejlløbet Idö—Kräkelund. Fyrbelysning forandret.

(U. f. S. Nr. 22/1119. *Stockholm* 1943.)

Følgende Ændringer i Fyrbelysningen ved Sejlløbet *Idö—Kräkelund* er foretaget.
a. Ved *Vinökråkan* Fyr paa c. $57^{\circ} 31' N.$ $16^{\circ} 44' E.$ er oprettet en rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 316° og 350° .

b. *Ekö* Fyr paa c. $57^{\circ} 30' N.$ $16^{\circ} 45' E.$ er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Synsvide: 7 Sm for hvidt, 5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Fyret lyser nu, som følger:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 170° til 191° ₅ | 5. Grønt i Pejll. fra 342° til 356°. |
| 2. Hvidt i — - 191° ₅ - 207° ₅ . | 6. Hvidt i — - 356° - 357°. |
| 3. Rødt i — - 207° ₅ - 226°. | 7. Rødt i — - 357° - Land. |
| 4. Grønt i — - 268° - 300° (uforst.). | |

c. Et nyt Fyr, *Gallbådan* Fyr, er tændt paa 57° 27',₇₅ N. 16° 44',₉₀ E., paa Skæret *Gallbådan* E.-lige Del. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5,₆ m. Synsvidde: 6 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrlus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|----------------------------------|--|
| 1. Grønt i Pejll. fra 0° til 9°. | 4. Hvidt i Pejll. fra 73° til 158° (uforst.) |
| 2. Hvidt i — - 9° - 11°. | 5. Grønt i — - 158° - 169°. |
| 3. Rødt i — - 11° - 73°. | 6. Rødt i — - 169° - 180°. |

A n m. Den hvide Lysvinkel mellem Pejllingerne 9° og 11° leder kun frit imellem *Ekö* Fyrs S.-lige hvide Vinkel og *Soen* Fyrs hvide Vinkel.

d. *Soen* Fyr paa c. 57° 28' N. 16° 44' E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Fyret lyser nu, som følger:

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Rødt i Pejll. fra 185° til 202°. | 5. Hvidt i Pejll. fra 342° til 344°. |
| 2. Grønt i — - 202° - 235°. | 6. Rødt i — - 344° - 7°. |
| 3. Grønt i — - 265° - 285° (uforst.). | 7. Grønt i — - 7° - 27°. |
| 4. Grønt i — - 329° - 342°. | 8. Rødt i — - 85° - 116° (uforst.). |

935. (P). Sverige. Sävsundet. Sävsundet Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 22/1064. Stookholm 1943.)

Sävsundet Fyr paa c. 58° 46' N. 17° 29' E. vil i Løbet af Maj eller Juni Maaned 1943 blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s.

936. Sverige. Bottniske Bugt. Neutralitetsløbet. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 22/1117. Stookholm 1943.)

Følgende Forandringer er foretaget ved Afmærkningen af Neutralitetsløbet paa Strækningen *Degerfjärden—Högbonden*:

I. Inddragne Sømærker:

a) Den sorte Stage med 1 Ballon paa 63° 20',₇₇ N. 19° 19',₀₀ E., E. for *Gammelgrund*.

b) Den sorte Stage med 1 Ballon paa 63° 06',₆₀ N. 18° 47',₆₀ E., E. for *Skrubbgrund*.

II. Udlagte Sømærker:

c) En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 63° 20',₄₃ N. 19° 17',₀₃ E., WNW. for en 5 m Grund NNW. for *Stjärnögrund*.

d) En sort Stage med 1 Ballon paa 63° 19',₃₀ N. 19° 15',₆₀ E., E. for en 5 m Grund SE. for *Stjärnöudde*.

e) En sort Stage med 2 Balloner paa 63° 16',₂₀ N. 19° 11',₉₅ E., E. for en 4,₅ m Grund E. for *Långholm*.

f) En rød Stage med 2 opadvendte Koste paa 63° 13',₀₂ N. 19° 07',₇₈ E., W. for en 8,₅ m Grund W. for *Nygrund*.

g) En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 63° 11',₇₅ N. 19° 06',₂₂ E., W. for en 7 m Grund W. for *Storgrund*.

(Svenske Neutralitetsledskort Nr. 22 og 23.)

937. Sverige. Bottniske Bugt. Skellefteåbukten. Sejlløbet til Örviken. Sømærke forandret.

(U. f. s. Nr. 22/1116. Stookholm 1943.)

Stagen uden Topbetegnelse paa 64° 40',₀₃ N. 21° 12',₆₀ E., S. for *Örviken*, er ombyttet med en rød Stage med 2 opadvendte Koste.

938. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Bombekastningsøvelser.

(U. f. s. Nr. 22/1121. Stookholm 1943.)

I Tiden 21. Maj—18. Juni 1943 afholdes Mandage—Fredage Kl. 0900—1600 Bombekastningsøvelser mod Maal paa *Klyvgryman*, S. for *Lulnäset* paa c. 65° 30',₈ N. 22° 08',₅ E.

Fareområdet under Øvelserne begrænses af en Cirkel med Centrum i 65° 30',₇ N. 22° 08',₄ E. og Radius 0,₂₇ Sm.

939. Sverige. Nederkalix Skærgaard. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
(U. f. S. Nr. 22/1111. Stockholm 1943.)
I Tiden 14. Maj—30. September 1943 afholdes følgende Skyde- og Bombekastningsøvelser fra Luftfartøj indenfor nedennævnte Omraader i *Nederkalix* Skærgaard:
1. Skydning mod fast Maal indenfor Omraadet: *Hastaskär—Kusen—Kuggarna—Rörviksudden—Hastaskär*.
2. Skydning mod Luftmaal indenfor Omraadet, der gaar fra Linien *Halsö—Hastaskär* indtil en Linie 4,33 Sm S. derfor.
3. Bombekastning mod *Väskomyren*, S. for *Bjuniträsket* og 2,7 Sm E. for *Kalix*.
Hastaskär: c. 65° 40' N. 23° 06' E.
Halsö: c. 65° 43' N. 23° 30' E.
940. (S). Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(Telegram fra Lødakontoret i Vasa 20. Maj 1943.)
Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde paa c. 63° 36' N. 21° 49' E. er atter udlagt paa Plads.
941. Tyskland. Danzig Bugt. Spærring af Omraade ophævet.
(N. f. S. Nr. 20/1157. Berlin 1943.)
Det i E. f. S. Nr. 1/60 1943 nævnte Omraade paa c. 54° 50' N. 19° 20' E. er atter frigivet for Skibsfart og Fiskeri.
(E. f. S. Nr. 1/60 1943.)
942. Tyskland. Rügenwalde Indsejling. Dybde atter normal.
(N. f. S. Nr. 20/1158. Berlin 1943.)
Sandbarren udfør Indsejlingen til *Rügenwalde* Havn paa c. 54° 26' N. 16° 23' E. er fjernet, og Sejladsen til Havnen kan atter foregaa uhindret.
(E. f. S. Nr. 7/457 1943.)
943. Tyskland. Leba W. Vrag.
(N. f. S. Nr. 20/1069. Berlin 1943.)
Et Vrag, der ligger farligt for Sejladsen langs Kysten, er sunket paa c. 54° 46',0 N. 17° 30',4 E.

(Se Tillæg.)

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

944. Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
En sort Stage med 1 sort Flag er udlagt paa 55° 47' (17") N. 12° 36' (09") E., c. 100 m E. for *Taarbæk* Havn.
(E. f. S. Nr. 43/1476 1942.)
945. Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
En sort Stage med 1 sort Flag er udlagt paa 55° 45' (42") N. 12° 36' (36") E., c. 200 m E. for *Skovshoved* Havnemole.
(E. f. S. Nr. 48/1665 1942.)
946. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Ulvsundbroen W. Somærke forandret.
Koster 2,2 m *Pulle* rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Halmvisk paa 54° 59' (16") N. 12° 09' (59") E. er ombyttet med en hvid Stage med 1 Halmvisk.
(E. f. S. Nr. 18/845 1943. Kort Nr. 161. Danske Lods III, Side 231. Søm-Port. Side 89, Nr. 8.)
947. Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Dybde atter normal.
Efter foretaget Oprensning er Dybden i Indsejlingsrenden til *Kragenæs* Havn paa c. 54° 55' N. 11° 21',8 E. atter normal, 3,0 m.
(E. f. S. Nr. 1/109 1943. Danske Lods III, Side 205. Havnelods, Side 121).

948. (T). Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.

E. f. S. Nr. 1/112 1943 udgaar og erstattes med:

Dybden ud for Anlægspladsen for Tankskibe i Korsør Yderhavn er aftaget til 6,6 à 7 m. Oprensning til normal Dybde — 8 m — vil indtil videre ikke finde Sted.

Korsør: c. 55° 20' N. 11° 08' E.

(E. f. S. Nr. 1/112 1943.)

949. Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Sømærke atter paa Plads.*Vengeancegrund N.* røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, der midlertidigt var flyttet c. 600 m mod Syd, er atter udlagt paa sin oprindelige Plads, 55° 13' 44" N. 11° 05' 47" E.

(E. f. S. Nr. 1/114 1943.)

950. Danmark. Store-Bælt. Farvandet mellem Langeland og Fyn. Turo E. Skydeomraade.Skydeøvelser foretages fra en Skydeplads paa 55° 02' (04") N. 10° 42' (42") E., paa *Turo* SE.-lige Del. Farveomraadet under Skydningerne begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) 55° 02' (04") N. 10° 42' (42") E. d) 55° 01' (19") N. 10° 46' (12") E.

b) 55° 02' (30") N. 10° 45' (05") E. e) 55° 01' (27") N. 10° 44' (51") E.

c) 55° 02' (21") N. 10° 46' (18") E.

Naar der skydes, vil en Ballon være hejst paa en Mast ved Skydepladsen.

Det er tilladt at passere Skydeomraadet under Skydning, idet denne vil blive afbrudt, saa længe Skibes Passage finder Sted.

(Kort Nr. 170 og 142. Danske Lods III, Side 172.)

951. (T). Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Spodsbjærg E. t. S. Vraglystønde midlertidigt slukket.Vraglystønden 250 m WSW. for det paa 54° 55' 37" N. 10° 52' 49" E., c. 1,5 Sm 106° fra *Spodsbjærg* Havn, sunkne Vrag er midlertidigt slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

(E. f. S. Nr. 9/522 1943.)

952. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg SE. Hanse Bugt. Skydeomraade.

E. f. S. Nr. 12/673 1943 udgaar og erstattes med:

Skydeøvelser foretages fra en Skydeplads paa 55° 04' (33") N. 10° 17' (51") E., ved *Bøgebjærg*. Fareomraadet under Skydningerne begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) 55° 04' (33") N. 10° 17' (51") E. d) 55° 02' (25") N. 10° 17' (29") E.

b) 55° 03' (31") N. 10° 16' (14") E. c) 55° 03' (10") N. 10° 17' (56") E.

c) 55° 02' (48") N. 10° 15' (48") E.

Naar der skydes, vil en Ballon være hejst paa en Mast i Nærheden af *Bjørno* Fyr paa c. 55° 03',₃ N. 10° 15',₉ E.Det er tilladt at passere Farvandet E. for *Bjørno* under Skydning, idet denne vil blive afbrudt, saa længe Skibes Passage her finder Sted. SW. for *Bjørno* skal Skibe holde sig udenfor Skydeomraadet, saa længe Skydning foregaar.

(E. f. S. Nr. 13/673 1943. Kort Nr. 170 og 152. Danske Lods III, Side 166.)

953. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding.

E. f. S. Nr. 1/126 1943 udgaar og erstattes med:

Vanddybden udenfor den uddybede Rende ved Indsejlingen til *Mommark* Færgehavn paa c. 54° 56',₀ N. 10° 02',₉ E. er aftaget stærkt paa Grund af Tilsanding, saaledes at Anløb af Havnen kun kan finde Sted, naar man holder sig i Ledefyrinien til Havnen. I Fyrinien er Dybden for Tiden c. 4,5 m.

(E. f. S. Nr. 1/126 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

954. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn Indsejling. Dybde atter normal. Lods.
Dybden i Indsejlingen til *Ballen Havn* paa c. $55^{\circ} 49' N.$ $10^{\circ} 38',_8 E.$ er atter normal, $5,0 m.$
Det tilraades Skibsførere, der søger Havnen med Skibe med større Dybgaende end $4,0 m.$ at tage Lods. Havnefogeden lodser.
(E. f. S. Nr. 1/134 1943. Danske Lods II, Side 142 og 175. Havnelods, Side 45.)
955. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Bregner Fiskerihavn* paa c. $55^{\circ} 29',_2 N.$ $10^{\circ} 36',_1 E.$ midlertidigt aftaget til c. $2,2 m.$
956. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 22/1113. Stockholm 1943.)
Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i Tiden: 24.—29. Maj 1943 fra *Vallda Sandö* SW.-Pynt paa c. $57^{\circ} 29',_0 N.$ $11^{\circ} 54',_7 E.,$ c. $1,4 Sm$ SW. for *Särö Kirke.*
Farcomraadet er en Sektor med Spidsen i *Vallda Sandö*, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie, der fra *Vallda Sandö* gaar i Retning 290° , og mod Vest af en Cirkellinie med Centrum i *Vallda Sandö* SW.-Pynt og Radius $10,8 Sm.$
957. Sverige. Kattegat. Neutralitetsløbet Vinga—Paternoster. Vraglystønde udlagt.
(U. f. s. Nr. 22/1073. Stockholm 1943.)
Til Vejledning for Skibe under Passage af Bjærgningsmateriellet ved den sunkne svenske Undervandsbaad *Ulven*, er der paa $57^{\circ} 45',_{12} N.$ $11^{\circ} 27',_{20} E.,$ lige E. for Ulykkestedet, udlagt en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver $18^s.$
(Kort Nr. 101.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

958. Norge. Farlige Omraader. Advarsel. Rettelse til E. f. S. Nr. 1/167 1943.
(N. f. S. Nr. 20/1144. Berlin 1943.)
E. f. S. Nr. 1/167 1943, Pkt. 3, 4 og 5 udgaar og erstattes med:
Paa Grund af Minefare fraraades Sejlads og Fiskeri i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
- a) $70^{\circ} 52',_2 N.$ $23^{\circ} 19',_3 E.,$ *Tarhalsen Fyr.*
 - b) $70^{\circ} 58',_8 N.$ $23^{\circ} 04',_0 E.$
 - c) $71^{\circ} 10',_0 N.$ $24^{\circ} 15',_0 E.$
 - d) $71^{\circ} 10',_0 N.$ $25^{\circ} 33',_7 E.,$ *Hjelmsøy—Kjerkeneset.*
 - e) $71^{\circ} 01',_0 N.$ $25^{\circ} 17',_3 E.,$ *Magerøya—Vannfjordsnæringen.*
 - f) $70^{\circ} 59',_8 N.$ $24^{\circ} 58',_7 E.,$ *Måsøysund Fyr.*
 - g) $71^{\circ} 01',_{65} N.$ $24^{\circ} 46',_3 E.,$ *Hjelmsøy—Straumneset.*
 - h) $71^{\circ} 03',_4 N.$ $24^{\circ} 37',_0 E.,$ *Hjelmsøy—Geitingodden.*
 - i) $70^{\circ} 59',_8 N.$ $24^{\circ} 13',_0 E.,$ *Kalven—Kalveskjær.*
 - j) $70^{\circ} 54',_8 N.$ $24^{\circ} 03',_4 E.,$ *Rolvsoy S.-Pynt.*
 - k) $70^{\circ} 49',_0 N.$ $23^{\circ} 45',_0 E.$
 - l) $70^{\circ} 46',_8 N.$ $23^{\circ} 30',_5 E.,$ *Sorøya—Akkartfjordnæringen.*
- (E. f. S. Nr. 1/167 1943.)

959. Norge. Vest-Finmark. Farligt Omraade. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 20/1143. Berlin 1943.)

E. f. S. Nr. 1/168 1943 udgaar og erstattes med:

Sejladss og Fiskeri fraraades i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 70° 15',₆ N. 19° 12',₆ E., *Strømmeset*.
- b) 70° 47',₀ N. 22° 00',₀ E.
- c) 70° 29',₉ N. 22° 00',₀ E.
- d) 70° 09',₂ N. 20° 47',₅ E., *Nordre Loksund Fyr*.
- e) 70° 02',₉ N. 20° 26',₆ E., *Geitvik*.
- f) 70° 03',₁₅ N. 19° 58',₄ E., *Vannøy—Kleiva*.
- g) 70° 05',₈ N. 19° 41',₆ E., *Vannøyklubben Fyr*.
- h) 70° 05',₇ N. 19° 33',₇ E., *Helgøy SE.-Pynt*.
- i) 70° 07',₈₅ N. 19° 20',₅ E., *Kvalneset*.
- j) 70° 07',₈₅ N. 19° 13',₀ E., *Nordre Kvaløy—Breivik*.

(E. f. S. Nr. 1/168 1943.)

960. (T). Holland. Ems. Delfzijl. Sluse midlertidigt spærret.

(N. f. S. Nr. 20/1160. Berlin 1943.)

Slusen ved *Delfzijl* paa c. 53° 20' N. 6° 56' E. er spærret i Tiden: 23. Juni—3. Juli 1943 paa Grund af Reparation.

(Se Tillæg).

XI. Bekendtgørelser m. m.

961. Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser. Rettelse til E. f. S. Nr. 13/686 1943.

(N. f. S. Nr. 20/1149. Berlin 1943.)

Den i E. f. S. Nr. 13/686 1943 anførte Tid for Spærring af Havne, Farvande m. m. er indtil videre ændret fra Kl. 2200—Kl. 0600 til Kl. 0000—Kl. 0400.

(E. f. S. Nr. 13/686 1943.)

Tillæg.

I. Østersøen.

962. Danmark. Mon Fyr S. Vrag fjernet.

Det paa c. 54° 44' N. 12° 35' E., c. 13 Sm 174° fra *Mon Fyr*, sunkne Vrag er fjernet.

(E. f. S. Nr. 16/747 1943.)

963. Finland. Finske Bugt. Sejllobet Porkkala—Hangö. Espingskär övre Fyr forandret.

(U. f. S. Nr. 14/297. Helsingfors 1943.)

Espingskär övre Fyr paa 59° 51' 38" N. 23° 32' 47" E. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s, og lyser mellem Pejlingerne 161° og 246°.

964. Finland. Finske Bugt. Sejlløbet Porkkala—Hangö. Espingskär nedre Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 14/296. Helsingfors 1943.)

Espingskär nedre Fyr paa $59^{\circ} 51' 39''$ N. $23^{\circ} 32' 51''$ E. viser nu hvidt og rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra 76° til 152° .
2. Hvidt i Pej. fra 152° til 270° .

965. Finland. Finske Bugt. Busö. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 14/298. Helsingfors 1943.)

1. Stagen med Kryds paa $59^{\circ} 52' 26''$ N. $23^{\circ} 36' 32''$ E. er inddraget.
2. Følgende nye Sømærker er udlagt:
 - a. En hvid Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost paa $59^{\circ} 52' 27''$ N. $23^{\circ} 36' 30''$ E.
 - b. En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $59^{\circ} 52' 26''$ N. $23^{\circ} 36' 34''$ E.

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

966. Danmark. Sundet. Middelgrund Fyr S. t. W. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 41' 50''$ N. $12^{\circ} 39' 52''$ E., c. 1,4 Sm 188° fra *Middelgrund Fort Fyr*, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 20/913 1943.)

967. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Midlertidig Afmærkning ved Ulvsundbroen inddraget.

Efter Sejlløbets Henlæggelse til *Ulvsundbroens* midterste Buefag er den ved Broens tidligere Gennemsejling ved *Mønsiden* midlertidigt udlagte Afmærkning inddraget.

Ulvsundbroen: c. $54^{\circ} 59',_3$ N. $12^{\circ} 10',_1$ E.

(E. f. S. Nr. 18/844 1943.)

968. (T). Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke midlertidigt forsvundet.

Agersø Flak W. hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost paa $55^{\circ} 12' (18'')$ N. $11^{\circ} 06' (36'')$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

969. Danmark. Kattegat. Nakkehoved Fyr NNW. Oplysning om Dybde over Vrag.

Mindste Dybde over Vraget, der er sunket i 27 m Vand paa $56^{\circ} 14' 54''$ N. $12^{\circ} 14' 41''$ E., c. 8,4 Sm 336° fra *Nakkehoved Fyr*, er 18,5 m.

(E. f. S. Nr. 20/918 1943.)

970. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. t. E. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

Vraget, der var sunket paa $56^{\circ} 47' (12'')$ N. $10^{\circ} 55' (00'')$ E., c. 16 Sm N. t. E. for *Gerrild Fyr*, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 37/1302 1942. Kort Nr. 102.)

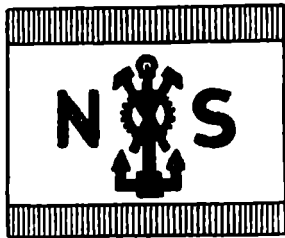
IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

971. Norge. Møre og Romsdal. Harøyfjorden. Haugneset Fyr W. Oplysning om Grund.
(E. f. S. Nr. 9/269. Oslo 1943.)
En smal, grundet Ryg med en mindste Dybde af 5,6 m er fundet paa $62^{\circ} 36' 42''$
N. $6^{\circ} 19' 58''$ E., c. 470 m 270° fra *Haugneset* Fyr og nær Grænsen mellem *Lepsoyrev*
Fyrs hvide og røde Lysvinkler.
(E. f. S. Nr. 15/516 1942.)
-

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

♦
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde
Flydedæk » » » 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
TÆGLHOLMEN

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



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB AKTIESELSKAB KØBENHAVN

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer 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.

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

TUBORG



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang ill. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 22

FREDAG 4. JUNI 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Store Begivenheder, under hvilke Tonnagefaktoren kan komme til at spille en afgørende Rolle, synes nær forestaaende. De svenske Avisers Londonkorrespondenter telegraferede saaledes i Søndags: »Invasionsfeber i London«. Hvor Englænderne og Amerikanerne vil gøre Forsøg paa at oprette den saa længe omtalte anden Front, er der naturligvis ingen uden for de Indviedes Kreds der ved, men den Intensivering af Krigsførelsen, som vil blive Resultatet heraf, maa forudses at stille stærkt forøgede Krav til de Allieredes Tonnageresourcer. Om disse Krav kan opfyldes er naturligvis et Spørgsmaal, som kun Tiden kan give Svaret paa, men de sidste Oplysninger fra U. S. A., hvis Skibsværfters Produktionskapacitet naturligvis er det, som i sidste Instans vil være afgørende herfor, gaar ud paa, at de Allierede nu producerer fire Gange saa megen Tonnage, som der sænkes.

Til Trods for at de Allieredes Tonnagesituation saaledes synes at udvikle sig gunstigt, er der dog stadig stor Tonnageknaphed paa de oversøiske Markeder. De faa Rapporter, der foreligger herom, gaar alle ud paa, at Tildelingerne af Skibsrum til de forskellige Trades er stærkt begrænsede, men det synes dog som om de forskellige Malntrades fra Indien, Syd- og Vestafrika, Brazilien, Cuba og Chile/Peru nogenlunde faar den Tonnage, de kan bruge. Det samme synes at gælde Sukkerfarten fra Vestindien til U. S. Atlantic og Golf og Salpeterfarten fra Chile til Nordstaterne, hvorimod Kulafskibene fra Hampton Roads stadig beklager sig over manglende Tildelinger, især til de argentinske Havne. I alle disse Trades er Raterne uforandrede.

Om de af London kontrollerede Markeder foreligger der praktisk talt ingen Oplysninger. Der noteres stadig Gengangere som Salt fra Rødehavet og Navrolahki til Calcutta til uforandrede Rater, ligesom der søges Tonnage for Kul fra Durban til de store Flaadebaser i Suezkanalomraadet og det østlige Middelhav, ligeledes til uforandrede Rater. Den nye Situation i Middelhavsomraadet har iøvrigt medført, at Krigsforsikringspræmien er reguleret noget nedad. Præmien for en Rejse fra England til Ægypten igennem Middelhavet er saaledes nedsat fra 15 pCt. til 12½ pCt.

I de frie Trades er der stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Korn fra River Plate til Lissabon og Eire til uforandrede Rater, ligesom der ogsaa stadig kan placeres Tonnage fra Buenos Aires til Chile og Peru. For sidstnævnte Destinationer noteres ingen Rater, men det synes overordentlig vanskeligt at faa Tonnage herfor.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Der er givet Stem for enkelte Kul- og Kokslaster fra Østersøhavnene til Danmark til Fragtnævnets Rater. Trælastfarten fra Finland og Sverige til Danmark lider stadig under Mangel paa Ordre, hvilket er forstaaeligt i Betragtning af, at Trælastimporten fra disse Lande i første Halvdel af indeværende Aar kun vil blive en Trediedel af den tilsvarende Import i Fjor. Hvorledes Forholdene i denne Trade vil udvikle sig i den kommende Tid afhænger helt og holdent af, hvorledes de kommende Handelsforhandlinger mellem Sverige/Finland og Danmark udvikler sig. For Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne

kan stadig placeres enkelte Smaaskibe til omkring Kr. 20. Af de øvrige Hjemmetrades kan nævnes Malmfarten fra svenske Havne til Tyskland, hvor ogsaa en Del danske Skibe har fundet Beskæftigelse i den sidste Tid.

SKIBSFARTEN ER DET AF KRIGEN HAARDEST RAMTE ERHVERV

Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling, oplyste Formanden, Direktør I. A. Korbning i sin Beretning, at Danmark har mistet 164 Skibe under Krigen, medens 1032 danske Søfolk har fundet Døden ved disse Forlis. Af Beretningen fremgik det endvidere, at Billedet for den danske Handelsflaade bliver mørkere og mørkere, og paa Grund af Materiale manglen er det ikke muligt at erstatte den forliste Tonnage.

I Beretningen udtalte Direktør Korbning:

— Siden sidste ordinære Generalforsamling, hvor jeg fremhævede, at Skibsfarten af samtlige Landets Erhverv er det af Krigen haardest ramte og udtalte min Frygt for, at den smukke Stilling, som Erhvervet havde tilkæmpet sig indenfor Verdensskibsfarten før Krigens Udbrud, stod i Fare for at blive sat til, er der desværre ikke sket noget, som kan gøre denne Frygt mindre berettiget.

Tværtimod maa jeg mene, at den fortsatte Decimering af den danske Handelsflaade — fra Krigens Udbrud og til Dato har Dansk Skibsfart ialt mistet 164 Skibe — samt den Omstændighed, at det paa Grund af Materiale manglen ikke er muligt for Tiden at bygge passende ny Tonnage, bevirker, at Billedet maa tegne sig mørkere og mørkere, jo længere Krigen varer. For Erhvervet og for det danske Samfund bliver Genopbygning og Fornylse af Flaaden Alfa og Omega, men jeg tager det som et Lyspunkt i det iøvrigt saa mørke Billede, at der ikke alene hos Autoriteterne, men ogsaa hos Offentligheden — uden hvis forstaaende Sympati Erhvervet ikke kan trives — synes at fremvokse en stadig bedre Forstaaelse heraf.

Paa Grund af Forholdene har det været nødvendigt næsten fuldstændigt at berøve Erhvervets Udøvere deres frie Initiativ. Fragtnævnet bestemmer ikke alene, til hvilke Fragter Skibene maa sejle, men dirigerer ogsaa Skibene derhen, hvor der af Samfundshensyn er mest Brug for dem, uden Hensyn til Risikoen eller til, om disse Farter er de for Skibene bedst egnede eller mest lønnende. Samtidig er det værd at notere, at den overvejende Del af de Fragter, som Skibene sejler for, heller ikke i det nu forløbne Aar er ændret til Trods for de meget betydelige Stigninger i Udgifter til Hyre, Krigstillæg, Assurance etc., og at Rederierne saaledes har ydet deres Bidrag til at dæmme op for yderligere Prisstigning her i Landet.

Skibsfarten er paa det rene med Nødvendigheden af Restriktionerne og har affundet sig hermed; men for alle Rederier er det kun et naturligt Haab, at Samfundet snarest muligt vil blive i Stand til at lette dem for disse Byrder, saaledes at Skibsfarten atter kan genvinde den Frihed, som er af afgørende Betydning for Udviklingen af et sundt og konkurrencedygtigt Erhverv.

De enkelte Rederier har ved deres Generalforsamlinger allerede udtalt deres Tak til den danske Skibmandstand for dens værdifulde Indsats under Krigen. Jeg synes, der er Anledning til, at ogsaa Dansk

Dampskibsrederiforenings Generalforsamling gentager denne Tak og samtidig mindes de 1032 danske Søfolk, som siden Krigens Begyndelse har mistet Livet under pligtro Udøvelse af deres Gerning.

Stuttelig skal jeg udtale en Tak til Regeringen og dens Embedsmænd for forstaaelsesfuldt og godt Samarbejde i det forløbne Aar. Særligt føler jeg Trang til at takke den danske Orlogsmarine for udmærket Assistance til Handelsflaaden under farefulde Forhold.

Paa Generalforsamlingen blev der bl. a. aflagt Beretning og Regnskab for Danske Dampskibsrederes Understøttelsesfond, der i 1942 havde udbetalt 188,000 Kr. til 802 Efterladte efter Søfolk og gamle eller svægelige Søfolk. Endvidere blev det oplyst, at Dansk Dampskibsrederiforening i det forløbne Aar ogsaa havde ydet Bidrag til forskellige Institutioner og Foreninger af uddannelsesmæssig og social Karakter. Saaledes havde bl. a. Georg Stage modtaget 10,000 Kr., Maskinskolerne i København og Provinsen 19,400 Kr., Søfartens Bibliotek 6000 Kr., Søfartsmuseet paa Kronborg 1000 Kr., Dansk Somandsmission 2000 Kr.

Endelig oplystes det, at der af Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer var stillet indtil 30,000 Kr. til Disposition for Søfartens Spiseshus og 83,805 Kr. til Disposition for en Fond til Støtte af Mæglere og Befragtningsfirmaer, som paa Grund af Fragtnævnets Restriktioner har maattet se deres Virksomhed stærkt begrænset.

Foreningens Bestyrelse, der bestaar af Direktør I. A. Korbjerg, Formand, Skibsreder Christian Harhoff, Næstformand, Skibsreder T. C. Christensen, Direktør K. Husted, Skibsreder A. P. Møller, Skibsreder A. Reimann og Skibsreder R. A. Robbert, blev enstemmigt genvalgt.

FORBUD MOD OPHUGNING AF DANSKE SKIBE

Handelsministeriet har i en Bekendtgørelse af 29. Maj paabudt, at intet her i Riget hjemmehørende registreret eller uregistreret Skib eller Fartøj, for hvilket der er udstedt midlertidigt dansk Nationalitets-Certifikat, maa ophugges, med mindre Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt Tilladelse dertil.

Saadanne Skibe maa heller ikke underkastes Ombygning eller Forandring, der medfører, at Skibets Anvendelsesmuligheder i væsentlig Grad ændres, eller at Skibet i længere Tid unddrages dansk Transportbehov, med mindre Ministeriet meddeler Tilladelse dertil.

Andragender om saadanne Tilladelser skal indsendes til Statens Skibstilsyn.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

I det sidst udkomne Nummer bringer Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad Meddelelse om, at Styrmand P. K. K. Harbo er krigsforlist med en Fiskekutter, og at Styrmand J. A. E. Hoffmann er død om Bord i det Skib, hvor han gjorde Tjeneste.

Styrmand Harbo, der blev 39 Aar gammel, tog sin Styrmandseksamen i 1928 og Skibsførereksamen to Aar senere. Han har sejlet som Styrmand i Dansk Fransk, senere i D/S af 1925 og i C. Clausens Rederi. Han forle nu en Fiskekutter. Styrmand Harbo efterlader sig Enke.

Styrmand Hoffmann, der blev 50 Aar, har gennem Aarene sejlet som Styrmand og Skibsfører i forskellige Rederier, saaledes Ø. K., Rederiet Activ, Dampskibsselskabet Pacific, Dampskibsselskabet Øresund, Jyden og sidst i Vestjydsk Dampskibsselskab. Han efterlader sig Hustru og to Børn.

D. D. P. A.'s SLÆBEDAMPER »VOLMER«

Det danske Petroleums Aktieselskabs Slæbedamper »Volmer«, der havde Station i Nyborg, er forlist i Østersøen. Seks af den ni Mand store Besætning er omkommet. Forliset skyldes, saa vidt man

har kunnet faa oplyst, at Slæbedamperen er kænret under stærk Storm.

De omkomnes Paarørende er underrettet.

De omkomne Søfolk, der alle havde Bopæl paa Fyn, er den 50-aarige Kaptajn Carl Georg Wegeberg, der er ugift og havde sit Hjem i Nyborg, Maskinmester Rudolf Petersen, der er 40 Aar og efterlader sig Hustru, den 35-aarige Styrmand Paul Jacobsen, Vestergade, Svendborg, der var gift og stammede fra Færøerne, Hovmester P. Larsen Holst, Nyborg, der efterlader sig Hustru og et Barn, Assistent Carl Aage Christiansen, Nyborg, der efterlader sig Hustru og to Børn, samt Maskinassistent John Sulander, der kun blev 22 Aar gammel. Han blev gift sidste Sommer.

DE DANSKE OG SVENSKES STATSBANER OVERTAGER ØRESUNDS-SELSKABET

Gennem lang Tid har der været ført Forhandlinger om de svenske og danske Statsbaners Overtagelse af Dampskibsselskabet Øresunds Baade, og Sagen er nu saa vidt fremskredet, at den af Trafikminister Elgaard er blevet forelagt Finansudvalget.

De to Landes Statsbaner vil overlage Aktiekapitalen, der er paa 800.000 Kr. og fordelt paa enkelte danske og svenske Aktionærer, og den Kurs, der kan ventes beregnet ved Overtagelsen, bliver antagelig 135—140.

Ialt vil fire Skibe følge med over til Statsbanerne, nemlig Malmo og Sverige, der sejler under dansk Flag, og Hålsingborg og Øresund, der sejler under svensk Flag.

Statsbanerne vil derefter faa Dispositionsret over hele Kajstrækningen ved Nyhavns Hoved og Havnegade. Det er fra Selskabets Side en udtrykkelig Betingelse, at det Personale, der for Tiden har Ansættelse, rykker ind i Statsbanernes Tjeneste.

Overtagelsen ventes at finde Sted den 1. Juli.

SKANDINAVIA: 8 PCT.

Bestyrelsen for Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, der afholdes den 10. Juni, at der udbetales 8 pCt. i Udbytte for Aaret 1942.

DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

I April Maaned var den svenske Udenrigsskibsfart betydelig mindre end i Marts Maaned, medens der ellers normalt plejer at finde en sæsonmæssig Forøgelse Sted. Hvis man fraregner Færgefarten paa Danmark og Tyskland, er den egentlige Udenrigssøfart dog blevet forøget fra 813,000 Tons i Marts til 867,000 Tons i April — eller med 54,000 Tons.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken, hvis hele Trafikken medregnes, øgedes fra 51,8 pCt. i Marts til 54,3 pCt. i April og fra 66,1 til 67,9 pCt., hvis man medregner den nævnte Indskrænkning. Den tyske Tonnages Andel steg fra 13,6 til 19,0 pCt.

Fragtindex for Østersøen dalede i April med tre Enheder til 308, beroende paa de sænkede Træmasse-Fragter.

De totale Krigstab af svenske Skibe er 209 Skibe paa 545,705 BRT., hvori er medregnet 13 Fiskebaade paa 681 BRT. Ved disse Ulykker er 1.172 svenske Søfolk omkommet.

DEN FINSKE SKIBSFART

Den finske Rederiforening har udsendt sin Aarsberetning for 1942. Af denne fremgaar det bl. a., at den finske Handelsflaades Andel i Formidlingen af Finlands Varebytte med Udlandet var forøget fra 60 pCt. i 1941 til 64 pCt. i Fjor. Importen er navnlig blevet formidlet af Landets egen Tonnage. Ligesom i andre Lande har de finske Myndigheder fundet det paakrævet at overvaage Skibenes Disposition for at sikre den størst mulige Udnyttelse af den til Raadighed staaende Handelstonnage.

For at skaffe udenlandsk — og navnlig svensk —

Den danske Skibsfart bør støtte dansk Luftfart.

Direktør I. A. Korbning udtaler sig om det fremtidige Forhold mellem Skibsfart og Luftfart.

I Udlandet — og fremfor alt i England, Sverige og Amerika — har de førende Shipping-Kredse gennem den sidste Tid haft Øjnene vidt aabne for det Problem, der vil opstaa, naar Handelsluftfarten efter Krigen bliver en betydningsfuld Faktor i den internationale Trafik. Ogsaa dansk Skibsfart følger med Interesse Udviklingen. Et Fingerpeg herom fik man i den Tale, Prins Axel nylig holdt i de københavnske Luftfartsjournalisters Forening. I en Samtale, *Dansk Søfarts Tidende* har haft med Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør I. A. Korbning, Det Forenede Dampskibs-Selskab, understreges det meget kraftigt. Af nationale Hensyn maa man hilse det med Glæde, at ogsaa førende danske Shipping-Mænd følger denne Udvikling, trods de mange Vanskeligheder, der i Dag taarner sig op om vor Skibsfart.



Direktør I. A. Korbning.

Direktør Korbning udtaler:

— Med Hensyn til Skibsfartens Stilling til Luftfarten kan jeg som min Opfattelse sige, at vi gør klogt i at erkende, at der er kommet og efter Krigen navnlig vil komme en ny Faktor ind i Trafikvæsenet i Form af Transporter ad Luftvejen. Denne nye Faktor bliver af ganske overordentlig Betydning baade for Befordring af Passagerer og Varer af visse Arter. Jeg tænker her navnlig paa de Varer, der kun kan forsendes, naar det sker med Flyvemaskinernes Hast. Skibsfarten maa erkende, at et saadant Transportmiddel findes, og vi maa stille os paa den bedste Fod med denne nye Trafikgren.

Skibsfarten maa støtte dansk Luftfart —

Om den Stilling, som dansk Skibsfart bør tage, udtalte Direktør Korbning som sin Overbevisning:

— Af nationale Grunde og i Skibsfartens egen Interesse maa vi fra dansk Skibsfarts Side støtte den danske Luftfart, saaledes at det i størst mulig Udstrækning bliver *dansk Luftfart*, man kommer til at samarbejde med, men hertil kommer, at det efter min Mening i højeste Grad er ønskeligt, at de skandinaviske Lande ogsaa paa dette Omraade træder i Samarbejde, specielt med Hensyn til Gennemførelsen af de oversøiske Ruter, saaledes at de Kræfter, man i Fællesskab kommer til at raade over, kan danne Grundlaget for en Indsats, der fuldt ud maa blive respekteret — ogsaa fra de store Landes Side.

Jeg har Grund til at tro, fortsatte Direktør Korbning, at man baade fra dansk og fra de andre nordiske Landes Side absolut er indstillet paa, at et saadant Samarbejde bør komme i Stand.

Den nøje Tilknytning til Luftfarten

Om dette Forhold mellem Skibsfart og Luftfart fremhævede Direktør Korbning som sin Opfattelse:

— Naar jeg linder det naturligt, at Skibsfarten interesserer sig for Luftfarten, saa er det fordi de to Transportmidlers Administration og Organisation — her tænker jeg navnlig paa Samarbejdet udadtil — har saa meget til fælles, at den Organisation og de Erfaringer, Skibsfarten gennem Tiderne har tilegnet sig, ogsaa vil kunne komme til naturlig Udfoldelse, naar Luftfartslinierne skal udvikles. Ligeledes mener jeg, at Skibsfarten paa sin Side i Fremtiden vil have Interesse af en nøje Tilknytning til Luftfarten. Særlig naar vi her i Landet ser, at Skibsfarten i Udlandet vier Luftfarten sin Interesse, vilde det være til Gavn, at Forholdene blev ordnet paa tilsvarende Maade i Danmark.

Førkrigstidens Passagerfart pr. Skib havde sprængt de rimelige økonomiske Rammer.

Paa Spørgsmaalet om den direkte Konkurrence, der kan tænkes at opstaa mellem Luftfarten og Skibsfarten, svarede Direktør Korbning:

— Man maa fremhæve, at Passagertransporterne pr. Skib før Krigen i Virkeligheden var drevet i Former, der havde sprængt de rimelige økonomiske Rammer. Naar man i England, Frankrig og Tyskland byggede Passagerskibe til over 100 Millioner Kroner, saa var man inde paa en Transport saa luksuriøs og kostbar, at den i Virkeligheden kun kunde gennemføres med meget store Tab — Tab, som de paagældende Lande af Prestigehensyn og af andre Grunde paatog sig. Det er derfor kun rimeligt, at Fremstillingen af saa luksuriøse og kostbare Skibe, som vi her stod overfor, vil ophøre, idet en meget væsentlig Del af del Klientel, der benyttede disse Skibe, nu vil søge Lufttransporten. Grundlaget for at holde disse Skibe i Fart, bliver altsaa endnu mindre berettiget end hidtil.

Men naar det drejer sig om almindelige Forretningsrejser, Rekreativejser, Ferierejser eller anden Form for Turisme, maa man forvente, at Skibene stadig har Fortrinnet, idet Transporten pr. Skib altid under lige Vilkaar vil være langt mere økonomisk end Transport med Flyvemaskine, og for langt den største Del af de Rejsende vil dette spille en afgørende Rolle.

Luftfartslinier og Statssubvention

Hidtil er, fortsatte Direktøren, en væsentlig Del af Luftfartslinierne blevet drevet med Statssubvention, og hvorledes Forholdene vil blive i Aarene umiddelbart efter Krigens Afslutning kan ingen nu vide, men at man fra alle Sider vil sætte ind, saaledes at Luftfartens Udvikling kommer til at foregaa meget hurtigt, maa man forvente, til Dels som Følge af, at en stor Mængde af det Materiel, der nu tjener Krigsformaal, vil kunne finde Anvendelse i den civile Luftfarts Tjeneste, ligesom de store Virksomheder, der nu fremstiller Krigsmateriel, baade fra de paagældende Firmaers Side og fra Staternes Side af økonomiske og beskæftigelsesmæssige Grunde vil sætte ind med Fabrikationen af kommercielle Flyvemaskiner.

At Danmark kommer til at vise Flaget i Luften, saaledes som det med Hæder har gjort det paa Havene, er efter min Mening af vidtrækkende Betydning ikke alene for de Kredse, der er direkte interesseret i Skibsfart og Luftfart, men for hele den danske Nation.

Medens vi fra Skibsfartens Side stedse har ment, at det var nødvendigt og bedst for den danske Skibsfarts Trivsel, at den stod paa egne Ben uden Statssubvention af nogen Art, saa kan Forholdet for Luftfartens Vedkommende komme til at ligge anderledes, og man kan derfor kun glæde sig over den Forstaaelse og den Interesse, der fra den danske Regerings Side har været vist og stadig vises for dansk Luftfarts Fremme.

Forsat fra Side 190.

Valuta har finske Skibe i en vis Udstrækning faaet Ret til fri Sejlads mellem udenlandske Havne. Paa denne Maade er der indsejlet 4 Millioner svenske Kroner. Disse Penge skal senere anvendes i den finske Skibsfarts Interesse.

Den finske Handelsflaade har haft mange og alvorlige Havarier. Paa Grund af Valutavanskeligheder og af andre Aarsager har Reparationer paa udenlandske Værfter kun kunnet finde Sted i meget begrænset Omfang. Dette har bevirket, at der har hobet sig en Bunde Reparationer op paa de finske Værfter.

KØBENHAVNS OG NORDEUROPA'S LUFTRAFIK

Paa det danske Luftfartsselskabs Generalforsamling udtalte Formanden, Civilingeniør *Per Kampmann* i sin Beretning, at vor Lufthavn med sin Beliggenhed og efter de foretagne Forbedringer maatte blive det naturlige Knudepunkt for den nordeuropæiske Lufttrafik.

Regnskabet viste et trods Forholdene særdeles tilfredsstillende Resultat, nemlig et Nettooverskud paa 613,000 Kr., hvortil kommer Statssubventionen paa 471,000 Kr., der er overført direkte til Materiefornyelsesfonden. Det gode økonomiske Resultat skyldes, at alle Ruterne har været saa at sige totalt belagt, hvilket gav Civilingeniør *Per Kampmann* Lejlighed til at udtale, at det hermed er bevist, at Luftfart kan betale sig og drives uden Statsstøtte, der kræves blot en fornuftig Udnyttelse af etablerede Ruter uden ødelæggende Konkurrence!

Regnskabet balancerede iøvrigt med 1,360,000 Kr., og Aktionærerne faar 5 pCt. i Udbytte. Med Hensyn til Frem-

tiden nævnte Bestyrelsens Formand nogle af de vigtigste Hovedpunkter fra sin store Radiotale fornylig, og udtalte bl. a., at en fuldkommen Fornyelse af Materiellet var nødvendigt, saa snart Krigen var til Ende. I den Anledning havde man forhandlet med Ministeriet om Ændringer i Koncessionsbestemmelserne, og disse Forhandlinger var ført til et tilfredsstillende Resultat. Der var ligeledes forhandlet angaaende en Udvidelse af Selskabets Aktiekapital, disse Forhandlinger vil snart være afsluttet, og man vilde saa indkalde til en ekstraordinær Generalforsamling. Alle Valg til Repræsentantskab og Bestyrelse var Genvalg.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Kockums mek. Verkstad i Malmø har der været Prøvetur med Nybygningen *La Plata*, som Værftet har bygget til Rederi A/B Nordstjernen. *La Plata* er et Motorskib paa 7,650 Tons d.w., og Farten er beregnet til 16½ Knob paa fuld Last. Efter Prøveturen gik Skibet gennem Falsterbo-Kanalen til Oplægning i svensk Østersøhavn.

Fra Eriksberg har der været Søsætning paa et ca. 6,000 Tons d.w. Lastmotorskib, som Værftet bygger for Svenska Amerika Mexico Linien. Nybygningen, der fik Navnet *Tidaholm*, er af Shelterdæktypen. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 400 Fod, Bredde 57 Fod 8 Tommer, maalt Dybde til Shelterdæk 35 Fod 3 Tommer, Dybgang 23 Fod 6 Tommer. Maskineriet skal bestaa af en 2-Takts enkeltvirkende B. & W.-Dieselmotor. *Tidaholm* er bygget til Lloyds højeste Klasse.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Principiel Søretsdom ved Højesteret

Højesteret har afsagt Dom i en Sag fra Sø- og Handelsretten, hvor der var Tale om Erstatning for en Ladning, der gik tabt, ved at et Skib i Konvoj blev paasejlet og sank. Retten skulde afgøre, om Hændelsen var Krigsskade eller almindelig Søskade.

Den 16. Marts 1940 ca. Kl. 23 fandt der i Nordsøen et Sammenstød Sted mellem den norske Danper »Listo« og Motorskibet »Basra«, som sejlede under Panamas Flag, men disponeredes af en norsk Reder. Skibene sejlede i Konvoj. »Basra« sank, og Skibets Ladning — 5,200 Tons Kulstøv, bestemt til Københavns Belysningsvæsen — gik tabt. »Listo«, der havde en Ladning Kul og Køks til Kristianssand, led betydelig Skade. Københavns Belysningsvæsen havde et Tab paa godt en halv Mill. Kr.

Ladningen var assureret hos Forsikrings-Aktieselskabet Skandinavia, og mod Krigsskade havde man assureret hos Dansk Krigs-Søforsikring for Varer. Belysningsvæsenet henvendte sig til begge Selskaber, men blev afvist, idet »Skandinavia« hævdede, at der alene var Tale om Krigsskade, medens Krigs-Søforsikringen paastod, at det dreiede sig om almindelig Søskade. Senere har Belysningsvæsenet dog faaet fuld Dækning, idet Selskaberne har betalt hver Halvdelen med det Forbehold, at Retten skulde træffe Afgørelse angaaende den endelige Fordeling.

»Skandinavia« anlagde derefter ved Sø- og Handelsretten Sag mod Dansk Krigs-Søforsikring for Varer med Krav om at faa 176.019 Kr. Subsidiært paastod man, at Retten skulde foretage en Fordeling af Skaden mellem de to Selskaber. (Sidstnævnte Paastand blev afvist, idet Retten siger, at der hverken i Lovgivningen eller i vedkommende Forsikringsaftaler findes Hjemmel for en saadan Fordeling).

Medens Sagsøgeren gjorde gældende, at Sejlads i Konvoj med blændede Lanterner forøgede Faren paa en saadan Maade, at Sammenstødet maatte betegnes som Krigsskade, hævdede Krigs-Søforsikringen, at denne Form for Sejlads alene var en Onforordning til at vise ekstra Omhu med Hensyn til Navigeringen. En saadan Omhu mente man ikke var udvist. Styrmanden paa »Listo« havde saaledes forladt Broen for at tænde Nathuslampen, og den egentlige Aarsag til Kollisionen var, at »Listo« derefter var uden Udkig, og at der ikke kunde føres Kontrol med Skibets Kurs, idet der ikke var Lys paa Kompasset.

Sø- og Handelsretten gav Krigs-Søforsikringen Medhold og udtalte bl. a.: Den Omstændighed, at de to Skibe sejlede i Konvoj og var bundet til at følge de for saadan Sejlads fastsatte Regler m. H. t. Blænding af Lanterner m. v., findes vel at have øget Faren paa Søen og saaledes have medvirket til den stedfundne Kollision. Den væsentligste Aarsag til denne bor dog efter Rettens Mening ikke søges i disse af Krigen bestemte Forhold, men deri, at »Listo« Ledelse har gjort sig skyldig i Forsømmelse m. H. t. Navigeringen af Skibet, dels ved ikke at have haft behørigt Udkig om Bord.

Krigs-Søforsikringen blev derfor frifundet, og »Skandinavia« skulde betale 3000 Kr. i Sagsomkostninger.

Denne Dom blev stadfæstet af Højesteret i Henhold til de i Sø- og Handelsretten anførte Grunde, og Appellanten skal betale 3000 Kr. i Sagsomkostninger for Højesteret.

Ca. 450 Sømandshustruer i Sommerlejr i Aar

I Sommeren 1942 lod »Indenlandsk Sømandsmission« paa Initiativ af Sekretæren, Sømandspræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm afholde to Sommerlejrer hver paa 14 Dage for Sømandsbørn og Sømandshustruer, hvis Mænd enten sejlede i det fremmede eller var omkommet. — Den ene Lejr holdtes ved Karlslunde Strand i Juni Maaned, og den anden ved Sejrøbugten i September Maaned. Der deltog ialt 62 Modre og 95 Børn. Leder var Sømandspræst Eilschou-Holm og Sømandsmissionær Edm. Almsøe.

I Aar har »Indenlandsk Sømandsmission« modtaget et overvældende Antal Henvendelser om Deltagelse i Lejr i Sommeren 1943, og der er nu fuldt tegnet til 3 store Lejre.

Den første holdes i Juni Maaned paa »Klinteborg« pr. Faarevejle St. ved Sejrøbugten, og den faar ca. 140 Deltagere foruden de frivillige Hjælpere.

Den anden afholdes paa Hoptrup Højskole ved Haderslev i August Maaned. Denne Lejr faar ca. 110 Deltagere, der alle kommer fra Esbjerg. Lejrens Økonomi sikres af Esbjerg Fiskeriforening, der har rettet Henvendelse til »Indenlandsk Sømandsmission« om at lede Lejren.

Den tredje Lejr afholdes i September Maaned paa »Sejrborg« pr. Asnæs St. ved Sejrøbugten og faar ca. 210 Deltagere.

Sømandsmissionen haaber saaledes at faa ca. 450—475 Sømandshustruer og Sømandsbørn i et 14 Dages Sommerlejrhold. Den første og den sidste Lejr ledes af Sømandspræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm og Sømandsmissionær Edm. Almsøe, og Lejren paa Hoptrup ledes af Sømandspræsten og Sømandsmissionær Lodberg-Jensen.

Alt er gratis for Deltagerne fra deres Hjem, indtil de efter 14 Dage alter vender tilbage. De samlede Udgifter beløber sig til ca. 30.000 Kr., der for største Partens Vedkommende er indsamlet blandt Skibsfartens Mænd og andre interesserede. Bidrag modtages med stor Tak fremdeles.

Nyanskaffelser til Søfartens Bibliotek

Den i Tilslutning til Søfartens Bibliotek oprettede Studiensamling har udsendt sin femte Meddelelse om Nyanskaffelser. Studiensamlingen, der begyndte i 1941 med 1717 Bind, bestaar nu af 3514 Bind — er altsaa vokset til mere end det dobbelte.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

To nye Fiskekuttere til Hundested

Hundested Skibsværft (Indehaver Jens Vejmand og E. Svendsen) har afleveret en ny Nordso-Fiskekutter til Fiskeskipper Anton Henriksen, Hundested. Kutteren, der er paa 24 Tons, har faaet Navnet »Capella« og er forsynet med en 60 H.K. Hundested-Motor og i øvrigt fuldt moderne udrustet til Nordsofiskeri.

Lynæs Skibsværft (Indehaver Chr. M. Madsen) har ligeledes afleveret en ny Nordso-Fiskekutter. Den er bygget til Fiskeskipper Mejner Rasmussen, Hundested. Kutteren, der er paa 20 Tons og har faaet Navnet »Milano«, er bygget rundgattet og er forsynet med en 65—70 H.K. Hundested-Motor, moderne Trawl- og Vaadspil, elektrisk Lys m. m.

Paasejling i Sydhavnen

Besætningen paa Motorskibet *Rørdal* af Mariager har i Søretten afgivet Forklaring i Anledning af, at Skibet den 8. Maj d. A. i Sydhavnen er blevet paasejlet og beskadiget, medens det laa fortojet ved Lemwigh-Müller & Munchs Plads.

Foreren, Kaptajn V. Madsen, der ikke havde været om Bord, da Paasejlingen skete, forklarede, at Paasejlingen fandt Sted i Middagstiden, medens Folkene var nede for at spise Middag. Et fremmed M/S »Wilma« vilde forhale langs med »Rørdal« og havde i delte Øjemed sat en Trosse paa »Rørdal«. Antagelig er »Wilma« halet for nær ind paa »Rørdal« for at faa Munden, der havde sat en Trosse fast paa »Rørdal«, om Bord igen. »Rørdal« fik et Køje paa Poopen knust og flere Plader omkring Køjet trykket ind. Om Bord i »Wilma« anvendte man en firkantet Træfender for at afbøde Sammenstødet og det er antagelig denne, der har knust Køjet og trykket Pladerne ind.

Løgstør Skibsværft

Efter at have ligget stille hen i en Snes Aar, har Løgstør Skibsværft genoplagt Byggevirksomheden. Værftet begynder med en Ordre paa en Fiskekutter til Fiskeskipper Kr. Christensen, Skrillinge Strand. Kutteren faar en 80 H.K. Motor og skal leveres til Efteraaret.

Havneudbygning

Entreprenørfirmaet Trillingegaard, Aarhus, begynder d. 1. September en Udvidelse og Uddybning af Rønne Sydhavn. Det opgravede Fyld skal føres til Land og anbringes i nye Moler. Arbejdet, der drejer sig om et Beløb paa ca. 900.000 Kr., skal være udført indtil i Løbet af 1945.

Lejdeskibe med Last til 18 Mill. Kr.

I den forløbne Uge er tre Lejdeskibe kommet til Sverige med meget værdifulde Laster fra Sydamerika. De tre Baade er Svenska Amerika Mexico Liniens *Svaneholm*, Svenska Orientliniens *Boreland* og Ostasiatiska Kompaniets *Nagara*.

Svaneholm og *Boreland* medførte hver godt 4000 Tons Last, for Størstedelen Foderkager, vegetabiliske Olier, Oliefrø og forskellige Industrivarer. *Nagaras* Last, der er paa mere end 9000 Tons, bestaar hovedsagelig af Ris, Bomuld, Kakao, Bønner og Kaffe. De tre Skibes samlede Last har en Værdi af 18 Millioner svenske Kroner.

Malmö Frihavn

Paa en Generalforsamling i Malmö Frihamns A/B oplystes det, at den udlossede Lastemængde i Fjor udgjorde 72,000 Tons mod 86,000 Tons Aaret forud, og den lastede Godsmængde var ca. 41,000 Tons mod 119,000 Tons i 1941. Denne betydelige Formindskelse skyldes, at en vis Lastning af Sten er overført til Toldhavnen.

Malmö Frihavn er blevet anløbet af 328 Skibe paa ca. 123,000 NRT. For 1941 var Tallet 371 Skibe paa 213,000 NRT.

Sømandsmissions-Konferencer i Stockholm og Göteborg

Sekretæren for Indenlandsk Sømandsmission, Sømandspræst Eilschou-Holm, København, deltager i disse Dage i en Sømandsmissions-Konference i Stockholm efter Indbydelse af Formanden for den svenske Sømandsmission, Erkebiskop, Dr. Erling Eidem.

Fra Stockholm tager Pastor Eilschou-Holm til Göteborgs Skærgaard for at deltage i den svenske Bethelforenings Aarskonference som Repræsentant for den danske Broderkreds paa Havet.

Portugal køber hurtiggaaende Damper

Den portugisiske Handelsmarine har købt Damperen »Oceanica«, som er hjemmehørende i Costarica. Damperen er paa 6,480 Tons, og da den kan løbe 17 Knob, anses den for at blive det hurtigste Skib i den portugisiske Handelsflaade.

Protest mod den svejtsiske Stats Rederivirksomhed

Det svejtsiske Speditørforbund har nylig holdt Generalforsamling, hvor bl. a. Spørgsmaalet om den svejtsiske Skibsfarts Stilling efter Krigen blev behandlet.

Forbundet vedtog i Forbindelse med denne Sag en Resolution, hvori der paa det bestemteste toges Afstand fra enhver Tanke om, at Staten skulde fortsætte med sin Rederivirksomhed efter Krigen. Resolutionen giver Udtryk for, at Staten bør skille sig af med sine Skibe endnu medens der er gode Priser at faa for dem. Efter Forbundets Opfattelse bør de private svejtsiske Skibsredere heller ikke fortsætte deres Virksomhed efter Krigen med direkte eller indirekte Statsstøtte, da en saadan Politik vil blive uudholdelig for det svejtsiske Næringsliv, hævdes det. Der henvises i denne Forbindelse til, at Landet paa Grund af sin geografiske Beliggenhed gennem Aartier har nydt godt af Preferencefragter og at betydelige Bestillinger fra udenlandske Redere er kommet den svejtsiske Industri til Gode.

Shell Union Oil Co.

Shell Union Oil Co. havde i 1942 Indtægter paa \$85,79 Millioner, hvilket er 16,79 Mill. mere end det foregaaende Aar. Nettooverskudet andrager 16,86 Mill. mod 10,77 Mill. i 1941. Selskabet udbetaler \$1 i Dividende pr. Aktie.

Portugal bygger sit første Tankskib

En værdifuld Tilvækst til den portugisiske Handelsflaade er for Tiden under Bygning. Det er et Tankskib med en Lastevne paa 8,000 Tons. Det er det første Tankskib til den portugisiske Handelsflaade, der bygges i selve Portugal.

Brasilien bygger Træskibe til Kystfarten

Under Ledelse af portugisiske Ingeniører er man paa et brasiliansk Værft begyndt at bygge en Serie Træskibe, som skal kunne laste 8—900 Tons. Det er Sejlskibe, der skal udstyres med Hjælpemotor. Skibene, der hævdes at være et Eksperiment, skal kun anvendes i Kystfarten.

PERSONALIA**75 Aar**

Forhenværende Skibsfører, Kaptajn *Jørgen Jørgensen*, der har sit Hjem i Prinsesse Maries Hjem, fyldte i Onsdags 75 Aar.

50 Aar

Tidligere Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, nu Ejer og fører af Motorskibet *Dania*, Kaptajn *H. V. Schrøder*, fylder paa Torsdag — den 10. Juni — 50 Aar. Kaptajn Schrøder er Medlem af Den almindelige danske Skibsførerforenings Bestyrelse.

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Maj Maaned afholdte Haandværkerprøve havde indstillet sig seks Eksaminander, der alle bestod.

Søkortarkivet

Overkobbertrykker ved Søkortarkivet *Johannes Bech* har med Udgangen af Maj Maaned efter Ansøgning paa Grund af Alder og med Pension forladt Arkivets Tjeneste.

Søværnet

Med Udgangen af Maj Maaned har Maskinmester af 3. Grad i Søværnet *Marius Georg Frederik Svendsen* forladt Søværnets Tjeneste paa Grund af Alder og med Pension.

Statsbanerne

Efter Indstilling af Trafikministeren er ved kongelig Resolution Skibsmaskinmester af 2. Grad ved Statsbanerne *Niels Laurids Hylsebæk*, Storebæltsoverfarten, udnævnt til Skibsmaskinmester af 1. Grad ved Statsbanerne fra 1. August 1943, indtil videre med Tjeneste ved nævnte Overfart.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070. 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 D/S »Activ«, Korsør.
 D/S af 1912.
 D/S af 1925, Esbjerg.
 D/S »Als«.
 Rederiet Andreas Christensen.
 D/S »Baltic«.
 D/S »Bes«.
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
 A/S Christiansholms Fabriker
 C. Clausen, Svendborg.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S
 D/S »Hafnia«.
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.
 D/S »Helmdal«.
 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-Tankhaand og Linierederi.
 D/S »Nautic«.
 Navitas A/S
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 Alfred Olsen Transport Co.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phønix«, Esbjerg.
 Poseidon Shipping Comp. A/S.
 D/S »Progress«.
 J. Saabye & O. Lerche, A/S.
 D/S »Samsø«.
 D/S »Solnæs«.
 A/S Det Store Nordiske Telegraf-selskab.
 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«.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 2. Juni 1943.

Nr. 22.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnemont 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 Kvarterabonnemont 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. Kvarterabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnemont. Enkolte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort. Nr. 116 B. Roskilde Fjord, *Lynæs—Frederikssund*. 1943. Maalestok 1 : 25 000. Kortet indeholder Specialkort over *Hundested, Lynæs, Frederiksværk Staalvæværk, Frederiksværk* og *Frederikssund* Havne i Maalestok 1 : 4 000. Pris Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

I. Østersøen.

972. Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn Indløb. Oprensningsarbejder afsluttet. Sømærke genudlagt.

Efter afsluttet Oprensningsarbejde er Dybden i Indløbet til *Rodby* Havn paa c. $54^{\circ} 39' N$, $11^{\circ} 21' E$. atter normal, 4,0 m. Den hvide Stage med 1 Halmvisk ved Indløbets W.-Side er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 15/709 1943. Kort Nr. 185 og 186. Havnelods, Side 182, Tillæg Nr. 1, Side 11.)

973. Letland. Steinort S. Maalt Mil. Baaker opført.

(N. f. S. Nr. 21/1173. Berlin 1943.)

Ved *Saraiken* er opført 3 Par Baaker ved maalt Mil paa følgende 3 Pladser:

- a) Bagbaake: $56^{\circ} 39' 59''_{15} N$, $21^{\circ} 04' 26''_{84} E$.
Forbaake: $56^{\circ} 39' 59''_{15} N$, $21^{\circ} 02' 59''_{08} E$.
- b) Bagbaake: $56^{\circ} 40' 59''_{03} N$, $21^{\circ} 04' 45''_{33} E$.
Forbaake: $56^{\circ} 40' 59''_{03} N$, $21^{\circ} 03' 17''_{04} E$.
- c) Bagbaake: $56^{\circ} 42' 58''_{80} N$, $21^{\circ} 04' 59''_{34} E$.
Forbaake: $56^{\circ} 42' 58''_{80} N$, $21^{\circ} 03' 34''_{10} E$.

Baakerne er umalede Tremmebaaker, der afsluttes for oven med en Diamant.

Baakerne i hvert af Baakeparrene er overet i Pejling 90°_{7} .

Kursen i Banen: 180°_{7} (0°_{7}).

Afstanden mellem a) og b) er 1 Sm, mellem b) og c) 2 Sm.

(Kort Nr. 181.)

974. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 21/1161. Berlin 1943.)

Den 12., 20. og 27. Juni 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 1700 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.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Semaforen paa E.-Molen.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

975. Tyskland. Stralsund W.-lige Indsejling. Fyr ødelagt.

(N. f. S. Nr. 21/1164. Berlin 1943.)

Det S.-lige Ledefyr paa Duc d'Albe paa c. $54^\circ 18',_8$ N. $13^\circ 06',_6$ E., ved E.-Siden af Løbet gennem *Stralsund* Havn, er ødelagt. Pæleresterne, hvorover der er 3 m Vand, er afmærket med en Tønde med E.-Topbetegnelse.

976. Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.

(N. f. S. Nr. 21/1166. Berlin 1943.)

Skydeøvelser foretages indtil videre hver Tirsdag, Fredag og Lørdag fra c. 1 Time før til 1 Time efter Solnedgang fra en Skydeplads paa c. $54^\circ 10',_5$ N. $12^\circ 03',_2$ E., ved *Diederichshagen*.

Skydeomraaderne er:

a. Tirsdage og Fredage:

En Sektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af 2 Linier, der fra Skydepladsen gaar til Punkterne henholdsvis c. $54^\circ 10',_5$ N. $11^\circ 48',_4$ E. og $54^\circ 15',_5$ N. $12^\circ 15',_0$ E. samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius 9 Sm. Sikkerhedshøjde: 5000 m.

b. Lørdage:

En Sektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af 2 Linier, der fra Skydepladsen gaar til Punkterne henholdsvis c. $54^\circ 10',_7$ N. $11^\circ 56',_0$ E. og $54^\circ 12',_6$ N. $12^\circ 09',_4$ E. samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius 4 Sm. Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Signaler for Skydning vises fra en Mast ved Skydepladsen.

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**977. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Lynnetløb. Uddybningsarbejder afsluttet. Afmærkning atter i Orden.**

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/90 1943 meddeles, at Uddybningsarbejderne i *Lynnetløb* paa c. $54^\circ 41',_9$ N. $12^\circ 37',_2$ E. nu er afsluttet. Den ved Løbet udlagte Afmærkning er atter paa Plads.

(E. f. S. Nr. 1/90 1943.)

978. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundby Sejlforenings Havn. Afmærkning genudlagt.
Afmærkningen ved Indsejlingsrenden til *Sundby Sejlforenings Havn* paa c. 55° 40' N. 12° 38' E. er genudlagt.
979. Danmark. Lille-Bælt. Strib Havn. Sunket Vrag. Advarsel.
Et i *Strib* gamle Færgehavn paa c. 55° 32',₄ N. 9° 45',₈ E. indlagt Skib er sunket og ligger farligt for Skibe, der vil benytte Havnen.
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

980. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 28. Maj 1943 fandtes Dybden ikke at være under 6,₃ m.
(E. f. S. Nr. 17/793 1943.)
981. Danmark. Isefjord. Bramsnæs Vig. Ejby Fiskerihavn. Oplysning om Dybde.
Dybden i *Ejby Fiskerihavn* paa c. 55° 41',₇ N. 11° 50',₅ E. er c. 2,₂ m, umiddelbart op til den S.-lige Mole er Dybden dog kun c. 1,₅ m.
(Kort Nr. 116. Danske Lods II, Side 164. Havnelods Side 55. Tillæg Nr. 1, Side 4.)
982. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Kolby Kaas Anduvning. Sømærke genudlagt.
Kolby Kaas hvide Stage med Halmvisk paa c. 55° 47',₉ N. 10° 31',₈ E., ved Landgrunden N. for Havnen, er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 1/136 1943.)
983. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNW. Vragafmærkning inddraget.
Vragvageren, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa 56° 40' (30") N. 10° 44' (00") E., c. 9½ Sm 339° fra *Gerrild Fyr*, er inddraget.
Paa Stedet, hvor Vraget var sunket, findes kun enkelte spredte Cementsække paa Havbunden.
(E. f. S. Nr. 20/930 1943.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

984. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 27. Maj 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:
I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold, bekendtgøres efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

§ 1.

I nedennævnte Omraader fastsættes følgende Indskrænkninger i Adgangen til Sejlads, Ankring og Fiskeri m. v.

I. Nordsøen og Skagerrak.

A. Ved *Blaavand*.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- | | |
|---|---|
| a) 55° 32', ₂ N. 8° 09', ₂ E. | c) 55° 35', ₀ N. 7° 51', ₀ E. |
| b) 55° 30', ₇ N. 8° 00', ₀ E. | d) 55° 37', ₆ N. 8° 07', ₂ E. |

(E. f. S. Nr. 18/840 1943. Kort Nr. 94 og 93).

B. Ved *Hirtshals*.

Al Udøvelse af Fiskeri med Slæberedskab samt Opankring er forbudt i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) $57^{\circ} 36',_0$ N. $9^{\circ} 58',_5$ E. c) $57^{\circ} 40',_5$ N. $9^{\circ} 46',_5$ E.
 b) $57^{\circ} 42',_5$ N. $9^{\circ} 57',_5$ E. d) $57^{\circ} 34',_0$ N. $9^{\circ} 55',_0$ E.

(E. f. S. Nr. 1/162 1943. Kort Nr. 02).

II. Limfjorden.

A. Ved *Tisted Havn*.

I et Omraade i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn* mod N. og W. begrænset af Kysten, mod S. af Breddeparallellen $56^{\circ} 55'$ N. og mod E. af Meridianen $8^{\circ} 46'$ E. er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art forbudt.

Sejlads til og fra *Tisted Havn* er dog tilladt i Fyrlinien og skal foregaa ad den korteste Vej.

Inden for den Del af ovennævnte Omraade, der begrænses mod N. og W. af en ret Linie gennem to Baaker paa *Silstruphoved* til en rød- og hvidstribet Bøje paa $56^{\circ} 55',_7$ N. $8^{\circ} 43'$ E. og derfra en ret Linie gennem *Tisted Andelssvineslagteris* Skorsten, mod S. af Breddeparallellen $56^{\circ} 55'$ N. og mod E. af Meridianen $8^{\circ} 46'$ E. er endvidere Fiskeri tilladt om Dagen, naar Sigtbarheden er over 1,5 Sm, og om Natten, naar Sigtbarheden er over $2,5$ Sm.

(E. f. S. Nr. 3/330 1943. Kort Nr. 104.)

B. Ved *Hanklit*.

I et Omraade i *Tisted Bredning* beliggende ud for *Hanklit* og begrænset af en Cirkelbue med Centrum i Punktet $56^{\circ} 54' 04''$ N. $8^{\circ} 45' 24''$ E. og med Radius 200 m er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art forbudt.

(E. f. S. Nr. 1/156 1943).

III. Kattegat.

A. Øst for *Skagen*.

Det forbydes at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der mod N. begrænses af Breddeparallellen $57^{\circ} 50'$ N. mod S. af Breddeparallellen $57^{\circ} 35'$ N., mod W. af Meridianen gennem *Grenens E.-Pynt* og mod E. af *svensk territorialt Farvande*.

(E. f. S. Nr. 1/127 1943).

B. Ved *Skagen, Frederikshavn og Sjællands Rev*.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. Ved *Skagen*.

- a) $57^{\circ} 43',_5$ N. $10^{\circ} 38',_5$ E.
 b) $57^{\circ} 43',_5$ N. $10^{\circ} 46',_0$ E.
 c) $57^{\circ} 45',_5$ N. $10^{\circ} 46',_0$ E.
 d) $57^{\circ} 44',_6$ N. $10^{\circ} 39',_2$ E.

(Kort Nr. 101 og 100).

2. Nord for *Frederikshavn*.

- a) $57^{\circ} 28',_0$ N. $10^{\circ} 31',_0$ E.
 b) $57^{\circ} 46',_5$ N. $10^{\circ} 42',_0$ E.
 c) $57^{\circ} 48',_5$ N. $10^{\circ} 52',_0$ E.
 d) $57^{\circ} 47',_0$ N. $10^{\circ} 53',_0$ E.
 e) $57^{\circ} 45',_2$ N. $10^{\circ} 44',_0$ E.
 f) $57^{\circ} 27',_7$ N. $10^{\circ} 32',_5$ E.

(Kort Nr. 101 og 100).

(E. f. S. Nr. 1/210 1943).

3. Ved *Sjællands Rev*.

- a) $55^{\circ} 59',_0$ N. $11^{\circ} 17',_5$ E.
 b) $56^{\circ} 06',_0$ N. $11^{\circ} 05',_4$ E.
 c) $56^{\circ} 08',_0$ N. $11^{\circ} 10',_0$ E.
 d) $56^{\circ} 03',_7$ N. $11^{\circ} 18',_0$ E.
 e) $56^{\circ} 00',_0$ N. $11^{\circ} 18',_0$ E.

(Kort Nr. 103, 102, 125 og 100).

C. Ved *Sjællands Nordkyst (Melby)*.

Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt inden for et med Bøjer afmærket Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) $56^{\circ} 01' 11''$ 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. e) $56^{\circ} 05' 42''$ N. $12^{\circ} 01' 33''$ E.
 c) $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 42''$ E. f) $56^{\circ} 02' 20''$ N. $12^{\circ} 01' 00''$ E.

Omraadet kan dog frit passeres hver Dag i Tiden mellem Kl. 0200 og Kl. 0700.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1943
1/1 Bekendtgørelse om Søjlanvisninger for Skibe.
1/2 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstromsbroen.
1/6
2/250
2/251
4/342
7/452
8/496
13/652 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske
14/706 } Farvande.
16/759
18/799
19/847

I. Østersøen.

- 1943
1/7 Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.
1/8 Østersøen, E.-lige Del. Mineomraader.
18/800 Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn Indsejling. Tilsanding.
18/801 Danmark. Gedser Anduvning. Rødsand Reude S. Klokketønde midlertidigt i Uorden.
21/932 Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
7/454 Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn. Dybde aftaget.
18/802 Danmark. Fakse Havn. Oprensningsarbejder iværksat.
19/883 Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
1/14 Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/16 Danmark. Bornholm. Nekse Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
1/18 Danmark. Christiansø. Søjladsforskrift.
3/299 Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen. Søjlanvisning af Hensyn til Minefaren.
7/455 Sverige. Trelleborg—Smygeluk. Søjlanvisning.
1/19 Sverige. Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Søjladshindringer.
1/21 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22 Sverige. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23 Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/24 Sverige. Kalmarsund. Søjladsforskrift. Uddybningsarbejder.
1/25 Sverige. Öland E. Oplysninger om Søjløb og Afmærkning.
1/26 Sverige. Öland E. Miner udlagt.
1/27 Sverige. Arholma og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.
1/28 Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
19/851 Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.
1/29 Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.
1/30 Sverige. Oxelösund. Marsviken. Bombekastningsøvelser.
1/31 Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Miner udlagt. Advarsel.
1/32 Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.
19/849 Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
19/850 Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite—Östergarn. Skydeøvelser.
1/33 Sverige. Hävringe—Kråkelund. Miner udlagt.
1/34 Sverige. Søjlløbet Arkö—Häradskär. Barösund. Lodsartøj udlagt.
1/35 Sverige. Utlängan—Landsort. Hävringe. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrakibs Plads.

1948	
6/428	Sverige. <i>Nyköping E.</i> Skydeøvelser. Advarsel.
1/36	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> og Farvandet ved <i>Oxelösund</i> . Forbud mod Ankring.
1/37	Sverige. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved <i>Viksten</i> . Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.
7/456	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Landsort—Dalarö</i> Sejløb. <i>Östra Röko</i> . Lodsartøjs Plads.
1/38	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Arholma</i> . <i>Svenska Högarne</i> . <i>Huvudskär</i> . Forbudte Løb.
1/39	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> . Miner udlagt. Advarsel.
1/40	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Härsfjärden</i> . Ankring og Fortøjning forbudt.
15/717	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> . Skydeøvelser.
1/41	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Lilla Värtan</i> . Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/42	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Fjäderholmarna</i> . Forbudt Omraade.
17/782	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Lindalssundet E.</i> Sejladsforskrift.
1/43	Sverige. <i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Vaxholm</i> Fæstningsomraade. Miner udlagt.
1/44	Sverige. <i>Södra Kvarnen</i> . Minespærring. Advarsel.
1/45	Sverige. <i>Öregrund's Skærgaard</i> . Midlertidigt Sejløb og Lodsfarvand.
1/46	Sverige. <i>Bottniske Bugt</i> . <i>Luleå</i> Anduvning. Skydeøvelser.
21/938	Sverige. <i>Bottniske Bugt</i> . <i>Luleå Skærgaard</i> . Bombekastningsøvelser.
21/939	Sverige. <i>Bottniske Bugt</i> . <i>Nederkalix Skærgaard</i> . Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/48	Finland. Sejlansvianing.
1/49	Finland. <i>Skärgårdshavet</i> . <i>Aland</i> . Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
1/50	Tyskland. Signaler forbudt i <i>tyске</i> Farvande.
1/51	Tyskland. <i>Østersøen W.-lige Del</i> . Fyr midlertidigt slukket.
1/52	Tyskland. <i>Østersøen W.-lige Del</i> . Lodstvang.
1/53	Tyskland. <i>Østersøen W.-lige Del</i> . Sejladsforskrifter.
1/54	Tyskland. <i>Warnemünde—Gedser</i> . Forbud mod Ankring.
1/55	Tyskland. <i>Memel</i> Anduvning. Skydeomraade.
3/320	} Tyskland. <i>Memel</i> Anduvning. Forbudt Omraade.
3/321	
1/56	} Tyskland. <i>Pillau</i> Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/57	
1/58	Tyskland. <i>Danzig Bugt</i> . <i>Pillau W.</i> Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/59	Tyskland. <i>Danzig Bugt</i> . <i>Pillau W. t. S.</i> Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/61	Tyskland. <i>Danzig Bugt</i> . <i>Kahlberg</i> . Forbudt Omraade.
1/62	Tyskland. <i>Danzig Bugt</i> . <i>Kahlberg</i> . Forbud mod Ankring og Fiskeri.
9/516	} Tyskland. <i>Danzig Bugt</i> . Skydeøvelser.
13/664	
1/64	Tyskland. <i>Danzig Bugt</i> . <i>Gotenhafen</i> . Sejladsforskrift.
14/694	Tyskland. <i>Danzig Bugt</i> . <i>Gotenhafen</i> . Signal ved Passage af <i>Hela</i> .
1/65	Tyskland. <i>Danzig Bugt</i> . <i>Putziger Wiek</i> . Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
1/66	Tyskland. <i>Danzig Bugt</i> . <i>Putziger Wiek</i> . Skydeøvelser.
1/67	Tyskland. <i>Nest</i> . Skydeøvelser.
22/974	Tyskland. <i>Kolberg W.</i> Skydeøvelser. Advarsel.
1/68	Tyskland. <i>Swinemünde</i> . Advarsel til Søfarende.
1/69	Tyskland. <i>Rügen E.-Kyst</i> . Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/70	Tyskland. <i>Darsser Ort W.</i> Forbud mod Ankring og Fiskeri.
17/768	Tyskland. <i>Warnemünde</i> . <i>Warnow</i> . Uddybningsarbejder.
22/976	Tyskland. <i>Warnemünde W.</i> Skydeøvelser.
1/71	Tyskland. <i>Mecklenburg Bugt</i> . <i>Lübeck Bugt</i> . <i>Pelzerhaken</i> Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
1/72	Tyskland. <i>Kieler Bugt</i> . Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/73	Tyskland. <i>Kieler Bugt</i> . <i>Schönberg Baae</i> NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
1/74	Tyskland. <i>Kieler Fjord</i> . Undervandshindringer. Advarsel.
1/75	Tyskland. <i>Kieler Fjord</i> . <i>Büllk</i> NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
13/667	Tyskland. <i>Kiel Havn</i> . <i>Hollenau Red</i> . Forbud mod Ankring.
6/433	Tyskland. <i>Kiel Havn</i> . <i>Möllenort W.</i> Sømærker midlertidigt udlagt.
1/76	Tyskland. Passage gennem <i>Kielerkanalen</i> .
1/77	} Tyskland. <i>Eckernförde Fjord</i> . Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
1/78	

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

1948	
1/79	Danmark. <i>Sundet N.-lige</i> Anduvning. Vagtskib.
10/550	Danmark. <i>Sundet</i> . <i>Gilleleje Havn</i> . Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
10/551	Danmark. <i>Sundet</i> . <i>Hornbæk Havn</i> . Dybde midlertidigt aftaget.
1/80	Danmark. <i>Sundet</i> . <i>Helsingør</i> . Havnearbejder. Kabel udlagt.
1/81	Danmark. <i>Sundet</i> . <i>Helsingør</i> . Havnearbejder iværksat. Advarsel.
20/926	Danmark. <i>Sundet</i> . <i>Helsingør Havn</i> . Signalstation indtil videre nodlagt.
17/787	Danmark. <i>Sundet</i> . <i>Humblebæk E.</i> Fortøjningsbøje udlagt.

- 1948
 18/826 *Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke forandret.*
 1/82 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*
 1/83 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 18/827 *Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke forandret.*
 21/944 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.*
 1/85 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
 21/945 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.*
 20/911 *Danmark. Sundet. Tuborg Havn Indsejling. Sømærke i Uorden.*
 1/86 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
 20/912 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Kloakledning. Midlertidig Skakto opføres.*
 1/88 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
 1/89 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 19/890 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalvebod Brygge. Kulkraner under Reparation. Advarsel.*
 7/460 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nodlagt.*
 1/91 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
 1/93 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
 8/490 }
 11/584 } *Sverige. Sundet. Sejlrotor afmærket. Sejladsforskrifter.*
 22/994 }
 1/95 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
 20/914 *Sverige. Sundet. Malmö. Lys- og Klokketønde midlertidigt ombyttet.*
 1/96 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
 1/97 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
 1/98 *Sverige. Sundet. Hällviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.*
 1/99 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*
 10/567 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom. Nyord Havn. Duc d'Albe væltet. Vragvager udlagt.*
 1/100 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads under Vejbroen over Ulvsund mellem Kalvehave og Koster.*
 16/750 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 1/104 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Boge Havn. Færgeleje under Bygning.*
 1/106 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje under Bygning.*
 4/378 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Isen.*
 1/107 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
 1/108 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 7/460 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*
 1/110 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.*
 18/832 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.*
 1/111 *Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrt ødelagt.*
 21/948 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 8/501 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 21/968 *Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke midlertidigt forsvundet.*
 1/115 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.*
 1/116 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*
 8/502 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Vindeby W. Bøjer udlægges midlertidigt. Advarsel.*
 18/834 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 1/118 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.*
 1/119 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.*
 8/482 *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*
 1/121 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Bro og Duc d'Alber midlertidigt opført.*
 11/612 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/122 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.*
 1/123 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*
 1/124 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
 1/125 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
 21/953 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1948
 1/127 *Kattegat. Skagerrak. Advarsel for Fiskere.*
 1/128 *Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.*

- 1948
 1/129 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.
 1/130 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.
 22/980 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
 9/526 *Danmark. Isefjord. Jægerspris.* Skydeøvelser. Advarsel.
 17/771 *Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig.* Skydning med Torpedoor. Advarsel.
 20/919 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikkhavn.
 1/133 *Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 21/955 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 19/871 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sølvgrund.* Sømærker i Uorden.
 1/137 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro.* Dybde aftaget.
 1/138 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 1/139 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.
 1/140 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 18/838 *Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofy.* Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 13/679 *Danmark. Kattegat. Anholt Havn.* Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
 1/141 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 1/142 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup* Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
 2/296 *Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/242 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.
 1/243 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.
 1/144 *Danmark. Kattegat. Læss. Østerby Havn.* Dybde aftaget.
 1/145 *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
 14/703 *Sverige. Kattegat. Halmstad* Indsejling. Uddybningsarbejder. Lystønde inddrages i kortere Perioder.
 1/146 *Sverige. Kattegat. Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/147 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.
 1/148 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 1/150 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidige Bestommelser angaaende Sejlads gennem Vejbroen over Aggersund.
 15/731 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
 19/873 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Duc d'Alber fjernet af Isen.
 16/753 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 1/153 *Danmark. Limfjorden. Skive Havn.* Dybde aftaget.
 1/154 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørødde Bro.* Tilsanding.
 1/157 *Danmark. Limfjorden. Vilsund* Anlægsbro. Dybde aftaget.
 1/158 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Reparationsarbejder.
 1/159 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 2/273 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1/160 *Danmark. Limfjorden. Odesundbroen.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Odde-sundbroen.
 6/451 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal.* Fyr væltet.
 19/875 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.
 8/487 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed. Afmærkning midlertidigt i Uorden.
 10/560 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn* Anduvning. Sømærke bortdrovet.
 1/163 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Dybde i Indløb aftaget.
 1/165 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/166 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1943
 1/167 } *Norge. Færlige Omraader. Advarsel.*
 21/958 }
 20/921 *Norge. Kamøy Fjord.* Mineomraade.
 20/922 *Norge. Forsanger Fjord.* Mineomraade.
 21/959 *Norge. Vest-Finmark.* Færligt Omraade. Advarsel.
 1/169 *Norge. Rognsund.* Mineomraade. Sejlads forbudt.
 1/170 *Norge. Kvalsund og Langsund.* Mineomraade. Advarsel.
 14/704 *Norge. Lyngenfjord.* Mineomraade.
 1/171 *Norge. Tromsø- og Sandesund.* Forbud mod Ankring.
 1/172 *Norge. Malangen Fjord.* Mineomraade. Advarsel.
 7/465 *Norge. Vågsfjord. Harstad.* Forbud mod Ankring.
 1/173 *Norge. Vestfjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/174 *Norge. Lofoten. Svolveær.* Alarmtilstand.
 1/175 *Norge. Folla.* Spærret Omraade.
 1/176 *Norge. Stifjord—Fugløyfjord.* Mineomraade.

1043.
 1/177 Norge. Follafjord Anduvning. Mineomraade.
 2/277 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.
 1/179 Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.
 16/765 Norge. Trondheim Omraade. Spærringsbestemmelser.
 1/180 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 1/181 Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Rød. Forbud mod Ankring.
 11/599 Norge. Kristiansund og Aalesund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrifter.
 11/600 Norge. Giskoy N. Spærret Omraade.
 1/182 Norge. Giskøund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
 1/183 Norge. Stadtlandet. Mineomraade.
 19/876 Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.
 1/184 Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
 16/757 Norge. Florøy. Afspærringsbestemmelser.
 12/646 Norge. Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord. Mineomraade.
 1/185 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
 1/186 Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.
 1/187 Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterno.
 2/278 } Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
 13/681 }
 13/682 } Norge. Bergen Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
 1/188 Norge. Hordaland. Lerøyfarvandene. Spærretid.
 1/189 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.
 1/190 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
 1/191 Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
 11/601 Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.
 1/193 Norge. Talgefjord. Mastrafjord. Mineomraader.
 1/194 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 12/647 Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.
 4/374 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
 1/195 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
 1/196 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 1/197 } Danmark. Graadby. Sandforskydning. Advarsel.
 8/490 }
 1/199 Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
 10/564 Danmark. Mano W. Sømærke midlertidigt udlagt.
 1/200 Danmark. Romo E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
 Oplysning om Dæmning.
 1/201 Lister Dyb. Romo—Sild. Forbud mod Ankring.
 1/202 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
 21/960 Holland. Ems. Delfzijl. Sluse midlertidigt spærret.
 1/203 Holland. Forbudte Omraader.
 1/204 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Rød. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1943
 1/238 Skagerrak. Nordsoen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.
 Danmark.
 1/205 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/206 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/207 Bekendtgørelse om Hømmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/208 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/209 Stednavne rettes i de danske Søkort.
 22/984 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.
 1/211 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra dansk Havn til Sverige.
 1/212 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 Norge.
 1/213 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.
 1/214 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 1/215 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.
 4/376 } Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 13/686 }
 21/961 }
 Sverige.
 1/216 Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/282 Sverige. Neutralitetssløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.
 1/217 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.

- 1948.
- 1/218 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottens Len*.
- 20/923 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 1/219 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 1/220 *Östra militärområdet*. Forbud mod at fotografere m. m.
- 1/221 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
- 1/222 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
- 1/223 } *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 8/495 } *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 1/224 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
- 1/225 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
- 1/227 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
- 1/228 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
- 1/229 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
- 1/230 *Sverige*. Midlertidige Lodsfarvande.
- 16/758 Opmaalingsarbejder 1943. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel. *Tyskland*.
- 1/231 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
- 1/232 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
- 1/233 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 1/234 Afstandssignal. Advarsel.
- 1/235 Anvisning for Kofardiaskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
- 1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
- 1/237 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
- 4/377 Afmærkning. Advarsel.

Det nævnte Omraade vil paa visse Dage blive udvidet med et med sorte Spids-tønder afmærket Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 56° 03' 40" N. 11° 53' 14" E. | d) 56° 10' 00" N. 12° 03' 00" E. |
| b) 56° 07' 50" N. 11° 49' 37" E. | e) 56° 08' 08" N. 12° 07' 04" E. |
| c) 56° 10' 00" N. 11° 54' 36" E. | f) 56° 03' 38" N. 12° 03' 47" E. |

Naar det udvidede Omraade er spærret, vil dette blive tilkendegivet ved Visning af 1 sort Cylinder paa

- Hesselø Fyr paa c. 56° 12' N. 11° 43' E.,
 Spødsbjærg Fyr paa c. 55° 59' N. 11° 52' E.,
 Nakkehoved Fyr paa c. 56° 07' N. 12° 21' E. og
 Kronborg Signalstation paa c. 56° 02' N. 12° 38' E.

Signalerne, der normalt sættes ved Solopgang, angiver, at Omraadet er spærret den paagældende Dag fra Kl. 0800 til 1 Time efter Solnedgang. Saafremt Signalerne nedhales før det sidstnævnte Tidspunkt, betegnes dermed Spærringens Ophør.

(E. f. S. Nr. 1/210 1943. Kort Nr. 130 og 102).

IV. Sundet.

A. Ved Hornbæk.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) 56° 05', ₃ N. 12° 31', ₀ E. | c) 56° 07', ₅ N. 12° 28', ₀ E. |
| b) 56° 06', ₈ N. 12° 33', ₁ E. | d) 56° 05', ₇ N. 12° 27', ₇ E. |

(E. f. S. Nr. 1/210 1943. Kort Nr. 131, 130, 102 og 125).

B. Ved Ellekilde Hage.

Den nordlige Indgang til *Sundet* er spærret fra *Ellekilde Hage* til Punktet 56° 07',₀ N. 12° 32',₆ E. Spærringen kan passeres gennem en med Bøjer afmærket Gennemsejlingsaabning i Nærheden af den *danske* Kyst paa ca. 10 m Vanddybde.

Enhver Passage af det spærrede Omraade uden for Gennemsejlingsaabningen samt enhver Form for Berøring af Afmærkningen og Spærringen er forbudt.

Anvisninger, der gives af de ved Spærringen udlagte Bevogningsfartøjer, skal ubetinget følges.

(E. f. S. Nr. 1/64 1941).

C. Øst for Trekroner.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 55° 42' 19" N. 12° 37' 55" E. | c) 55° 42' 01" N. 12° 37' 23" E. |
| b) 55° 41' 56" N. 12° 37' 56" E. | d) 55° 42' 13" N. 12° 37' 22" E. |

(E. f. S. Nr. 7/467 1943. Kort Nr. 134 og 133).

D. Stevns-Falsterbo.

Den sydlige Indgang til *Sundet* er af krigsførende Magt spærret i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- | | |
|--|---|
| a) 55° 19', ₅ N. 13° 00' E. | e) 55° 15', ₅ N. 12° 46' E. |
| b) 55° 14' N. 13° 00' E. | f) 55° 18', ₇ N. 12° 46' E. |
| c) 55° 04' N. 12° 34' E. | g) 55° 20', ₀₆ N. 12° 53', ₄ E. |
| d) 55° 05', ₅ N. 12° 21', ₃ E. | h) 55° 19', ₇₅ N. 12° 54', ₈ E. |

idet Punkterne f. og g. er forbundet ved en Cirkelbue med Centrum i *Måkläppens* Sydpynt og Punkterne g. og h. ved en Cirkelbue med Centrum i *Segelskären*, begge med Radius 3 Sømil.

Spærringen kan passeres gennem en afmærket Gennemsejlingsaabning.

Med Hensyn til *danske* Skibe og Fartøjers Sejlad m. v. i det nævnte Omraade gælder følgende:

- 1) Enhver Passage uden for Gennemsejlingsaabningen er forbudt;
- 2) enhver Form for Berøring af Afmærkning er forbudt;
- 3) enhver Art af Fiskeri samt Optagning af Sten, Sand og lign. er forbudt;
- 4) Anvisninger, der gives af de ved Spærringen udlagte Bevogningsfartøjer, skal ubetinget følges.

(E. f. S. Nr. 1/92 1943. Kort Nr. 132, 130 og 187.)

V. Store-Bælt.

I *Nyborg Fjord.*

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) $55^{\circ} 17' 05''$ N. $10^{\circ} 49' 52''$ E. c) $55^{\circ} 17' 30''$ N. $10^{\circ} 49' 03''$ E.
 b) $55^{\circ} 16' 32''$ N. $10^{\circ} 49' 30''$ E. d) $55^{\circ} 17' 13''$ N. $10^{\circ} 49' 43''$ E.
 (E. f. S. Nr. 7/467 1943. Kort Nr. 143).

VI. Lille-Bælt.

I *Aabenraa Fjord.*

Al Udøvelse af Fiskeri samt Opankring er forbudt i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) $55^{\circ} 02',_9$ N. $9^{\circ} 30',_5$ E. d) $55^{\circ} 03',_5$ N. $9^{\circ} 32',_5$ E.
 b) $55^{\circ} 02',_6$ N. $9^{\circ} 30',_5$ E. e) $55^{\circ} 03',_5$ N. $9^{\circ} 31',_7$ E.
 c) $55^{\circ} 02',_5$ N. $9^{\circ} 32',_5$ E.
 (E. f. S. Nr. 1/210 1943. Kort Nr. 151, 152, 150 og 185).

VII. Østersøen.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. Ved *Bornholm Syd for Hasle.*

- a) $55^{\circ} 11',_3$ N. $14^{\circ} 39',_5$ E. c) $55^{\circ} 08',_2$ N. $14^{\circ} 42',_8$ E.
 b) $55^{\circ} 11',_3$ N. $14^{\circ} 42',_5$ E. d) $55^{\circ} 08',_2$ N. $14^{\circ} 39',_5$ E.
 (Kort Nr. 189 og 188).

2. Ved *Bornholm Nordøst for Dueodde.*

- a) $55^{\circ} 01',_4$ N. $15^{\circ} 07',_4$ E. c) $54^{\circ} 59',_4$ N. $15^{\circ} 11',_0$ E.
 b) $55^{\circ} 01',_4$ N. $15^{\circ} 11',_0$ E. d) $54^{\circ} 59',_4$ N. $15^{\circ} 05',_2$ E.
 (Kort Nr. 189 og 188).

3. Ved *Bornholm Vest for Dueodde.*

- a) $54^{\circ} 59',_7$ N. $15^{\circ} 01',_0$ E. c) $54^{\circ} 56',_4$ N. $15^{\circ} 07',_0$ E.
 b) $54^{\circ} 56',_2$ N. $15^{\circ} 03',_0$ E. d) $54^{\circ} 59',_2$ N. $15^{\circ} 05',_0$ E.
 (Kort Nr. 189 og 188).

4. Ved *Bornholm i Mølle Bugt.*

- a) $55^{\circ} 04',_9$ N. $14^{\circ} 42',_6$ E. c) $55^{\circ} 00',_0$ N. $14^{\circ} 39',_2$ E.
 b) $55^{\circ} 01',_5$ N. $14^{\circ} 36',_8$ E. d) $55^{\circ} 03',_0$ N. $14^{\circ} 45',_8$ E.
 (Kort Nr. 189 og 188).

(E. f. S. Nr. 1/210 1943).

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves følgende Bekendtgørelser:

- a) Nr. 469 af 4. September 1940 om Forbud mod Fiskeri m. v. i et Omraade Øst for *Skagen*,
 b) Nr. 73 af 22. Februar 1941 angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit* (E. f. S. Nr. 9/431 1941),
 c) Nr. 132 af 27. Marts 1941 angaaende Sejlads m. v. i *Sundet* ved *Ellekilde Hage* (E. f. S. Nr. 14/600 1941),
 d) Nr. 245 af 30. Maj 1941 angaaende Sejlads m. v. i *Sundets* sydlige Del (E. f. S. Nr. 23/948 1941),
 e) Nr. 498 af 8. December 1941 angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals* (E. f. S. Nr. 50/1645 1941),
 f) Nr. 408 af 15. Oktober 1942 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande (E. f. S. Nr. 42/1449 1942),
 g) Nr. 12 af 12. Januar 1943 angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn* (E. f. S. Nr. 3/330 1943) samt

- h) Nr. 47 af 12. Februar 1943 om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 408 af 15. Oktober 1942 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske Farvande* (E. f. S. Nr. 7/467 1943).
(E. f. S. Nr. 1/64 1941 samt 1/92, 1/127, 1/156, 1/162, 1/210, 3/330, 7/467, 11/604 og 18/840 1943).

985. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ophugning, Ombygning eller Forandring af danske Skibe.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 29. Maj 1943 udstedt Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Ophugning af *danske* Skibe paa 4 Register Tons Brutto eller derover eller af Skibe, for hvilke der er udstedt midlertidigt *dansk* Nationalitets-Certifikat, samt Forbud mod Ombygning eller Forandring af ovennævnte Skibe, der medfører, at Skibenes Anvendelsesmuligheder i væsentlig Grad ændres, eller at de i længere Tid unddrages *dansk* Transportbehov, medmindre Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt Tilladelse hertil.

Eksemplarer af Bekendtgørelsen kan købes paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K., og hos A/S I. H. Schultz Forlag, Niels Juelsgade 10, København K. Pris: Kr. 0,15.

Tillæg.

I. Østersøen.

986. (T). Sverige. Trelleborg. Lystønde inddrages midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 23/1129. Stockholm 1943.)

Lystønden *Trelleborgs rämma Nr. 4* paa c. 55° 22' N. 13° 10' E. vil i Juni Maaned 1943 midlertidigt blive inddraget for Eftersyn.

987. (T). Sverige. Kullagrund. Smygohuk SW. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.

(U. f. s. Nr. 23/1128. Stockholm 1943.)

Kullagrund rødmaalede Lys- og Fløjtetønde paa 55° 18',₄₀ N. 13° 16',₀₀ E. er paa Grund af Eftersyn midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter, hvidt To-Blink hver 10^s.

(E. f. S. Nr. 42/1431 1942.)

988. Sverige. Simrishamn. Vragvager inddraget.

(U. f. s. Nr. 23/1127. Stockholm 1943.)

Efter at det paa 55° 34',₁₀ N. 14° 22',₂₀ E. sunkne Vrag er blevet nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af 10 m, er den c. 40 m NE. for Vraget udlagte Vragvager inddraget.

(E. f. S. Nr. 3/208 1942. Kort Nr. 180.)

989. Sverige. Lägerholmen Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 23/1125. Stockholm 1943.)

Lägerholmen Fyr paa c. 55° 58' N. 14° 28' E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|----------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 202° til 270°. | 4. Rødt i Pej. fra 360° til 35°. |
| 2. Grønt i — - 270° - 289°. | 5. Grønt i — - 35° - 56°. |
| 3. Hvidt i — - 289° - 360°. | 6. Hvidt i — - 56° - 85°. |

Synsvidden for grønt Lys er nu 13 Sm.

A n m. I den hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne 289° og 360° ligger Grundene *Stenbären* (8 m), *Taggen* (8 m) og *Botildas Knall* (7,4 m), henholdsvis 3,5, 5,5 og 9 Sm fra Fyret.

(Kort Nr. 180 og 181.)

990. Sverige. Karlshamn Indsejling. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 23/1124. Stockholm 1943.)

Det sortmalede Sømærke paa $56^{\circ} 08',_{97}$ N. $14^{\circ} 52',_{56}$ E., NE. for *Ashuvudet*, er ombyttet med en Stage uden Topbetegnelse.

991. Sverige. Harstena. Sjalgrunden ved Strupskär. Forbudt Omraade.

(U. f. s. Nr. 23/1123. Stockholm 1943.)

Det er forbudt at komme indenfor en Afstand af 1 Sm fra *Sjalgrunden* paa c. $58^{\circ} 16',_1$ N. $17^{\circ} 05',_4$ E., E. for *Strupskär* ved *Harstena* i *Gryts Sogn*.

992. Sverige. Sävsundet. Sävosund Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 23/1122. Stockholm 1943.)

Sävosund Fyr paa c. $58^{\circ} 46'$ N. $17^{\circ} 29'$ E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s .
(E. f. S. Nr. 21/935 1943.)

993. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå E. Hindersöfjärden. Skydeøvelser.

(U. f. s. Nr. 23/1171. Stockholm 1943.)

Skydeøvelser foretages alle Hverdage i Tiden: 27. Maj—18. Juni 1943, hver Dag Kl. 0900—1600, fra Luftfartøj mod et Maal paa $65^{\circ} 33',_9$ N. $22^{\circ} 23',_3$ E., paa *Hertsölandets E.-Kyst*, $1,_{35}$ Sm NNW. for *Kälkholmen N.-Pynt*. Hovedskudretning: NNE.

Naar der skydes, er rødt Flag hejst ved Skydemaalet.

Fareomraadet under Skydningerne er en Cirkelsektor med Spidsen i Skydemaalet og begrænset af 2 Linier, der fra Maalet gaar henholdsvis over *Ytterstöns E.-Pynt* og i Retning af *Skränmåsrarnas NE.-Kyst*. Cirkelens Radius er $2,7$ Sm.

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

994. Sverige. Sundet. Afmærket Sejlroute Malmö—Kullen. Rettelse til E. f. S. Nr. 8/499 1943.

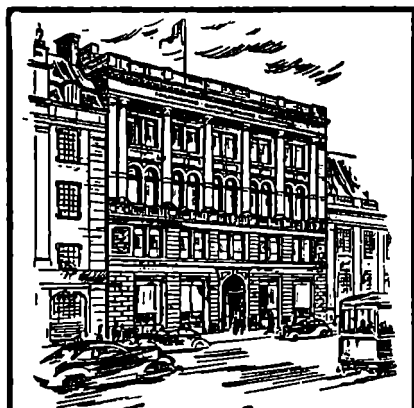
(U. f. s. Nr. 23/1138. Stockholm 1943.)

Den paa $55^{\circ} 45',_{08}$ N. $12^{\circ} 50',_{95}$ E. udlagte sortmalede Tønde (E. f. S. Nr. 8/499 1943, Pkt. I, 8) er ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s .

(E. f. S. Nr. 8/499 1943.)

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 Kassører	Labore
København	Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Haasing & Drescher	Dispatch
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S Stevedore	
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Hirtshals	Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Hans Brandt	
København	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	
	Indehaver: R. Vilhelmsen	

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Marlager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RUDKØBING

Erik Andersens Eftt.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAGT 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: "MORTENSEN" Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Adr.:
»Hude«,
Svendborg

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 23

FREDAG 11. JUNI 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Nybygningen af Handelstonnage i U. S. A. har sat ny Rekord, idet der rapporteres, at der i Maj Maaned blev færdigbygget ialt 175 Skibe paa tilsammen ikke mindre end 1.782.000 Tons. Der opgives ikke hvilken Slags Tons det drejer sig om, men man maa formode, at det er Dødvægttons. Alligevel forekommer dette Tal helt eventyrligt, og set sammen med Aksens Sænkingsresultater for Maj, forstaar man nu bedre den mere optimistiske Tone, der har gjort sig gældende i de sidste engelsk-amerikanske Udtalelser om Tonnagesituationen. Hverken i England eller i U. S. A. regner man dog af denne Grund med, at Ubaadstrusen er definitivt overvundet, men, som det ogsaa fremgaar af tyske Kommentarer til Ubaadskrigens Resultater i Maj Maaned, synes de Allieredes Forholdsregler overfor Ubaadene, hvert Fald i Øjeblikket, at være ret effektive.

Denne Udvikling i de Allieredes Tonnagesituation har imidlertid endnu ikke medført nogen Bedring paa de udenfor Spærrezonen beliggende Markeder. Rapporterne fra disse Trades taler stadig om Tonnageknaphed og Ophobning af Varer i de forskellige Havne. Grunden er naturligvis den, at det voksende engelsk-amerikanske Krigspotential sluger stadig større og større Mængder Skibsrum, og derfor maa alle Afskibninger, der ikke er absolut krigsvigtige, vente til bedre Tider.

Fra de amerikanske Markeder meldes om fortsat Tildeling af Tonnage for Malm fra de forskellige Afskibningscentre til U. S. Atlantic og Golf, ligesom enkelte Laster er sluttede, saavel fra Brazilien som fra Chile/Peru til U. S. Pacific. Der har ligeledes været tildelt temmelig rigelig Tonnage til Sukkerfarten fra Vestindien til Northern Range og Golfen. Endvidere har der været en, omend begrænset Aktivitet, i Farten paa Canada og New Foundland, bl. a. er der sluttet Kul op og Papir tilbage. Rateniveauet er uforandret.

Den for nogle Uger siden omtalte Regulering af de engelske Rater paa Rejsebasis er nu efterfulgt af en Revision af Timecharterfrakterne, der er bleven forhøjet med omtrent det samme procentvise Tillæg som Rejsefrakterne fik.

I de neutrale Trades noteres uforandret Korn fra River Plate til Eire og Portugal. Hvorledes den politiske Omvæltning, der har fundet Sted i Argentina, vil indvirke paa disse Markeder, er det endnu for tidligt at danne sig nogen Mening om, men det bliver ikke morsomt, hverken for Irlænderne eller for den svejtsiske Befolkning, hvis Argentina opgiver Neutraliteten og slutter sig til de Allierede.

Vore hjemlige Markeder er stadig meget rolige. Der er givet Stem for enkelte Kul- og Koksskibe fra Tyskland til Danmark, ligesom enkelte Skibe er sluttede for Trælast fra finske og svenske Havne til Danmark. Af de øvrige Østersøtrades skal nævnes Malmfarten Sverige—Tyskland, hvor ogsaa et Antal danske Skibe har fundet Beskæftigelse.

SKIBSSALGSMARKEDET I AARETS FØRSTE FEM MAANEDER

Som det allerede stod klart ved Aarsskiftet, vilde Sder komme lavere Priser paa Smaaskibene, og dette har vist sig at holde Stik. Med Undtagelse af et Par isolerede Tilfælde er de Skibe, der har skiftet Ejer i Aarets første fem Maaned, blevet solgt til Priser, der laa under, hvad der blev opnaaet i Fjor.

I en Beretning, der er udsendt af Firmaet *Suenson & Jespersen*, meddeles saaledes eksempelvis, at Motorskibet *Maja* paa ca. 200 Tons d.w., bygget af Staal i 1914 og ombygget i 1929, i November i Fjor noteredes i 210.000 Kroner, medens det i Maj i Aar blev solgt for 165.000 Kroner.

Beretningen nævner en Række Salg af mindre Skibe, hvor det samme Forhold har gjort sig gældende. Der er i Aarets første fem Maaned ikke noteret Salg af større Skibe.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

I det sidst udkomne Nummer af Maskinmesterforeningens Medlemsblad bringes der Meddelelse om, at to danske Maskinmestre er omkommet i Udlandet.

Maskinmester *Lerche Sørensen*, der blev 47 Aar gammel, er omkommet ved Krigsforlis. Han tog sin Eksamen i 1919 og blev ansat i Det Østasiatiske Kompagni. Senere sejlede han i Det Forenede Dampskibsselskab og i Rederiet Marius Nielsen & Søn. I nogle Aar var han ansat hos Burmeister & Wain, men vendte i 1928 tilbage til Det Østasiatiske Kompagni, hvor han avancerede til Maskinmester.

Maskinmester *Jens Axel Jensen*, København, er død udenfor Spærrezonen. Han lærte hos Tuxen & Hamnerich i Nakskov, hans Fødeby. Tog i 1909 Eksamen og sejlede indtil 1927 som Mester i Det Forenede Dampskibsselskab. I 7 Aar var han Montør hos Burmeister & Wain og sejlede derefter i Rederiet Holm & Wonsild og Dampskibsselskabet »Vendila«, indtil han i 1940 mistede Forbindelsen med Danmark.

STORE NORDISKES GENERALFORSAMLING

Store Nordiske Telegraf-Selskab har nu udsendt sin Beretning og Regnskabet for Virksomheden i 1942. Det fremgaar heraf, at Aaret 1942 ikke bragte nogen Bedring i Selskabets driftsmæssige Stilling. Saaledes har Telegrafvirksomheden været indskrænket til Driften af enkelte europæiske Forbindelser.

Den japanske Koncession, som i 1940 blev forlænget for tre Aar, er udløbet i Aar, og man har ikke kunnet opnaa en Forlængelse. Som allerede omtalt i Beretningen i Fjor har Selskabet siden Slutningen af 1941 været ude af Raadighed over de østasiatiske Kabler. Selskabets kinesiske Koncessioner udløber ved Udgangen af 1944.

Den svigtende Forbindelse mellem Hovedkontoret og Stationerne i Udlandet bevirker, at Oplysningerne om Driftsregnskabet ogsaa i Aar er ganske ufuldstændige. Det er meget betydelige Aktiver, Selskabet ikke har haft Adgang til at kontrolere. Ogsaa i 1942 har Selskabet erhvervet nogle Beboelsesejendomme, og Værdien af Ejendomme er paa Status opført med 15 Millioner Kroner.

Af Ekstrareservefonden er Halvdelen overført til en Sikringskonto for Anlæg og andre Aktiver paa godt 33,4 Mill. Kr. Denne Sikringskonto har Bestyrelsen fundet det rigtigt at oprette for ogsaa i Regnskabet at markere den Usikkerhed, der gør sig gældende, særlig

med Hensyn til Selskabets Anlæg og andre Aktiver i Udlandet. Naar det overførte Beløb er ansat til Halvdelen af Ekstrareservefondens Midler, er dette sket rent arbitrært for at tilkendegive, at det drejer sig om Forhold, som det ikke er muligt at bedømme med blot tilnærmelsesvis Nøjagtighed.

Bestyrelsen skønner det stadig ikke tilraadeligt at udbetale noget Udbytte. Det regnskabsmæssige Overskud foreslaas overført til Konto for senere Disposition.

Gevinst- og Tabskonto balancerer med 3,7 Mill. Kr. og udviser et Overskud paa 48,330 Kr., der foreslaas overført til Konto for senere Disposition. Status balancerer med 175 Mill. Kr.

ADVARENDE RØSTER MOD SKATTELOVS-FORSLAGET

De store Byerhvervs-Organisationers Fællesudvalg om Skattespørgsmaal, der blandt andet tæller Dansk Dampskibsrederiforening, har rettet Henvendelse til Regering og Rigsdag i Anledning af Lovforslaget om Krigskonjunkturskat og den bundne Opsparing.

I Henvendelsen hævdes det, at eventuelle Indgreb bør være af en saadan Beskaffenhed, at de effektivt belaster de Kredse i Befolkningen, hvis Indtægter er blevet forøget som Følge af Kreditudvidelse, saaledes at Landets øvrige Borgere ikke rammes unødigt. Det hedder, at det paagældende Lovforslag ikke naar sit Formaal, idet Borgere, hvis Indkomst hverken direkte eller indirekte er paavirket af Nationalbankens Kreditudvidelse, rammes i altfor stor Udstrækning.

Naar Regeringen foreslaar ikke en Krigskonjunkturskat, men en almindelig Merindkomstskat for Aktieselskaber, maa Fællesudvalget tage absolut Afstand herfra. I hvert Fald bør der højst kunne blive Tale om Beskatning af rene Krigskonjunkturgevinster. Finansministerens Bemærkning om, at det er umuligt i Aktieselskaber at sondre mellem Merindtægt paavirket af Krigskonjunkturerne og andre Merindtægter, er efter Udvalgets Overbevisning ikke rigtig. Endelig ønsker man at udtale, at den Forskel, som Forslaget gør paa Personer og Selskaber med Hensyn til Skattefradragsretten, er ubillig, og det bør i det hele stedse erindres, at Aktieselskabsskatten i sig selv er en Dobbeltskatning.

NY FRAGTDAMPER TIL J. LAURITZENS REDERI

Fra Aalborg Værft har der været Søsætning af en ny Fragtdamper til Rederiet J. Lauritzen. Dampere, der har faaet Navnet *Lotta Lau*, er af samme Type som Rederiets tidligere Damper *Lotta*, der blev bygget i Aalborg i 1938, men som i Foraaret i Fjor krigsforliste under chilensk Flag.

Lotta Lau er en Shelterdækker med en Lasteevne paa 3400 Tons d.w. Fremdrivningen sker ved en Helsingør Dampmaskine paa ca. 1800 I.H.K., og Skibets Fart paa Last bliver ca. 12 Knob.

SKIBSMÆGLER GJØRDING, KOLDING, DØD

Skibsmægler A. C. Gjødning er død paa Kolding Sygehus efter en Operation for Mavesaar; en Sygdom, der i flere Aar havde plaget ham.

Skibsmægler Gjødning var oplært i den Branche, der blev hans Livsgerning. Han var født i Allerup den 8. Oktober 1886 og blev saaledes godt 56 Aar. Som 14-aarig ung Mand kom han i Lære i Firmaet J. Lauritzen, Esbjerg, og fik Videreuddannelse i et Mæglerfirma i Glasgow, vendte derefter tilbage til Danmark og fik Ansættelse hos Adolph Andersen, Randers. Men Udlængslen drev ham al- ter. Han rejste til Finland og fik Ansættelse i et Skibsmæglerfirma i Lovisa, blev Medindehaver, tilsidst Eneindehaver, og blev endvidere engelsk Konsul i denne syd-finske By, der er en af Finlands betydeligste Afskibningssteder for Træ. Det var et Par Aar før den første Verdenskrigs Udbrud, at Gjødning tog til Finland, hvor han havde Heldet med sig, og han var en velhavende Mand, da han et Par Aar efter Krigen rejste tilbage til sit Fædreland. Som den Naturelsker han var, søgte han udenfor

Byen og købte »Varmarkgaard«, som han ejede og drev i en Række Aar, indtil han, da Mægler Damkier-Petersen i 1926 døde, søgte og fik Bestalling som Skibsmægler i Kolding fra 1927. Som man ved, har Mægler Gjødning samtidig en lang Række Aar været Reder for Kolding Fjorddampere.

Mægler, eller som han stadig kaldtes fra sin finske Tid, Konsul Gjødning, var nok en kendt Skikkelse, men der var noget tilknappet over hans Væsen, og han levede ikke mindst i de senere Aar paa Grund af det smertefulde Sygdomsangreb ret tilbagerukket. Men de, der kendte ham nærmere, ogsaa hans Kolleger i Branchen, lærte at sætte Pris paa ham.

CENTRALISERING OG HAVNETRAFIKEN

Paa det Aarsmøde, som fornylig har været afholdt i *Sveriges Allmänna Sjöfartsförening* rejste der sig en Diskussion om Havnepolitikken, der ogsaa er aktuell her i Danmark. Meningerne var noget dulle med Hensyn til et Forslag om Centralisering af den oceangaaende Skibsfart.

Formanden for det svenske Havneforbund, General *Åkerman* udtalte, at Forbundet havde anbefalet en Undersøgelse, men at man dermed hverken havde udtalt sig for eller imod Centraliseringen. Generalen stillede sig skeptisk overfor Tanken om en skærpet Kontrol med Havnenes Udvidelsespolitik, selv om en Del Havne ganske vist havde forbygget sig. Konkurrence mellem Havnene har ikke været til Skade for Skibsfarten, eftersom den er resulteret i Takstnedsættelser.

Kaptajn *Eric Ericsson* paapegede, at Gøteborg klarede sig med en langt større Godsmængde end Stockholm paa et langt mindre Antal Kajkilometer.

Orientaliens Chef, Kommandørkaptajn *Erik Wetter* understregede, at det kun er naturligt, at de smaa Havne ønsker at udvide, saa de kan tage større Skibe og dermed faa Indtægterne forøget. Man kan ikke af-færdige Spørgsmaalet om en Koncentration af Skibstrafikken som umuligt, fordi Jernbanernes Resourcer ikke rækker til.

Rederiaktiebolaget Svea's Chef, Direktør *Em. Högberg* udtalte sig imod en for stor Koncentration, enten det nu er udgaaende eller indgaaende Trafik. En vis Koncentration bør maaske finde Sted, men man maa ikke gaa for langt.

Direktør Källström fra Rex Bolaget gav Udtryk for sin Bekymring for, at en Koncentration af Oceanfarten vilde ødelægge Trampfart og Kontraktfart, hvis al Gods skulde gaa over i Liniefarten.

I en Sammenfatning af Diskussionen betegnede Admiral Ericson Forslaget om en Undersøgelse for en Indkørselsport til videre Behandling. Han frygtede, at en Undersøgelse, som foreslaaet af General Åkerman og Kommandørkaptajn Wetter, vilde være for langvarig og udskyde Resultatet. Paa Formandens Forslag besluttede Mødet sig til at anbefale en Undersøgelse i Lighed med den af Rigsdagsudvalget foreslaaede. Senere kan man tage Spørgsmaalet op til yderligere Behandling.

SØFORSIKRINGEN UNDER KRIGEN

Svenska Försäkringsföreningen har i Stockholm holdt et Møde, hvor Direktør Niels Rogberg i et Foredrag har redegjort for nogle vigtige Forsikrings-spørgsmaal under Krigen og deres Behandling i Sverige og andre Lande.

Direktøren udtalte, at det ikke alene var gennem direkte Krigshandlinger, at Risikoen for Skibsfarten var blevet forøget sidens Krigenes Begyndelse. Fyr og andre Sømærker er slukket eller inddraget, og Skibene er beordret til at følge Kyststrækningerne indenfor Territorialgrænsen. Samtidig er Godset udsat for en daarligere Behandling i Havnene, hvor Arbejdet maa forceres. Samtidig med, at Risikoen er blevet forøget, er de svenske Selskabers Virkefelt blevet stærkt indskrænket paa Grund af Spærringen. De store Skibstab har formindsket Skibsbestanden be-

lydeligt, og hertil kommer, at en stadig stigende Andel af Sveriges Import er overtaget af Statsmyndighederne, der forsikrer direkte hos Krigsforsikringsnævnet. I England og Amerika ligger Forholdet anderledes, idet ogsaa den statsdirigerede Del af Importen er forsikret i de private Selskaber mod andre Skader end Krigsskader. Den forholdsvis ugunstige Behandling af de svenske Søforsikringsvirksomheder tenderer mod en Forringelse af den internationale Konkurrencekraft, hvilket er saa meget mere beklageligt, som man maa regne med, at Konkurrencen efter Krigen bliver betydeligt haardere.

Mødet overværedes af en Række danske Forsikringsrepræsentanter, saaledes Direktørerne *Eigil Bramsen*, *Svend Bramsen*, *F. Gammeltoft* og *F. Løppenthien*, samt Dispatcheurerne *Kay Skovgaard Petersen*, *Kjeld Skovgaard Petersen* og *Niels Thybjerg*.

DE NEUTRALE LANDES SKIBSFART I MAJ MAANED

Søkrigen har i Maj Maaned for de neutrale Landes Vedkommende ikke krævet Halvdelen af den i April Maaned krigsforliste Tonnage. Efter en Maanedstatistik, som har været offentliggjort i *Sydsvenska Dagbladet*, sænkedes eller krigsforliste i Løbet af Maj Maaned 12 neutrale Handelsskibe paa 47.000 Tons, hvorved 52 Mand omkom. Apriltallet laa oppe paa 27 Skibe paa 112.000 Tons og Tab af 260 Mand.

Den svenske Handelsflaades Tab var imidlertid større end i April Maaned, men i de fleste Tilfælde er Besætningerne blevet reddet. I April omkom 69 svenske Søfolk, men i Maj Maaned kun tre. Foruden en Fiskekutter mistede den svenske Handelsflaade seks Skibe, der alle med Undtagelse af Svenska Ostasiatiska Kompaniets Motorskib *Nanking* gik ned indenfor Spærreazonen.

Siden Krigens Begyndelse har den svenske Handelsflaade nu mistet 195 Skibe paa 825.518 Tons, hvorved 1148 svenske Søfolk er omkommet.

NYT SVENSK LUFTFARTSSELSKAB

Det svenske interkontinentale Lufttrafik Aktiebolaget — Sila — har i Stockholm afholdt sin konstituerende Generalforsamling. Der er tegnet og indbetalt Aktier til et samlet Beløb af 12 Millioner Kroner, hvilket saaledes bliver det nye Selskabs Startkapital. Blandt Aktionærerne er mange af Landets ledende Forretninger paa forskellige Omraader. Til Formand for Bestyrelsen valgtes Direktør Torsten Hérnod og

til Næstformand Bankdirektør Marcus Wallenberg jun. Til Direktør valgtes Vicedirektøren i Aerotransport Per A. Norlin, der derefter fratræder i Aerotransport. Norlin har allerede i nogen Tid opholdt sig i De forenede Stater for at forhandle om Indkøb af Flyvemaskiner for Silas Regning. Bestyrelsen besluttede endvidere at godkende en tidligere midlertidig truffet Aftale mellem Aerotransport og det da endnu under Dannelse værende Sila angaaende en nærmere Regulering af det intime Samarbejde mellem de to Selskaber, der ogsaa skal fortsættes i Fremtiden.

DEN SVENSK LEJDETRAFIK TRUES ATTER

De urolige politiske Forhold i Argentina har vakt Den Del Bekymringer i Sverige, hvor man frygter for, at der atter skal være en alvorlig Risiko for, at Lejdetrafiken med Sydamerika ikke vil kunne oprettholdes.

Som bekendt er det kun en Maaned Tid siden, at Lejdetrafiken blev genaabnet efter at have ligget stille i fire Maaneder. Efter de gældende Regler tillades der nemlig ikke svensk Eksport til Lande, der ikke staar i diplomatisk Forbindelse med Aksemagterne, og alt tyder jo paa, at den nye argentinske Regering vil følge det ellers gældende sydamerikanske Eksempel og erklære Tyskland Krig. Dermed skabes der atter mørke Udsigter for den svenske Lejdetrafik.

ENGELSKESKIBE TIL TYRKIET

De tyrkiske Havne i Alexandrette og Merzine har Di de sidste to Aar undergaaet en stor Udvikling. Naar den store Kaj, der for Tiden er under Bygning i Alexandrette er fuldendt i Efteraaret, vil Havnen være i Stand til at tage den dobbelte Godsmængde.

Den tyrkiske Kystfart er blevet betydelig forøget, efter at England har overladt Tyrkiet fem Lastskibe paa 5.000 Tons. Tre af disse Skibe — *Adana*, *Demish* og *Adin* — er for nogen Tid siden blevet leveret til Tyrkiet, det fjerde er overtaget i ægyptisk Havn for nylig, medens det femte overlages i denne Maaned.

Tre engelske Skibsfarts-Eksperter skal være Raadgivere i tyrkiske Shipping-Spørgsmaal. Det er *Scovell*, der tidligere var Direktør for Currie Line og siden har haft Tilknnytning til det engelske Transportministerium. Han skal navnlig forestaa den tyrkiske Handelsflaades Reorganisation. Den tidligere Chef for British India Company's Dokker i Bombay, *Wilson*, skal forestaa Dokanlæg og Skibsreparationer, og endelig Englænderen *Palmer*, hvis Speciale er Losning og Ladning.

Fra svenske Værfter.

Fra Götaverken har der været afholdt Prøvetur paa Motorskibet *Katjum*, bygget til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Af de ti Skibe, som Rederiet har bestilt ved Værftet, er *Katjum* det fjerde i Rækken.

Nybygningen har følgende Hoveddimensioner: Længde 382 Fod 10 Tommer, Bredder 50 Fod, maalt Dybde 32 Fod 6 Tommer og Dybgang 22 Fod 6 $\frac{1}{2}$ Tomme. Det laster 6040 Tons, og Farten er beregnet til 12 $\frac{1}{2}$ Knob paa fuld Last. Ligesom Rederiets øvrige Nybygninger er *Katjum* forsynet med en Dieselmotor af Götaverkens nyeste Konstruktion. Den er to-Takts og af enkeltvirkende Type. Den har 6 Cylindre og udvikler 3200 indicerede Hestekræfter.

*

Der har iøvrigt fra Götaverken endvidere været Søsætning paa et Liniemotorskib, der bygges til Rederiaktiebolaget Transatlantic. Skibet, der i Daaben fik Navnet *Mattawunga*, er et Søsterskib til *Barranduna*, som Værftet leverede til Rederiet for et Aar siden. Det nye Skib er det 28de, som Götaverken har bygget for Firmaet. Den sammenlagte d.v.-Tonnage af disse Skibe beløber sig nu til 249.630 Tons, og der er yderligere Ordre paa 50.000 Tons d.v.

Mattawunga er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Dimensioner: Længde 474 Fod 4 $\frac{1}{2}$ Tomme, Bredder 58 Fod 6 Tommer og maalt Dybde 38 Fod. Skibet kommer til at laste 8700 Tons d.v. paa en Dybgang af 25 Fod 6 Tommer. Der er Plads til et mindre Antal Passagerer.

En 7-cylindret, dobbeltvirkende to-Takts Dieselmotor paa 9900 indicerede Hestekræfter giver Skibet en Fart af 16 $\frac{1}{2}$ Knob paa fuld Last.

*

Kockums Varv i Malmø har til Trelleborg Ångfartygs Nya Aktiebolaget leveret Motorskibet *Glimmingehus*, der har følgende Hoveddimensioner: Længde 465 Fod, Bredder 62 Fod, Dybde 34 Fod 6 Tommer og Dybgang 27 Fod 2 Tommer. Lastevnen er 13.500 Tons, og Farten paa fuld Last beregnes til 14 Knob.

Nybygningen er et Søsterskib til Motorskibet *Littöhus*, der fornylig fra Værftet blev leveret til Rederiet. Det har Propelmaskineri, bestaaende af en Kockum-MAN-Dieselmotor paa 4500 Hestekræfter ved 110 Omdrejninger i Minutlet.

*

I øvrigt oplyses det fra svenske Værfter, at et stort Antal Skibe for Tiden er ved at blive ombygget til Gengas-Drift. Blandt andet har Gengas Aktiebolaget naaet et godt Resultat med Motorskibet Nord, der for det svenske Kystartilleris Regning trafikerer Stockholms Skærgaard. Skibet fik i Februar i Aar sin 70 Hestekræfter Bolindermotor ombygget efter Pulsatorsystemet. Det har vist sig at være ganske driftssikkert, samtidig med at man har opnaaet økonomiske Besparelser. Ved hver syvende Fart-Time regner man efter de nuværende Oliepriser med en Besparelse paa 100 Kroner.

*

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Store Vanskeligheder for »Østbornholm«

Det østbornholmske Dampskibsselskab har holdt Generalforsamling, hvor Næstformanden, Sæffører W. Wichmann, Neksø, aflagde Beretning som Følge af Formanden, Direktør Sonne Hansens Død og oplyste heri, at Selskabet arbejder under meget vanskelige økonomiske og søfartsmæssige Forhold, navnlig paa Grund af de sidste tre Isvintre. Paa Ruten til København har man i 1942 kun kunnet udføre ca. 70 Rejser, hvoraf 12 for Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 og 58 for egen Regning. Desuden har man udført 39 Rejser med Motorsejlere paa forskellige andre Ruter, men denne Sejlads har paa Grund af for smaa Returfragter ikke kunnet betale sig. Driftsregnskabet balancerer med 630.802 Kr. og viser et Underskud paa 30.639 Kr., medens Status balancerer med 1.617.231 Kr. Selskabets tre store, moderne Skibe er nu nedskrevet til et samlet Beløb paa 1.561.483 Kr. Der udbetales intet Udbytte til Aktionærerne.

Til Bestyrelsen nyvalgte Direktør Hans Knudsen, Neksø, i Stedet for afdøde Direktør, Købmand Sonne Hansen, Neksø. De øvrige Valg var Genvalg.

Under Eventuelt beklagede Kaptajn Mikkelsen, København, den formidable Gæld, men Næstformanden oplyste, at man i Aar indtil Maj for første Gang i en lang Aarrække havde oplevet et Overskud paa godt 11.000 Kr. mod et Underskud paa 27.000 Kr. i samme Periode i Fjor. Det henstilledes til Bestyrelsen at søge Rejsegods-Service ved Ekspeditionen i København forbedret.

To Lig drevet i Land

Paa Egeløkke Strand paa Langeland er ilanddrevet Ligene af to Mandspersoner, der er identificeret som Kaptajn Carl Otto Rasmussen og Letmatros Hans Willy Holm fra »Capella«, der blev minesprængt mellem Fyn og Langeland den 25. Marts.

To Kollisioner paa samme Rejse

Dampskibsselskabet Pacifics Dampner »Oslo« har paa en Rejse i udenlandsk Farvand i Midten af Maj Maaned haft ikke mindre end to Kollisioner med 2 forskellige Skibe.

Den første skete den 20. Maj, da »Oslo« under Opankring kom i Drift og drev ned paa en udenlandsk Dampner, der ogsaa laa til Ankers og fik en mindre ovenbords Skade, medens »Oslo« ingen Skade tog, og ved den anden, der skete Dagen efter under Passage af et snævert Sejlløb, tørnede »Oslo« sammen med en anden udenlandsk Dampner, der ikke beskadigedes, medens »Oslo« fik en Del ovenbords Skade midtskibs, men dog var i Stand til at fortsætte sin Rejse.

Føreren af »Oslo«, Kaptajn H. Petersen, forklarede i Sørøtten, at den første Kollision skyldtes, at Ankeret ikke kunde holde paa Grund af haard Strøm. Der var Lods om Bord, og der blev ankret og manøvreret efter Lodsens Anvisninger.

Den anden Kollision skyldtes, at den anden Dampner vilde passere forbi »Oslo« i det smalle Sejlløb, hvorved Skibene sugedes mod hinanden. Ogsaa ved den anden Kollision var der Lods om Bord, der ledede Manøvreringen.

Dødsfald

Fhv. Styrmand Hans Peter Rasmussen, Badstuen, Troense, er død, 78 Aar gammel. Han var født i Troense og havde sejlet lige fra Konfirmationsalderen. Han tog sine Eksaminer ved Svendborg Navigationsskole og sejlede derefter med Skibe fra Svendborg Toldsted. For 15 Aar siden tog Rasmussen Afsked med Søen.

Landmandsbanken i Nakskov blev Ejer af Danmarks ældste Skib

Ved Tvangsauktionen over Motorjagten »Trelholm«, tilhørende Skibsfører Peter Jørgensen, Aalborg blev Skibet overtaget af Landmandsbankens Nakskov-Afdeling som ufyldstgjort Panthaver for 4900 Kr.

»Trelholm« er — som nylig omtalt — Danmarks ældste Skib, idet det blev bygget i Troense 1776. Paa Grund af

Den svenske Togfærge Starke fra Trelleborg—Sassnitz-Overfarten, der blev ramt af en Mineeksplosion, skal nu repareres for et Beløb af henved 2,7 Mill. Kroner. Den svenske Jernbaneledelse foreslaar, at Færgeren skal forsynes med yderligere en Dampkedel, samtidig med at den midtskibs skal forlænges med 12,5 Meter, hvorved Kulbeholdningen kan forøges fra 150 til 300 Tons. Derved kan man undgaa tidsspildende Ophold i Havnene med Bunkring for Øje. Den øgede Plads betyder endvidere, at Færgeren kan tage 23 Godsvogne mod før 20. Yderligere vil Farten blive forøget, saaledes at Starke kan gaa 1300 Enkeltture om Aaret mod oprindelig 900.

Forbudet mod Ophugning er Banken nødt til at sælge Skibet eller ogsaa holde det i Drift for egen Regning.

De gamle Georg Stage-Dreng

En Række gamle Elever fra Skoleskibet Georg Stage's Togt i 1903 samledes i Gaar Aftes — Torsdag — for at fejre 40 Aars Jubilæet ved en Fest i Yachtpavillonon paa Langelinie.

Skibets Fører i 1903, Viceadmiral G. C. Amdrup, præsiderede ved Bordet, og blandt Deltagerne var Direktør J. C. Granholm, Rungsted Kyst, Kaptajn V. Voss Rasmussen, Korsør, Grosserer E. Jacobsen, Kaptajnlejtant A. Georg Poulsen, Murerimester H. A. Thiel, Lods J. A. Myhre og Forfatteren Børup Sørensen, København, Kasserer Victor Henriksen, Klampenborg, Skibsfører Nielsen, Kastrop, Cigarhandler Eli Bjørn, Hellerup, og Lods Oscar Wulff, Helsingør.

Vareudveksling mellem Danmark og Rumænien

Udenrigsministeriet meddeler: Den 4. d. M. er der i Bukarest blevet undertegnet en ny dansk-rumænsk Vareudvekslingsaftale gyldig for et Tidrum af 6 Maaneder. Ved Overenskomsten er der aabnet Mulighed for en Eksport fra Danmark til Rumænien til en Værdi af 2,5 Mill. Kr., hovedsagelig Maskiner, og en Import her til Landet for et tilsvarende Beløb bestaaende bl. a. af Paraffin, Naftensyre, Lim og Egetræ.

Et Mindesmærke i Gudhjem

Paa Klippeskrænten ved den gamle Gudhjem Kirke afsløres Grundlovsdagen et Mindesmærke over afdøde Navigationslærer P. K. V. Pedersen, rejst paa hans Grav af taknemlige bornholmske Fiskere. Udover Navn og Dato staar kun »Bornholmske Fiskere rejste dette Minde«. Afsløringen fandt Sted i Overværelse af mange Hundrede Mennesker.

»Rita« gøres klar

Kongens Kutter »Rita«, der for Vinteren er oplagt paa Orlogsværftet, vil i nær Fremtid blive sat i Vandet. Kongens private Bøje ud for Langelinie-Pavillonon er allerede lagt ud. Baadens faste Sommerstation har i de senere Aar været Skovshoved Havn.

Bjærgningsarbejde ved Kalvebod Brygge

Svitzer er begyndt paa et Bjærgningsarbejde inde i selve Københavns Havn, nærmere bestemt ved den sydligste Ende af Kalvebod Brygge. Her sank for kort Tid siden Motorgaleasen »Dana« af Hasle med en Ladning paa ca. 100 Tons Cement. Ulykken skete paa den Maade, at Motoren, da den skulde prøvekøres efter en Reparation, løb løbsk og rystede Skibet læk. Heldigvis kom ingen Mennesker til Skade.

Inden »Dana« sank, var der lossat ca. 20 Tons af Lasten. Forleden fik Svitzer laget yderligere ca. 45 Tons op. Naar Skibet er lettet tilstrækkelig ved Losning af Lasten, er det Meningen at løfte det ved Hjælp af en Flydekran.

Havnefogederne

Foreningen af Havnefogeder i Danmark afholder sit Aarsmøde i Svendborg i Dagene 7. og 8. August.

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.

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.

Med ved Suez-Kanalens Aabning

Norges ældste Skibsfører, Kaptajn *Aanen Hansen* i Mandal er død 101 Aar gammel. Kaptajn *Aanen Hansen* aftjente sin Værnepligt i den norske Marine i 1869 og var da om Bord i Fregatten *Nordstjernen*, da dette Skib repræsenterede Norge ved Suezkanalens Aabning. Han sejlede i 58 Aar og var højt oppe i Halvfjerdserne, da han gik i Land.

Sveriges Skibsmæglere og Skibsklarerere til Aarsmøde

Sveriges Skeppsklarerare- och Skeppsmäklarforening har holdt Aarsmøde i Göteborg. Et af Forhandlingernes Hovedpunkter var Spørgsmaalet om en særlig Eksamensuddannelse for dem, der søger Autorisation i Skibsklareringsvirksomhed.

Tre Lejdeskibe til Sverige

Yderligere tre Lejdeskibe, nemlig Tankskibet *Falsterbohus* og Motorskibene *Tennaren* og *Dagmar Salén*, er nu ankommet til Sverige. *Falsterbohus* medførte 15.000 Tons Olie til det svenske Forsvar. *Tennaren* havde 5000 Tons Varer fra Buenos Aires, mest Hørfre og Foderkager, og *Dagmar Salén* medførte 9000 Tons, hovedsagelig Ris, men ogsaa Kaffe og Bomuld.

Svenska Lloyds »Sicilia» krigsforlist

I Følge et Telegram til det svenske Udenrigsministerium fra den svenske Konsul i Lorenzo Marques er Svenska Lloyds Motorskib *Sicilia* krigsforlist i portugisisk Østafrika. Det meddeles, at Besætningen er blevet reddet og nu befinder sig velbeholden i Havn. *Sicilia*, der blev bygget i Malmø i 1934, var paa 2715 Tons d.w.

Svensk Dampner hjerget

Sveabolagets Dampner »Aslöf», der i Foraaret løb paa Grund ved Viksten i Stockholms ydre Skærgaard, er nu efter et meget besværligt Arbejde hjerget af Neptunbolaget. Havaristen er bugseret til Finnboda Værft for Reparation.

Afmagnetiseringsanstalt i Göteborg

Til en Afmagnetiserings-Station i Göteborg er udarbejdet et Forslag til ca. 850.000 Kr. Forslaget er fremkommet af Nødvendigheden af at beskytte Skibene mod magnetiske Miner.

Aarets Søslinge

Et usædvanligt Souhyre har i den sidste Tid vist sig i Tavelsjøen i Vesterbotten og har forskrækket adskillige af de lokale Beboere. Flere Mennesker har set det ved adskillige Lejligheder, men deres Beskrivelse af Dyret varierer stærkt. Enkelte hævder, at det er 3—4 Meter langt og har et hestelignende Hoved, mens andre siger, det er paa Størrelse med et Menneske. Man har set Dyret i Vandoverfladen, og ved enkelte Lejligheder skal det have forsøgt at kravle op af Vandet. Øjensvidnerne er enige om, at Dyret er mørkhaaret over næsten hele Kroppen, men lyst paa Undersiden. Fra sagkyndig Side mener man, at det drejer sig om en velvoksen Malle.

Norges Rederforbund

Skibsreder *Louis Hannevig*, Oslo, er udnævnt til Formand for Norges Rederforbund, idet Skibsreder *Stenersen* efter Ansøgning er blevet afskediget fra sit Hverv.

Court Line

Det engelske Rederi Court Line har i Regnskabsaaret 1942 haft et Nettooverskud paa 147.882 Pd. Strl. mod 102.305 Pd. Strl. Aaret forud. Af Overskudet hidrører de 40.551 Pd. Strl. bl. a. fra Renteindtægter. Ligesom i Fjor udbetales der 15 pCt. i Udbytte, foruden at der ydes en

Kassebonus paa 3 pCt., der stammer fra Selskabets Renteindtægter.

Selskabets Ledelse oplyser, at det har købt to Dampere, der er bygget for Regeringens Regning. De to Skibe koster ialt 305.750 Pd. Strl., men Selskabet vil ikke faa Skibene udleveret, før efter Krigens Afslutning. De Beløb, Selskabet har stillet til Raadighed til Skibskøbene, vil de stadig kunne disponere over, til Afleveringen har fundet Sted, og de paaløbende Renter vil blive udbetalt til Aktionærerne.

Den spanske Tankskibsflåde

Størsteparten af den spanske Tankflåde, 17 Skibe, ejes af Benzinmonopolselskabet Campsa (Compania Arrendataria del Monopolio de Petróleos, S.A.). Af de 8 Tankskibe, der er paa Stabelen, bygges de 6 for Campsas Regning. Dernæst har Campsa for kort Tid siden erhvervet det danske Motorskib »Katrine Mærsk«, der som Havarist løb ind i Bilbaos Havn og ventes snart at blive taget i Brug. De øvrige 2 Tankskibe, som er paa Stabelen, ejes af Benzinraffinaderiselskabet Cepsa (Compania Espanola de Petróleos), som for et Par Aar siden besluttede at indrette egen Rederifdeling med Henblik paa at sikre Raffinaderierne paa Tenerifa tilstrækkelige Leveringer af Raaoile.

PERSONALIA

Ordensdekoration

Formanden for Industriraadet, Direktør for Helsingør Skibsværft *H. P. Christensen*, der var Ridder af Dannebrog og Dannebrogsmænd, er udnævnt til Kommandør af Dannebrog.

75 Aar

Tidligere mangeaarig Lods ved Københavns Lodseri *Anders V. Larsen* fylder 2. Pinsedag 75 Aar. Da Lods *Larsen* i 1928 tog sin Afsked som Lodseriets ældste Lods, bosatte han sig i Nysted.

60 Aar

Paa Tirsdag — den 15. Juni — fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Norden, Kaptajn *H. O. Holmquist*, 60 Aar.

C. K. Hansens Skibsinspektion

Orlogskaptajn *T. S. Prip* har tiltraadt en Stilling i Rederiet C. K. Hansens Skibsinspektion.

Grønlands Styrelse

Efter Statsministeriets Indstilling har Kongen udnævnt Maskinmester af 2. Grad under Grønlands Styrelse *S. L. Baumbach* til Maskinmester af 1. Grad under Styrelsen.

50 Aars Jubilæum

Ejeren og Føreren af Motorskibet *Maagen*, Kaptajn *Mag-nus Petersen*, kan i disse Dage fejre sit 50 Aars Jubilæum som Somand. Han kom til Søs med en Skonnert fra Thurø og sejlede senere med Grønlandsskibene. Endvidere har han sejlet paa Beringhavet med et amerikansk Fangstskib. I de senere Aar har han selv ført *Maagen*, der fungerer som Stenfisker og Sandsuger.

Sømandshøjskolen

Økonoma ved Sømandshøjskolen i Svendborg, Frk. *Balle*, har paa Grund af Sygdom trukket sig tilbage fra sin mangeaarige Tjeneste ved Højskolen.

Fyrsvæsenet

Marineministeriet har ansat Fyrskibsfører i 9. Lønningsklasse *Jens Gunnar Petersen* som Fyrskibsfører i 7. Lønningsklasse fra 1. Juni 1943.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlekajen 8,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 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 Bolværk (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 35 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 Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lødnings, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lødsvang. Løds penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybsaaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsnings og Lødnings. I F r i h a v n e n besørges Løsnings og Lødnings efter faaste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde mod Bøerne 18,600 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 faaste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faaste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faaste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Breddes 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,3 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjteender og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lødsvang. Løds penge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandsafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsnings og Løstning: Løsnings og Løstning besørges af herværende Firmaer til faaste Priser. Ved Havnen 10 faaste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lødsvang. Vand: Dampakibe 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 Fartøjsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lødsakster 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. Løsnings og Løstning foretages af Private efter faaste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Børeevne. 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 8,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 30 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Fartøjsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunde. Faaste 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, alt pr. m³. Løsnings og Løstning til faaste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faaste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besørges ogsaa om Natten. Ingen Lødsvang. 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 faaste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 22 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugseramp. uforud. Ingeu Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; iverigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Løstn. besørges hovedsagelig af et Spedterfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kohalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 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 Lødsvang uden ved Bugsering (se Løds.). Bugsering faaste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Løsnings- og Løstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 10. Juni 1943.

Nr. 23.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. 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 Semil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Danmark.

995. (T). Midlertidigt inddraget Sømærke. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
Sundet.						
<i>Lous Flak</i>	55° 49', ₅	12° 42', ₄	L. & Flt.	r.		

(E. f. S. Nr. 1/6 1943.)

I. Østersøen.

996. Danmark. Fakse Havn. Oprensingsarbejder afsluttet. Oplysning om Dybde.

Efter afsluttet Oprensingsarbejde i *Fakse Havn* paa c. 55° 12',₈ N. 12° 10',₁ E. er Dybden i Indsejlingsrenden til Havnen nu 4,0 m i en Bredde af 20 m.

(E. f. S. Nr. 18/802 1943.)

997. Sverige. Åhus Indsejling. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 23/1126. Stockholm 1943.)

1. Den sorte Stage med 1 Ballon paa 55° 55',₇₈ N. 14° 23',₇₀ E., ved *Blockåkeru*, er flyttet c. 225 m i Retning 25° til 55° 55',₉₀ N. 14° 23',₈₀ E., N. for en 5 m Grund.

2. Den sorte Stage med 2 Balloner paa 55° 54',₇₂ N. 14° 27',₅₅ E., ved *Pällagrund*, er flyttet c. 230 m i Retning 76° til 55° 54',₇₅ N. 14° 27',₇₅ E.

3. Det sorte Sømærke med hvidt Bælte paa 55° 53',₈₇ N. 14° 23',₇₂ E., ved *Ullersgrund*, er ombyttet med en sort Stage med 1 Ballon og med hvidt Bælte.

Følgende Sømærker er inddraget:

4. Stagen uden Topbetegnelse paa 55° 55',₅₃ N. 14° 20',₆₈ E.

5. Stagen uden Topbetegnelse paa 55° 55',₂₃ N. 14° 20',₇₁ E.

6. Stagen med Kost paa $55^{\circ} 55',_{23}$ N. $14^{\circ} 20',_{73}$ E.
7. Stagen med Kost paa $55^{\circ} 55',_{06}$ N. $14^{\circ} 20',_{84}$ E.
8. Stagen uden Topbetegnelse paa $55^{\circ} 55',_{00}$ N. $14^{\circ} 20',_{81}$ E.
9. Stagen uden Topbetegnelse paa $55^{\circ} 54',_{83}$ N. $14^{\circ} 20',_{89}$ E.
10. Stagen med Kost paa $55^{\circ} 54',_{79}$ N. $14^{\circ} 21',_{00}$ E.
11. Stagen med Kryds paa $55^{\circ} 54',_{43}$ N. $14^{\circ} 21',_{12}$ E.
(Kort Nr. 180 og 181.)

998. Sverige. Öland E.-Kyst. Skyde- og Bombkastningsøvelser.

(U. f. s. Nr. 23/1166. Stockholm 1943.)

I Tiden 1. Juni—15. Oktober 1943 foretages Skyde- og Bombkastningsøvelser, som følger:

1. Skydning fra Luftfartøj mod Maal paa Land c. 1 Sm SE. for *Sandby Kirke* paa c. $56^{\circ} 34',_0$ N. $16^{\circ} 38',_6$ E. Øvelsesfeltet begrænses til et Omraade paa Land. Naar Øvelserne foregaar, er et rødt Flag hejst paa Signalmast i Land.

2. Skydning fra Luftfartøj mod Luftmaal samt Bombkastning mod bugseret Maal paa Søen. Maalbanerne gaar c. 500 m E. for Kysten og parallelt med denne. Batternes Endepunkter er udfor *Södra Kvinneby* paa c. $56^{\circ} 29',_8$ N. $16^{\circ} 35',_0$ E. og *Lerkaka* paa c. $56^{\circ} 43',_5$ N. $16^{\circ} 42',_9$ E.

Øvelsesfeltet begrænses mod S. og N. af Breddeparallelernerne henholdsvis $56^{\circ} 27',_0$ N. og $56^{\circ} 43',_0$ N., mod W. af Kysten og mod E. af en Linie mellem Punkterne $56^{\circ} 27',_0$ N. $16^{\circ} 46',_8$ E. og $56^{\circ} 43',_0$ N. $16^{\circ} 52',_8$ E.

Naar Øvelserne foregaar, er et rødt Flag hejst paa Signalmasten c. 1 Sm SE. for *Sandby Kirke*.

3. Under Øvelserne er det forbundet med Livsfare at opholde sig indenfor ovennævnte Øvelsesomraader.

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

(U. f. s. Nr. 23/1166. Stockholm 1943.)

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

a. *Sydostbrotten* Radiofyr paa c. $63^{\circ} 19'$ N. $20^{\circ} 11'$ E. : 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 2. og 8. Minut af hver lige Time.

b. *Holmögadd* Radiofyr paa c. $63^{\circ} 36'$ N. $20^{\circ} 45'$ E. : 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 0. og 6. Minut af hver lige Time.

c. *Rödkallen* Radiofyr paa c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 22'$ E. : 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 6. og 12. Minut af hver lige Time.

1000. Tyskland. Leba NW. Skydeomraade.

(N. f. S. Nr. 22/1217. Berlin 1943.)

Skydeomraadet NW. for *Leba* begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|---|--|
| 1. $54^{\circ} 48',_{11}$ N. $17^{\circ} 28',_9$ E. | 3. $54^{\circ} 46',_7$ N. $17^{\circ} 32',_4$ E. |
| 2. $54^{\circ} 48',_4$ N. $17^{\circ} 31',_6$ E. | 4. $54^{\circ} 46',_4$ N. $17^{\circ} 29',_8$ E. |

(Se Tillæg.)

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

1001. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Fyr midlertidigt i Uorden.

Fyret paa *Helsingør Nordhavns* N.-Moles Hoved paa c. $56^{\circ} 02',_8$ N. $12^{\circ} 37',_2$ E. er midlertidigt i Uorden.

1002. Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev S. Skibsfartshindring afmærket.

En Skibsfartshindring paa $55^{\circ} 20' 32''$ N. $11^{\circ} 05' 40''$ E., c. 1,1 Sm. 306° fra *Korsør Baake Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 30 m SSW. for Hindringen.

1003. Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke genudlagt.

Agersø Flak W. hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost paa $55^{\circ} 12'$ ($18''$) N. $11^{\circ} 06'$ ($36''$) E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 21/968 1943.)

1004. Danmark. Store-Bælt. Onsevig NW. t. W. Vrag afmærket.
 Det i E. f. S. Nr. 20/916 1943 rapporterede Vrag, hvoraf en Mast rager op over Vandet, og som er sunket i c. 13 m Vand paa c. $54^{\circ} 58',_3$ N. $11^{\circ} 02',_0$ E. c. 3 Sm 299° fra *Onsevig Havn*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 25 m WSW. for Vraget.
 (E. f. S. Nr. 20/916 1943.)

1005. Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Spodsbjærg E. t. S. Vraglystønde atter i Orden.

Vraglystønden 250 m WSW. for det paa $54^{\circ} 55' 37''$ N. $10^{\circ} 52' 49''$ E., c. 1,5 Sm 106° fra *Spodsbjærg Havn*, sunkne Vrag er atter tændt og i Orden.
 (E. f. S. Nr. 21/951 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1006. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib W. t. S. Vragafmærkning inddraget.

Afmærkningen ved det nu fjernede Vrag, der var sunket paa $56^{\circ} 08' 45''$ N. $12^{\circ} 05' 17''$ E., c. 7,2 Sm 258° fra Pladsen for *Gilleleje Flak N.* Fyrskib, er inddraget.
 (E. f. S. Nr. 20/928 1943. Kort Nr. 116, 130 og 102.)

1007. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.

I Juni—November Maaneder 1943 finder paa Hverdage Skarpskydning Sted ved *Jægerspris* som følger:

1) Den 7. Juni—11. Juni, 16. Juni—8. Juli, 16. Juli—19. Juli, 21. Juli—24. Juli, 2. August—10. August, 23. August—20. September og 28. September—2. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 0800—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) Den 26. Juli—31. Juli, 11. August—21. August, 21. September—27. September og 5. Oktober—2. November. Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1500.

I Skydetiden vil der være hejst Signalfag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), paa Observationstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*), 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.

3) 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) $55^{\circ} 54',_8$ 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.

1008. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Kolby Kaas NW. Vrag fjernet.

Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 49' 03''$ N. $10^{\circ} 28' 59''$ E., c. 2,1 Sm 310° fra *Kolby Kaas Havn*, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 40/1398 1942. Kort Nr. 112, 114 og 103).

1009. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NE. t. N. Oplysning om Vrags Plads.

Det i E. f. S. Nr. 19/872 1943 nævnte Vrag, hvoraf 2 Master rager op over Vandet, ligger sunket i 13 m Vand paa $56^{\circ} 42' 59''$ N. $11^{\circ} 02' 22''$ E., c. 13,2 Sm 31° fra *Gerrild Fyr*.
 (E. f. S. Nr. 19/872 1943. Kort Nr. 102.)

1010. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Sejlads gennem minespærret Omraade. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/145 1943.

(U. f. S. Nr. 23/1170. Stockholm 1943.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/145 1943 angaaende Sejlads i minespærret svensk territorialt Farvand meddeles, at Skibe paa mere end 75 Register Tons Brutto

mellem *Tjörn* og *Koön* kun maa benytte Sejlløbet mellem *Norra Astol* paa c. $57^{\circ} 55',_1$ N. $11^{\circ} 35',_3$ E. og *Södra Astol*.
(E. f. S. Nr. 1/145 1943.)

1011. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller. I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,₀ m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 6,₂ m, i *Sælhundeholm Lob*: 3,₆ m, i *Gaaseholm Lob*: 2,₄ m, i *Svaneholm Lob*: 1,₂ m og i *Kobberø Lob*: 2,₃ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 6,₀ m over *Havrevlen* og 6,₂ m i *Svaneholm* Fyrlinie og 3,₆ m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

a. $56^{\circ} 43' (16'')$ N. $8^{\circ} 13' (08'')$ E. — 4,₀ 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. — 2,₀ m.

d. $56^{\circ} 42' (55'')$ N. $8^{\circ} 12' (50'')$ E. — 4,₀ m.
(E. f. S. Nr. 19/875 1943. Kort Nr. 104.)

1012. Norge. Skagerrak. Lystønder og Kløkketønder genudlagt.

(N. f. S. Nr. 22/1242. Berlin 1943.)

1. Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:

Kværnskjærgrunden 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.

Mefjordbåen Lystønde c. $59^{\circ} 20',_1$ N. $10^{\circ} 34',_5$ E.

Hollenderbåen Lys- og Fløjtetønde c. $59^{\circ} 09',_6$ N. $10^{\circ} 37',_9$ E.

Sydostgrunden Lys- og Fløjtetønde c. $58^{\circ} 59',_0$ N. $10^{\circ} 19',_3$ E.

Rakkebåene Lys- og Fløjtetønde c. $58^{\circ} 56',_9$ N. $10^{\circ} 04',_1$ E.

Ramsholmslu Lys- og Kløkketønde c. $58^{\circ} 59',_7$ N. $10^{\circ} 04',_2$ E.

Ytre Hausene Lys- og Fløjtetønde c. $58^{\circ} 04',_7$ N. $8^{\circ} 11',_8$ E.

2. Følgende Lystønder og Kløkketønder genudlægges snarest uden yderligere

Meddelelse:

Drøbakgrunden Lys- og Kløkketønde c. $59^{\circ} 39',_9$ N. $10^{\circ} 37',_6$ E.

Kvubbehausen Kløkketønde c. $58^{\circ} 48',_8$ N. $9^{\circ} 29',_3$ E.

Pershausen Kløkketønde c. $58^{\circ} 45',_0$ N. $9^{\circ} 22',_0$ E.

Skjoldholmbåen Kløkketønde c. $58^{\circ} 11',_5$ N. $8^{\circ} 23',_3$ E.

Vestre Jentene Kløkketønde c. $58^{\circ} 08',_9$ N. $8^{\circ} 18',_0$ E.

(E. f. S. Nr. 49/1695 1942.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1013. Norge. Vestfjord. Fugløyyvær—Måløy—Skarholm. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 22/1256. Berlin 1943.)

Man advares imod at sejle og fiske indenfor et Omraade, der begrænses af en

Linie gennem følgende Punkter:

a) $67^{\circ} 01',_6$ N. $13^{\circ} 36',_5$ E.

b) $67^{\circ} 03',_0$ N. $13^{\circ} 17',_0$ E.

c) $67^{\circ} 23',_4$ N. $13^{\circ} 51',_4$ E., *Gryloy* Fyr.

d) $67^{\circ} 44',_0$ N. $13^{\circ} 51',_4$ E.

e) $67^{\circ} 46',_1$ N. $14^{\circ} 24',_6$ E., *Måløy—Skarholm* Fyr.

f) $67^{\circ} 26',_8$ N. $14^{\circ} 23',_4$ E., *Landegode* Fyr.

g) $67^{\circ} 03',_6$ N. $13^{\circ} 52',_3$ E., *Fugloy* Fyr.

1014. (T). Norge. Stavangerfjorden. Fjøløy Fyr midlertidigt slukket.

(K. f. F. Nr. 4. Oslo 1943.)

Fjøløy Fyr paa c. $59^{\circ} 05',_3$ N. $5^{\circ} 34',_1$ E. vil fra 7. Juni 1943 være slukket i c. 1 Maaned paa Grund af Reparation.

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.

N

Tyskland:

Nautisches Jahrbuch 1944.

Tillæg.

I. Østersøen.

1015. Sverige. Stockholms Skærgaard. Dragets kanal. Luftledning.
(U. f. s. Nr. 24/1172. Stockholm 1943.)
Over *Dragets kanal* er paa $58^{\circ} 50',_{98}$ N. $17^{\circ} 53',_{60}$ E. udspændt en Telefonledning i $21,5$ m Højde.
1016. (P). Sverige. Stockholms Skærgaard. Söderarns- og Furusundsløbene. Stångören Radiofyre. Signal forandres.
(U. f. s. Nr. 24/1199. Stockholm 1943.)
Signalet ved Retningsradiofyret *Stångören* paa c. $59^{\circ} 42'$ N. $19^{\circ} 01'$ E. forandres til Morsebogstaverne *SL* (• • • • — • •). Signalet vil blive afgivet 1 Gang hver 60^s .
1017. (P). Sverige. Öregrundsgrepen. Öregrund Radiofyre. Signal forandres.
(U. f. s. Nr. 24/1198. Stockholm 1943.)
Signalet ved Retningsradiofyret *Öregrund* paa c. $60^{\circ} 20'$ N. $18^{\circ} 26'$ E. vil i Løbet af Aaret 1943 blive forandret fra det nuværende (Morsetal *I*) til Morsebogstaverne *GR* (— — • • — •). Signalet afgives 1 Gang hver 60^s .

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

1018. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalkbrønderihavnen. Revshaleø W. Oplysning om Dybde.
1. De i Søkortene og i „Den danske Havnelods“ anførte Dybder af $3,7$ m, $4,5$ m og $4,0$ m i den S.-lige Del af *Kalkbrønderihavnen* paa $55^{\circ} 42'$ ($33''$) N. $12^{\circ} 35'$ ($45''$) E. er ikke ført helt ind til Bolværkerne, hvor der i indtil 5 m Afstand fra disse findes mindre Dybder.
2. Dybden udfor W.-Siden af *A/S. Burmeister og Wain's* S.-lige Molchoved paa *Revshaleøen* paa $55^{\circ} 41'$ ($29''$) N. $12^{\circ} 36'$ ($41''$) E., som i Kortene og i „Den danske Havnelods“ anføres til $6,5$ m, er kun $6,2$ m.
(Kort Nr. 134, 133 og 130. Havnelods, Side 123.)
1019. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Vrag fjernet.
Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 31' 40''$ N. $12^{\circ} 41' 48''$ E., c. $0,8$ Sm 230° fra *Drogden Fyr*, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 19/866 1943.)
1020. Sverige. Sundet. Malmö. Lys- og Klokketønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 24/1202. Stockholm 1943.)
Den automatiske Lys- og Klokketønde *Röderprick* paa c. $55^{\circ} 38'$ N. $12^{\circ} 59'$ E. er atter udlagt paa Plads. De i Stedet for Lys- og Klokketønden midlertidigt udlagte Tønder er inddraget.
(E. f. S. Nr. 20/914 1943.)
1021. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønder midlertidigt inddraget og ombyttet.
(U. f. s. Nr. 24/1203. Stockholm 1943.)
1. Lystønden *Malmö Nr. 1* paa c. $55^{\circ} 37'$ N. $12^{\circ} 59'$ E. er paa Grund af Eftersyn midlertidigt ombyttet med en Reservelystønde med samme Fyrkarakter.
2. Lystønden *Malmö Nr. 3* er paa Grund af Eftersyn for et Tidsrum af c. 14 Dage ombyttet med en rød Stage med Kost.
1022. Sverige. Sundet. Limhamn. Areal under Opfyldning. Somærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 24/1178. Stockholm 1943.)
Aralet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er under Opfyldning:
1. *Limhamn norra Fyr*. 3. $55^{\circ} 35',_{55}$ N. $12^{\circ} 55',_{40}$ E.
2. $55^{\circ} 35',_{75}$ N. $12^{\circ} 55',_{70}$ E. 4. $55^{\circ} 35',_{37}$ N. $12^{\circ} 55',_{23}$ E.
En grøn Stage med 1 grønt Flag er udlagt i Punkt 2.
(Kort Nr. 132 og 130).

1023. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund. Brosignaler med Kugler atter i Virksomhed.**
Brosignalerne med Kugler ved *Masnedsundbroen* paa c. $54^{\circ} 59',_8$ N. $11^{\circ} 53',_6$ E. gives atter normalt.
(E. f. S. Nr. 11/587 1943.)
1024. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Havnearbejder.**
Bolværket ved *Masnedøværkets Havn* paa c. $54^{\circ} 59',_7$ N. $11^{\circ} 53',_7$ E. vil blive forlænget 120 m mod Vest. I Forbindelse hermed anvendes en Rambuk, der under Arbejdet vil ligge 20 m fra Bolværket, og hvis Anker anbringes 40—50 m ude i Sejlrenden. Ankerfortøjningen vil blive slækket af, naar et Skib skal passere.
1025. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro SW. Vrag nedsprængt. Vragafmærkning inddraget.**
Efter Nedsprængning af Vraget, der var sunket i 3 m Vand paa c. $55^{\circ} 00',_3$ N. $11^{\circ} 19',_5$ E. paa *Fejo Staalgrund*, er mindste Dybde over Vragresterne nu 2,9 m. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 22/826 1942. Kort Nr. 160, 140 og 185.)
1026. (T). **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker inddraget for Eftersyn.**
Nedennævnte Sømærker er inddraget for Eftersyn:
a. *Knastegrund* Klokketønde c. $55^{\circ} 02',_7$ N. $10^{\circ} 14',_2$ E.
b. *Knoldhjørne E.* Stumtønde c. $55^{\circ} 03',_6$ N. $10^{\circ} 14',_0$ E.
c. *Langtangflak* Lystønde c. $55^{\circ} 04',_1$ N. $10^{\circ} 14',_0$ E.
d. *Bjørnø N.* Lystønde c. $55^{\circ} 04',_4$ N. $10^{\circ} 14',_5$ E.
e. *Højen* Klokketønde c. $55^{\circ} 05',_0$ N. $10^{\circ} 14',_0$ E.
1027. (T). **Danmark. Lille-Bælt. Mommark Færgchavn midlertidigt spærret for Trafik.**
Ved Rangeruheld er 4 Jernbanevogne løbet over Broklappen ud i Havnen, hvorved begge Færgelejer er spærret. Det formenes, at Færgelejerne atter er klar i Løbet af faa Dage.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1028. **Danmark. Kattegat. Nakkehoved Fyr NNW. Vrag fjernet.**
Vraget, der var sunket paa $56^{\circ} 14' 54''$ N. $12^{\circ} 14' 41''$ E., c. 8,4 Sm 336° fra *Nakkehoved Fyr*, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 21/909 1943. Kort Nr. 130 og 102.)
1029. (T). **Danmark. Kattegat. Anholt NW. Vraglystønde midlertidigt slukket.**
Vraglystønden, der viser grønt To-Blink, og som er udlagt 150 m NE. for det paa c. $56^{\circ} 50',_4$ N. $11^{\circ} 10',_0$ E., c. 13,5 Sm 303° fra *Anholt Havn Fyr*, sunkne Vrag, er midlertidigt slukket.
(E. f. S. Nr. 44/1531 1942.)

Ekstra-Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1030. **Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. t. S. Vragvager flyttet.**
Vragvageren med I grønt Flag, der var udlagt 75 m SW. t. W. for det paa $56^{\circ} 55' (30'')$ N. $10^{\circ} 55' (54'')$ E. sunkne Vrag, er af Hensyn til Bjærgningsarbejdet flyttet til Pladsen 350 m SW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 42/1459 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.

... 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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
 Telefon: 9246

Telegramadr.:
 MONTANAKUL

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
 TLF. C. 3491
 C. 11491

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

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariuson«

Telefon Central 12057

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 24

FREDAG 18. JUNI 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Grunden, eller vel snarere Grundene til den voldsomme Nedgang i de tyske Ubaades Sænkingsresultater er stadig Genstand for Spekulationer saavel i London og Berlin, som i de neutrale Lande. Engländerne fremhæver, at det er de nye engelsk-amerikanske Afværgeforanstaltninger, hvis Virkninger nu begynder at gøre sig gældende, men samtidigt er de dog ikke blinde for, at ogsaa andre Faktorer kan spille ind. Den engelske Marineminister, *Alexander*, nævnte saaledes for nogle Dage siden, at selvom de Allieredes Skibstab forarsaget af Ubaadene for Maj Maaned viste en bemærkelsesværdig Nedgang, og selvom dette Resultat for en stor Del maatte tilskrives de Allieredes nye Kampmidler mod Ubaadene, kunde man ikke helt se bort fra den Betragtning, at den tyske Marineledelse kan have trukket en Del af Ubaadene bort fra Operationsfeltet i Midtatlanten for at have dem nærmere ved deres Baser for at kunne sætte dem hurtigt ind, saafremt de Allierede skulde forsøge en Invasion paa det europæiske Kontinent. Tyskerne paa deres Side gør gældende, at en af Grundene til Nedgangen i Sænkingsresultaterne er, at Atlanterhavet er omtrent tomt for Skibe, saaledes at Ubaadene mangler Maal for deres Torpedoer. Denne Udtalelse rimer imidlertid ikke helt med en engelsk Meddelelse om, at den engelske Import i Maj har været den største i flere Aar.

Hvorledes det nu end forholder sig med dette Spørgsmaal, er det dog klart, at Tonnagesituationen, set med engelsk-amerikanske Øjne, er gunstigere end hidtil. Skibstaben gaar ned og Nybygningsproduktionen stiger Maaned for Maaned. Men hertil kommer den seneste Udvikling af Krigen i Middelhavet. Ved Erobringen af den lille italienske Øgruppe mellem Sicilien og den nordafrikanske Kyst har de Allierede sikret sig Baser, fra hvilke det vil være muligt effektivt at beskytte Sejlladsen gennem det smalle Stræde mellem Sicilien og Tunis, saa Vejen gennem Middelhavet nu skulde være sikker for den allierede Skibsfart. Hvad dette betyder i sparet Sejldistance og dermed i sparet Tonnage, har vi tidligere nævnt.

Om Udviklingen paa de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun sparsomme Meddelelser. Minearbejderstrejken i U.S.A. har medført en Nedgang i Kulexporten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika. Der er givet temmelig store Tildelinger af Tonnage til Malmfarten, især fra Indien, til U.S. Atlantic og Golf. Iøvrigt meddeles fra New York, at to argentinske Skibe er sluttede for Textilverer fra Golfen til Sydamerika til \$38 per 100 Cbft. bale, kombinert med Kul fra Sydafrika til Buenos Aires til 50 Pesos Guld.

Fra de engelske Markeder foreligger kun en enkelt Meddelelse, nemlig Kul fra Wales til Øerne til 70/-.

Fra det stadig neutrale Argentina søges Tonnage til Portugal til \$60, til Callao til \$23 og for en Ladning Hvede i Sække til La Guayra noteres ikke mindre end \$60.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stort set uændrede, maaske med en Tendens til lidt større Aktivitet. Der har kun været ringe Efterspørgsel efter Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, men i Trælastfarten fra Sverige og Finland til Dan-

mark har Aktiviteten været noget bedre. Ligeledes kan Malmfarten fra Sverige til Tyskland tage mange Skibe, saa alt i alt volder det ikke større Vanskeligheder at faa Tonnagen placeret.

DEN DANSKE SØ-ULYKKESFORSIKRING

Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart har Udsendt sin Beretning for Virksomheden i Aaret 1942.

Af denne Beretning fremgaar det, at Forbundets Virksomhed i Aaret 1942 har været underkastet lignende risikomæssige Vilkaar som i den herskende Storkrigs forudgaaende Aar. Der har da ogsaa fundet store Tab af Menneskeliv Sted i Aarets Løb indenfor den danske Handelsflaades Besætninger som Følge af Krigsbegivenhederne, men det samlede Antal Dødstilfælde, der er kommet til Forbundets Kundskab, har dog været mindre end i Aaret 1941.

De heraf følgende store Erstatningskrav fra omkomne Søfolks Efterladte og fra 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 1940 gældende Ordning om Opretholdelse af de Søfarendes Ulykkesforsikringsforhold.

Af Forbundets to Afdelinger udreder *Ulykkesforsikringsafdelingen* Erstatninger i Henhold til Ulykkesforsikringsloven af 20. Maj 1933, derunder ogsaa for Følger af Ulykkestilfælde hidrørende fra Krig, medens *Krigs-Ulykkesforsikringsafdelingen* udreder Erstatninger — det vil sige Tillægsrstatninger — i Henhold til Loven af 19. December 1936 om Krigs-Ulykkesforsikringer for Søfarende, henholdsvis Loven af 25. Juli 1940 om Krigsulykkesforsikring.

Ulykkesforsikringsafdelingen

For Besætningerne om Bord i de i Udlandet tilbageholdte eller rekvisitionerede Skibe har Forbundet 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 6.931 Mand, hvoraf 279 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. 206.722,13; paa Grundlag af de indsendte Oplysninger om Besætningernes Forhyringstid m. v. har Medlemmerne Krav paa Ristorni til ialt Kr. 32.538,02; Medlemmernes samlede *effektive* Præmier har saaledes udgjort Kr. 174.184,11. Af Afdelingens Netto-Udgift, der ifølge Driftsregnskabet har udgjort Kr. 978.866,29, er derhos Kr. 5.714,29 dækket af Statstilskud til Nedsættelse af de i Medfør af Ulykkesforsikringslovens § 75 tilskudberettigede Medlemmers Præmier, medens det resterende Beløb, Kr. 798.967,89, dækkes af Statskassen, jfr. Afdelingens Gevinst- og Tabs-Konto.

Der er i Aarets Løb indgaaet Anmeldelse om ialt 482 Ulykkestilfælde, hvoraf 232 hidrørende fra Krigsbegivenhederne; af det samlede Antal Tilfælde er 194

Dødstilfælde, hvoraf 174 skyldes Krigsforholdene. Da der fra forrige Aar overførtes 306 Tilfælde og 24 er optaget til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget 812 Tilfælde til Behandling. Heraf er ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen afvist 21 Tilfælde som ikke henhørende under Ulykkesforsikringsloven og 312 er afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 354 henstod uafgjort ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser ydet Erstatning til omkomne Søfolks efterladte og tilskadede 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 6.068 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 Kr. 871.280,98, der dækkes af Statens Tilskud.

Der er indgaaet Anmeldelse om ialt 232 Ulykkestilfælde; fra forrige Aar overførtes 128 Tilfælde, og da der er optaget 66 Tilfælde til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget ialt 426 Tilfælde til Behandling. Ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen er heraf 72 Tilfælde afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 203 endnu ikke var afgjort ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er der i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser udbetalt de i Skadesoversigten anførte Døds- og Invaliditetserstatninger.

De reviderede Regnskaber for Aaret 1942 for Forbundets to Afdelinger er enstemmigt godkendt paa et Repræsentantskabsmøde.

HANDELSBERETNINGEN FOR 1942

Grossereretskomiteen har nu afsluttet Handelsberetningen for 1942. Af denne fremgaar det, at Aaret 1942 for Danmark ligesom det foregaaende Aar først og fremmest blev præget af en fortsat Forøgelse af den ledige Pengemængde og en samtidig Nedgang i Varemængderne, men gennem forskellige pengepolitiske Foranstaltninger og en omfattende Priskontrol lykkedes det dog at holde det samlede Prisniveau i et forholdsvis stabilt Leje. Trods de mange Foranstaltninger mod Pengerigeligheden har en mindre Del af den nyskabte Købekraft alligevel lagret sig som øget Købekraft ude i Befolkningen.

Værdien af Eksporten i 1942 er gaaet væsentlig stærkere tilbage end Værdien af Importen, og derved er Merindførselen vokset fra 33 Mill. Kr. i 1941 til 159 Mill. Kr. i 1942, men for begge Grupper gælder det, at der mængdemæssigt har været en Tilbagegang i Forhold til det foregaaende Aar. Sammenligner man Importen i 1942 med Importen i 1939 og tager Hensyn til den stedfundne Forskydning i Priserne, kommer man til, at Danmark i 1942 kun har faaet tilført ca. 35 pCt. af 1939's Kvantum, medens de tilsvarende Procenter for 1941 og 1940 dog endnu var henholdsvis ca. 40 og ca. 50 pCt.

DØDSBUDSKAB FRA UDLANDET

Gennem Udenrigsministeriet er der kommet Meddelelse om, at Kaptajn *Carl Marius Andersen* allerede i Marts Maaned er død paa et Hospital i De Forenede Stater.

Kaptajn Andersen kom allerede til Søs i 1890. I 1904 tog han sine Navigationseksaminer fra Svendborg, hvorefter han sejlede som Styrmand og Skibs-

fører i Sejlskibene, indtil han fik Ansættelse i T. C. Christensens Rederi. Her sejlede han dels som Styrmand og dels som Fører af Damperne *Alssund* og *Yokohama*, indtil dette Skib blev overtaget af Det Forenede Dampskibs-Selskab. Da D. D. P. A. i 1939 disponerede over en Del store Tankskibe tilhørende Standard Oil Company, fik Kaptajn Andersen Damperen *Standard* at føre. Siden Krigen har han været afskaaret fra Forbindelse med Danmark. Han efterlader sig Hustru og tre voksne Børn, to Døtre og en Søn.

BREVCENSUREN

Den almindelige danske Skibsførerforening har fra Statsadvokaten for særlige Anliggender modtaget følgende Skrivelse, som bringes i Foreningens Medlemsblad:

— Da jeg har bragt i Erfaring, at danske Søfolk, trods Forbudet herimod, systematisk formidler Breve til Udlandet udenom Brevcensuren, skal jeg anmode Dem om at indskærpe Forbudet for deres Medlemmer, navnlig ved en Meddelelse herom i Medlemsbladet.

KAPITALUDVIDELSEN I LUFTFARTSSELSKABET

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* staar Sman over for en Aktiekapitaludvidelse i Det danske Luftfartsselskab for at kunne bestride bl. a. Udgifterne ved den store Materialfornyelse, som skal til, naar Krigen er forbi. Der er nu indkaldt til ekstraordinær Generalforsamling Mandag den 21. Juni, hvor man skal behandle et Forslag fra Bestyrelsen om en Udvidelse af Aktiekapitalen, der i Øjeblikket er paa 3 Mill. Kr., med mindst 7 og højst 12 Mill. Kr. Samtidig skal der foretages en Række Vedtægtsændringer.

FORSLAG OM LASTFØRENDE DANSKE SKOLESKIBE

Spørgsmaalet om den danske Sømandsuddannelse ser for Tiden Genstand for livlige Drøftelser. Sidst fremkom paa et Møde, som *Foreningen til Søfartens Fremme* havde arrangeret, en Række interessante Indlæg i Diskussionen, og nu fremkommer i sidst udkomne Nummer af Medlemsbladet for *Den almindelige danske Skibsførerforening* et Indlæg, skrevet af Kaptajn *K. H. Swan*, Det Forenede Dampskibs-Selskab.

Kaptajn Swan understreger, at det er alle de unge Søfolk — og ikke alene dem, der senere vil gaa Navigatørvejen — som bør have en forsvarlig Uddannelse. Med de Værdier, Navigatørerne har Ansvaret for om Bord i de dyre Skibe — mange Millioner Kroner foruden Ladning og Menneskeliv — maa de ogsaa have et berettiget Krav paa at faa saa gode Medarbejdere om Bord som muligt.

Videre skriver Kaptajn Swan:

— Som jeg før har sagt burde Staten anskaffe eller bygge nogle store Sejlskibe af »Viking«-Typen, der saa skal bemannes med en almindelig god Besætning og højst 16—20 Drengene ekstra om Bord, og lad saa fire-fem af vore store Rederier faa hver eet at sejle med for egen Regning. Bliver der Underskud, maa Staten dække det. Jeg tror udmærket, trods Tidernes Forjæghed, at saadanne fire-fem Skibe kunde finde Beskæftigelse i Farten med Kul til Syd- eller Mellemamerikas Havne, og Foderstoffer hjem igen, og det Staten vilde komme til at ofre, vilde sikkert komme igen med Renter til Gavn og Glæde for hele det danske Samfund.

Enhver Haandværkerlærling har tvungen Skolegang paa teknisk Skole i sin Læretid, enhver Kontormand eller Kontordame skal gaa paa Handelsskole, og for Landbougdommen oprettes den ene Højskole efter den anden, og for snart alle Mennesker i Land er der Skoler af den ene eller den anden Slags, alle med Stats- eller Kommune-tilskud til baade Skole og Elever.

Hvad faar den unge danske Sømand til Hjælp til sin Uddannelse? spørger Kaptajn Svan. Intet eller saa godt som intet. Selv i Statens Skoleskib maatte man betale ca. 500 Kroner for at faa en Dreng med paa et syv Maaneders Togt. Og Statens Tilskud til Navigatoruddannelsen maa man vist hellere tale sagte om.

Kaptajn Svan foreslaar en Duelighedsprøve for den unge Letmatros, svarende til et Svendestykke. Kaptajnens Indlæg i Diskussionen slutter:

— Faar vi først en god Stab »before the mast«, behøver vi ikke at tænke saa meget paa »med Henblik paa Navigatoruddannelsen«, da det jo saa vil komme af sig selv. Det nytter nu engang ikke noget, at det kun er Hovedet, der er i Orden, naar Arme og Ben mangler. Selve den unge danske Navigator kan teoretisk set staa paa Siden af en hvilken som helst udenlandsk Navigator og mere til, saa det er ikke Navigatoruddannelsen, der er noget galt med, men Sømandsuddannelsen, — to vidt forskellige Begreber.

REDNINGSBAADENES Udstyr

Spørgsmaalet Redningsmateriellets Udstyr om Bord i Handelsskibe har — som tidligere omtalt — været gjort til Genstand for en indgaaende Behandling i Sverige. Nu foreligger der en Række Bestemmelser, som det svenske *Kommerskollegium* har vedtaget i Samraad med de svenske Redere og de søfarende Organisationer.

Blandt de nye Bestemmelser er der Grund til at fremhæve, at alle svenske Skibe i Fart paa Nordsoen eller i oversøisk Fart skal udstyres med mindst en Motorredningsbaad. For Tankskibe i oversøisk Fart gælder endvidere, at de skal udstyres med to Motorredningsbaade. Mandskabet om Bord i disse Skibe skal forsynes med Redningsdragt samt have ildsikrede Klæder.

Motorredningsbaadene skal have en Maskinkraft, der er i Stand til at give Baaden en Fart paa 6 Knob i rolig Sø, og der skal være nok Brændselsstoffer om Bord til 160 Distanceminutter. Brændselsstoffet maa ikke være Petroleum, men der skal være tilstrækkeligt af dette Brændselsstof om Bord til Start. Redningsbaade i Tankskibe skal være udført i Staal eller andet Metal, hvis de ikke har ildfast Maling. Ogsaa

Baadblokke og Taljer maa være imprægneret mod Ild. Tankskibe i oversøisk Fart skal som nævnt have to Redningsbaade, og det samme gælder Tankskibe paa over 2.000 Tons i Østersøfarten.

Fra svenske Værfter.

Fra Lindholmens Varv har der været Prøvetur paa Damperen *Rudolf*, som Værftet har bygget til Rederiaktiebolaget Bifrost i Göteborg. Paa Prøveturen opnaaede Skibet en Fart paa 11 $\frac{1}{4}$ Knob.

Skibet er bygget for Kultransport, og Maskineriet er placeret Agter. Foran Maskinen har Skibet to rummelige Lasterum. Hoveddimensionerne er: Længde 250 Fod $\frac{4}{8}$ Tomme, Bredde 41 Fod og Dybde 20 Fod 11 Tomme.

Maskineriet bestaar af en Triple-Ekspansions-Dampmaskine af Lindholmens Tilvirkning, kombineret med Turbokompressor. *Rudolf* er bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning.

*

Iøvrigt har der fra Lindholmens Værft været Søsætning paa et 7,400 Tons Liniemotorskib til Rederiaktiebolaget Nordstjernan. Skibet er bemærkelsesværdigt i sig selv, fordi det er forsynet med omstillelige Skruerblade, og det bliver det første oceangaaende Skib, der er udrustet paa denne Maade. Ved Søsætningen døbt Skibet *Suecia*.

*

Der har været dobbelt Søsætning fra Kockums mek. Verkstad i Malmø, idet baade en Ubaad til den svenske Marine og et Liniemotorskib til Rederiaktiebolaget Nordstjernan løb af Stablen.

Det nye Liniemotorskib, der i Daaben fik Navnet *Ori-noco*, er Søsterskib til *La Plata*, der for nylig blev leveret fra Værftet, og *Amazonas*, der blev søsat for kort Tid siden. Skibet er paa omkring 7.900 Tons d.w.

*

I den svenske Søfartspresse oplyses det iøvrigt, at Djurgårdsvarvet i Stockholm har taget sin nye 250 Tons store Flydedok i Brug. Den første Tørsætning fandt Sted da Västerås Havns Bugserbaad som Nr. 1 blev taget op i Dokken. Siden har der været en jævn Strøm af Skibe i Dokken.

Ogsaa Frankrig interesserer sig for Spørgsmaalet Skibsfart-Luftfart.

I en Tale i Sorbonne for nylig drog Præsidenten for det franske Cie. Générale Transatlantique i Paris, M. *Cangardel*, Sammenligning mellem de to Transportmidler, Skib og Flyvemaskine, saaledes som de præsenterede sig før Krigen. Han fremhævede, at havde Søtransporten naaet Højden af en Udvikling, som begyndte for ca. hundrede Aar siden, saa var Lufttransporten, selv om den var udmærket organiseret i en Række Lande, især i Amerika, kun ved Begyndelsen af sin Udvikling.

Til dem, som forudser store Armadaer af Handelsflyvemaskiner med en enorm Bæreevne udtalte han, at en Luftflaade uden Tvivl vilde yde god Tjeneste med Hensyn til at bringe Forsyninger af Fødevarer til Egne, hvor Havne og Jernbaner var ødelagte. Det vilde imidlertid, efter hans Mening, være umuligt, selv midlertidigt, at sætte Flyvemaskinen i Sted for Lastskibet i Transporten af normale Forsyninger til Europa, og især vilde det være usandsynligt, hvor det drejede sig om oversøiske Transporter, da den nødvendige Brændselsbeholdning over saa lange Afstande kun vilde give ringe Rum for Ladningen. M. *Cangardel* sagde i Korthed: »En Flyvemaskines Lasteevne er begrænset; den er for skrøbelig og spinkel til at transportere store Masseladninger.«

Man maa ogsaa huske, at efter Krigen vil Produktionen af nye Skibe naa et saadant Omfang, at den af Krigen foraarsagede Tonnagemangel hurtigt vil blive udfyldt, i hvert Fald vil man hurtigt naa dertil, at de vigtigere Transporter kan udføres.

Maaske vil dette ikke være Tilfældet med Passager-skibe, som ikke omfattes af Byggeprogrammet for Krigen. Derfor bruges store Flyvemaskiner hovedsageligt til Transport af Tropper, Fanger, Flygtninge o. s. v. Der vil imidlertid opstaa en Passagerflyvemaskine. Det oceangaaende Passagerskib vil faa en haard Konkurrent og vil kun kunne slaa sig igennem ved at give Afkald paa noget af sin Prestige med Hensyn til Størstehastighed.

Handelsflaaden der saaledes vil blive frataget en Del af sine Passagerer, foruden Posttjenesten og visse Fragter, vil komme til at tilpasse sig de nye Forhold og hævde sig ved rene kommercielle Transaktioner. Her vil Konkurrencen imidlertid atter give Stødet til nye Fremskridt. Nye Forbedringer vil blive opfundet og anvendt paa Transport og Transittrafik. Hvad angaar Passagerer, vil oceangaaende Skibe altid komme til at befordre saadanne, som holder af Søen og som ikke er for rige eller har for travlt; nye Bekvemmeligheder og Komfort vil give Turismen, som allerede

var i saa stærk Vækst i Aarene før Krigen, en Blomstringsperiode.

Til Slut udtrykte M. Cangardel et dobbelt Ønske, nemlig at Subventionssystemet for Luftfarten og Handelsflaaden kunde reguleres harmonisk, saaledes at man kunde undgaa, at Staten støttede en uproduktiv Konkurrence, og at Handelsluftfarten ikke skulde danne et lukket Domæne, den skulde være forberedt paa

at modtage en hvilkenksomhelst Støtte, der vilde styrke dens Position. Markedet skulde deles mellem Luftfart og Søfart alt efter Kaar og Tarv.

En saadan Koordination af oceangaaende Skibe, Trampskibe og Flyvemaskiner vilde være saa meget desto lettere at gennemføre som der bestaar fuldstændig Enighed mellem de ledende med Hensyn til Udyttelsen af disse to Transportmidler.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Mine-Ulykke i Nordsøen

Endnu en Gang er Esbjergs Fiskeflaade blevet ramt af en sørgelig Ulykke, idet Kutteren E. 164 *Lilly* er blevet minesprængt under Fiskeri paa Nordsøen, og alle de ombordværende fire Mand omkom.

De omkomne er: Fiskeskipper Helmer Johannes Jørgensen, Boldesager, der var 47 Aar og efterlader Hustru og 7 Børn, Bedstemand Carl Holger Gudumlund, Sædding, 30 Aar, gift, men ingen Børn, Trediemand Jens Jensen, Esbjerg, 33 Aar, gift, 2 Børn, og Fisker Søren Jensen, Esbjerg, 30 Aar, ugift.

En Bog om C. F. Tietgen

For kort Tid siden vilde den tidligere Leder af Købmandsskolen, Direktør *Marius Vibæk* have fyldt 70 Aar. *Foreningen til unge Handelsmænds Uddannelse* har i den Anledning hædret hans Minde ved at udsende et efterladt handelspolitisk Værk om C. F. Tietgen og hans Samtid, Krisen i 1857. Manuskriptet laa saa godt som færdigt ved Direktør Vibæks Død i 1938, og Udgivelsen er besørget af hans Søn, Lektor, Overlærer Jens Vibæk.

Fragt-Tilgodehavende godkendt

Ved et Certeparti af 14. Januar i Aar befragtede Grosserer J. Sigurdsson den Firmaet Nordisk Shipping tilhørende Motorsejler »Fortuna« for at sejle et Parti Tørv fra Grenaa til København. Der opstod derefter et Fragt-tilgodehavende paa 2435 Kr. 95 Øre, som Nordisk Shipping ved Sø- og Handelsretten paastod Grossererens dømt til at betale. Grosserer Sigurdsson hævdede, at han i Realiteten ikke var Befragter, men kun havde optraadt for en Grosserer i Randers, der var Ejer af Tørvenc. Da han imidlertid havde underskrevet Certepartiet, blev han dømt til at betale nævnte Beløb samt 200 Kr. i Sagsomkostninger.

Udvidelse af Aktiekapitalen

Rederiaktieselskabet »Vitus Bering« i Horsens, der har til Formaal at skabe forøget Rederivirksomhed i Byen, har holdt Generalforsamling. Der udbetales 5 pCt. Udbytte, og man vedtog at udvide Aktiekapitalen, fra 80.000 Kr. til 200.000 Kr., for at kunne købe endnu et Skib.

Dampskibsselskabet »Øresund«

Ifølge en Meddelelse i *Statstidende* er Højesteretssagfører *Fich* udtraadt af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Øresund. Samtidig er Direktør *I. A. Korbing* traadt ind i Selskabets Bestyrelse.

Nyt Bestyrelsesmedlem i Skibsførerforeningen

I Stedet for Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *Jens Hansen*, der i Maj Maaned døde paa Rigshospitalet efter faa Dages Sygdom, indtræder Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn P. N. Olsen i Bestyrelsen af Den almindelige danske Skibsførerforening.

Skal Lodslovens Revision udsættes?

Efter Beslutning paa Generalforsamlingen fornylig har Dansk Lodsforening rettet en Henvendelse til Forsvarsministeren og Lodsdirektøren om at udsætte den paatænkte Revision af Lodsloven til normale Tider.

Paa Lodsforeningens Generalforsamling blev det ligeledes vedtaget at ansøge Myndighederne om Dyrtidstillæg og Rejsegodtgørelse for 1. Klasser for Lodser, der for Tiden er ansat som Stationslodser ved Tvangslodsningsomraader.

Motorgaleasen »Dana« hævet

Motorgaleasen »Dana« af Hasle, som for et Par Uger siden sank ved Kalvebod Brygge, fordi Motoren var løbet løbsk og rystede Skibet læk, er nu blevet hævet af Svitzer. Ved Hjælp af Dykker og Grabber lossedes først Skibets Kaolinlast, der nærmest var blevet til Grød, derefter blev Skibet løftet op ved Hjælp af Havnevæsenets Dampkran.

»Dana« tælnes nu midlertidig af Svitzer, hvis Pumper holder Skibet læns, indtil der er truffet Beslutning om, hvor Reparationen skal finde Sted.

Jegindø Havn

Ved Jegindø Havn er Forholdene i det sidste Aars Tid undergaaet en stor Forbedring, der længe har været tiltrængt. Den nyanlagte Bedding har saaledes været i Virk-

somhed i over et halvt Aar og med voksende Benyttelse; alene i Foraarsliden har der fundet ca. et halvt Hundrede Ophalinger Sted, og Nabofiskere søger ogsaa dertil. Nu er Ejeren, Skibsbygger Hartvig Tommerup, ved at foretage et nyt Fremstød, idet han for Tiden har under Opførelse et Baadebyggeri med Reparationsværksted, da hans i Efteraaret anlagte interimistiske Værksted var alt for utilstrækkeligt efter dets voksende Benyttelse. I Løbet af kort Tid vil der saa paa Stedet kunne foretages alle Reparationer, som bliver nødvendige for Baade, der driver Fjordfiskeri, saa et stort lokalt Savn dermed afhjælpes.

Dansk Sømand død i Sverige

Enkefru Hansine Hansen blev forleden jordfæstet i Sorø, og under Søgehøjtideligheden indløb Budskab om, at afdødes Datters Mand, der var Sømand, var afgaaet ved Døden i Sverige.

Jernbanevogne, der skal bjerges

Mommark Færgen er i fuld Gang med at hæve de fire Jernbanevogne og Traktoren, der for nylig kørte ud i Færgelejet. Man har faaet Assistance fra Statsbanernes tekniske Afdeling i Padborg.

Omkomne Søfolk mindes

Anden Pinsedag holdtes i Nyborg en Mindegudstjeneste for de Søfolk fra Nyborg-Egnen, som er omkommet under Krigen. Blandt dem, der mindes, er de omkomne fra D.D.P.A.'s Slæbedamper *Volmer's Forlis*. I Gudstjenesten deltog begge Byens Præster, Koncertsanger Verner Jacobsen sang, og der var Orkestermusik.

Københavns Skipperforening

Københavns Skipperforening meddeler, at man den 1. Juli rykker ind i den nye Ejendom, Østbanegade 17. Kontoret er paa første Sal, og Telefonnummeret er Central 9953.

Nyt Søkort

Det kongelige danske Søkortarkiv har udsendt et nyt Søkort over Roskilde Fjord Lynæs-Frederikssund. Paa Kortet forneden findes Specialkort over Besejlingen af Hundested, Lynæs, Frederiksværk Staalvælværk, Frederiksværk og Frederikssund.

Dødsfald

Skibsbygmester *Chr. Øster*, Ballen paa Samsø, er død 53 Aar gammel. Han drev en betydelig Virksomhed paa Skibsværftet og var blandt andet i Bestyrelsen for Ballen Havn.

En Hyresag

Skibsfører T. Larsen havde ved Sø- og Handelsretten paastaaet Thor Jørgensen A/S dømt til at betale 190 Kr. 50 Øre.

Parterne havde indgaaet en Aftale, hvorefter Larsen skulde være Fører af 3-mastet Skonnert »Aase Henny«. I Januar Maaned i Aar skulde Skibet sejle med Brunkul fra Vejle til København, men en Dag før Afrejsen fraaadt Kaptajnen, fordi man havde vægret sig ved at efterkomme hans Krav om Aflhjælpning af forskellige Mangler ved Skibet. Det nævnte Beløb udgør Hyren indtil Fratrædelsesdagen.

Selskabet paastod sig frifundet, idet det bestrider, at der forelaa Grund til at fratræde. Da man maatte anlage en anden Fører, opstod der en Forsinkelse, og Selskabet mente derfor at have et Modkrav, der oversteg det af Larsen forlangte Beløb.

Retten bemærker i den afsagte Dom, at man paa Basis af en Tilføjeelse til Skibstilsynsbogen den 6. Januar maa gaa ud fra, at Skibet var i saadan sødygtig Stand, at det

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

kunde paabegynde Rejsen. Larsen har derfor ikke været berettiget til at fratræde Tjenesten, men paa den anden Side har han ikke tabt sin Ret til allerede tjent Hyre, og da Tabet ved Forsinkelsen ikke udgør mere end 100 Kr., dømtes Selskabet til at betale ham 90 Kr. 50 Øre. Sagens Omkostninger ophævedes.

Skibssalg

Motorsejleren »Gudmund« er af Kaptajn Chr. Rasmussen, København, solgt til den tidligere Fører af Motorskibet »Grethe«, Kaptajn Kjeld Nielsen.

Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har nu udsendt sin Aarsberetning for 1942.

Af denne Beretning fremgaar det, at Situationen for Sømandshjemmene i fremmede Havne i Løbet af 1942 ikke har undergaaet nogen væsentlig Forandring. I Hamburg er Bygningen blevet lejet ud. H. J. Hansson, der var Bestyrer ogsaa under forrige Verdenskrig, forestaar Hjemmet. I Maj Maaned i Fjor døde hans Hustru, der sammen med ham havde forestaaet Hjemmet siden 1910.

Der arbejdes fremdeles med *Schade-Enquete Commisic* i Rotterdam for at naa til en heldig Løsning af Foreningens Erstatningssager. Hidtil har man faaet en Erstatning paa 19.975 Kroner for Grunden, men hvilken Erstatning der skal udbetales for Bygning og Inventar staar fremdeles aaben.

Sømandshjemmet i Antwerpen staar under Tilsyn af Bestyreren, Kaptajn *Wilskow*, og der bliver gjort det mest mulige for at holde Hjemmet i brugbar Stand. Efter et Forslag fra Bestyreren og Tilsynskomiteen var det nødvendigt at igangsætte Reparationsarbejder til et Beløb af ca. 100.000 Francs, men der blev imidlertid indført Restriktioner i Antwerpen, og Arbejdet har maattet tilpasses disse. I Antwerpen nærer man stadig Planer om at rejse et nyt Hjem, men Krigens Udbrud satte en Stopper for disses Planers Virkeliggørelse.

Fra Sømandshjemmet i Rouen er der intet nyt, og fra Sømandshjemmene i Marseille og de engelske Havne ved man intet, da disse Hjem er ganske udenfor Kontrol.

Der har i 1942 ikke været afholdt noget Hovedbestyrelsesmøde. De forskellige Beslutninger er blevet truffet efter skriftlig Aftale mellem Afdelingerne.

Med Henblik paa de kommende Opgaver og de Beløb, der vil kræves til at sætte Driften i Gang igen, har Foreningen søgt at styrke sin økonomiske Position, men til Gennemførelse af Foreningens Planer kræves der fremdeles mange Penge, og Foreningen haaber derfor paa fortsat Støtte fra alle Interesserede.

Hovedbestyrelsens Formand er fremdeles Admiral A. Berglund i Oslo. Formanden for Sverige er Admiral H. Ericson, medens Admiral A. Topsøe-Jensen er Formand for Danmark.

Den svenske Røde Kors-Fart

Svenske Skibe har hidtil fra Canada til Grækenland transporteret 140.000 Tons Hvede og 15.000 Tons tørrede Grønsager. Desuden var der indtil den 1. Maj overført 1.000 Tons Tørmælk. Endvidere er Medikamenter til en Værdi af 100.000 Dollars kommet den græske Befolkning til Gode.

Det svenske Redningselskab

Det svenske Selskab til Skibsbrudnes Redning har udsendt Beretning. Det fremgaar heraf, at der indtil 1. Juni er reddet 83 Personer, som har været i Havsnød. Det hedder videre i Meddelelsen, at mindst 26 af disse sikkert vilde være omkomne, hvis ikke Selskabets Redningsbaade havde grebet ind ved de paagældende Ulykker og Strandinger.

Da der i de senere Aar har været stærk Anvendelse for Redningsbaade, har Selskabet yderligere forøget disses Antal og oprettet flere Redningsstationer langs Kysterne.

Der har i det sidste Aar været et ret forøget Forbrug af Olie til Drift af Baadmotorerne, ligesom der har været stærkt Slid paa det nuværende Redningsmateriale, og Selskabet har derfor set sig nødsaget til at søge den svenske Regering om Statssløtte.

Svenske Medailler

Som Anerkendelse for udført Arbejde ved Bjergningen af Damperen »Ingemar« er Førstestyrmand B. Chr. Ols-

ODENSE MASKINISTSKOLE

Den 9. August paabegyndes nye Kursus som følger:

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen med Afslutning Juni/Juli 1944.

Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister med Afslutning Januar 1944.

Oplysninger om Undervisningsplanerne, Statsunderstøttelse m. m. faas ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827.

Forstanderen.

son og Andenstyrmand Sven Persson tildelt Medaillen »För Mod och Rådighet«. Skibets Fører, Kaptajn J. E. Forsberg og Overmaskinist E. A. N. Hörup har hver modtaget et Sølvbæger med Inskription.

Skibsreder Johan Stenersen død

Det meddeles nu fra Oslo, at den tidligere Præsident for Norges Rederforbund, Skibsreder *Johan Stenersen* er død af et Hjerterlag kun 48 Aar gammel.

For ganske nylig traadte Skibsreder Stenersen tilbage fra sin Post for at blive afløst af Skibsreder *Louis Hannevig*.

Nyt spansk Skib

Den spanske Handelsflaade er blevet forøget med et nyt oversøisk Handelsskib, der er døbt *Monte Ayala*. Det er bygget som et kombineret Passager- og Fragtskib. Det er Hensigten at sætte det i Fart mellem Spanien og Sydamerika. Nybygningen ejes af Rederiet Aznar. Med Henblik paa Transport af Kød er *Monte Ayala* blevet udstyret med Kølerum paa 330 Kubikmeter.

Skibet kan tage 80 Passagerer.

PERSONALIA

85 Aar

En af den danske Sømandsstands ældste, tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *J. F. Aasberg*, fylder i Morgen — Lørdag — 85 Aar.

Kaptajn Aasberg er navnlig kendt fra den lange Aarrække — mere end et kvart Aarhundrede — hvor han førte Det Forenede Skibe i Islandsfarten. I disse Aar gjorde han sig meget afholdt blandt de skiftende Besætninger og det store Antal Rejsende, der sejlede med hans Skibe.

Kaptajn Aasberg, der er Kommandør af Dannebrog, er endvidere dekoreret med Vasa-Ordenen, Islands Falk og Medaillen for ædel Daad.

50 Aar

Paa Tirsdag — den 22. Juni — fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Torm, Kaptajn *J. M. Asmussen* 50 Aar.

*

Ligeledes paa Tirsdag fylder Skibsfører i A/S De danske Sukkerfabriker, Kaptajn *H. Christoffersen* 50 Aar.

Ordensdekoration

Lederen af Marinebiologisk Laboratorium, Dr. phil. *Aage Vedel Tåning* er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Sætteskipperprøven i Marstal

Ved Sætteskipperprøven paa Marstal Navigationsskole bestod følgende: Als Nielsen, Ærøskøbing, 55, Jørgen Christensen, Søby, 53, Hans Fabricius, Marstal, 48, S. Johansen, Midtmarken, 43, Peter Jensen, Samsø, 42, og Chr. Petersen, Egehoved, 38. For at bestaa kræves 27, og højeste Points er 63.

Statsbanerne

Undermaskinmester *E. J. Cordsen*, København—Malmø-Overfarten, er udnævnt til Skibsmaskinmester af 3. Grad ved Helsingør—Helsingborg-Overfarten fra den 1. August.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Redaktør:
Mogens NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langelliekajen 8,1 m. Til Larsens Plads 6,1 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 Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,8 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Moderat Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerede Fartøjer m. m. Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Løpning af Lødnings, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Løds penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybsaaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsnings og Lødnings i Frihavnen besørger Løsnings og Lødnings 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 Bærevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk 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 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. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløttetønder 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. — Løsnings og Løstning: Løsnings og Løstning 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. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,0 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 Fartøjsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kullfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Løsnings og Løstning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindravne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 30 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Fartøjsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds 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 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Løsnings og Løstning 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.

HORSENS

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 Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmeherende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforudt. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Løstn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 30 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 1,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Løsnings- og Løstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmidde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 17. Juni 1943.

Nr. 24.

„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 Kvarterale Begyndelse. Kvarterabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1031. Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm Havn Indsejling. Dybde atter normal. Dybden i Indsejlingen til *Klintholm* Havn paa c. $54^{\circ} 57',1$ N. $12^{\circ} 28',3$ E. er efter foretaget Oprensning atter normal, 3,8 m.
(E. f. S. Nr. 7/454 1943.)

1032. (S). Tyskland. Slien. Sommerafmærkning udlagt.
(N. f. S. Nr. 23/1325. Berlin 1943.)
Sommerafmærkningen paa *Slien* er udlagt.
c. $54^{\circ} 40'$ N. $10^{\circ} 02'$ E.

(Se Tillæg.)

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

1033. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø N. Oplysning om Vrag.
Det i E. f. S. Nr. 17/792 1943 nævnte Vrag, hvoraf 2 Master rager op over Vandet, ligger sunket i 13,2 m Vand paa $55^{\circ} 00' 46''$ N. $11^{\circ} 32' 03''$ E., c. 2,3 Sm 7° fra *Femø Kirke*. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 50 m NE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 17/792 1943. Kort Nr. 160 og 140.)

1034. Danmark. Store-Bælt. Onsevig WNW. Oplysning om Vrags Plads.
Det i E. f. S. Nr. 23/1004 1943 nævnte Vrag, hvoraf en Mast rager op over Vandet, og som er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 25 m WSW. for Vraget, er sunket i c. 13,3 m Vand paa $54^{\circ} 58'$ ($12''$) N. $11^{\circ} 01'$ ($54''$) E., c. 3 Sm 297° fra *Onsevig Havn*.
(E. f. S. Nr. 23/1004 1943. Kort Nr. 142, 140 og 185).

1035. (P). Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. 6,3 m Renden. Afmærkning forandres.

Paa N.-Siden af 6,3 m Renden mellem *Søndernæs* og *Nakskov* Havn vil den W.-ligste rød- og hvidstribede Stage paa 54° 49' (36") N. 11° 01' (26") E. samt den rød- og hvidstribede Stage paa 54° 49' (41") E. 11° 05' (03") E. den 1. Juli 1943 blive ombyttet med rød- og hvidstribede Stager med 1 Køst over 1 Halmvisk.

(E. f. S. Nr. 18/833 1943. Kort Nr. 144 og 142. Danske Lods III, Side 105. Sø-m-Fort. Side 65, Nr. 32 A og 33 A.)

1036. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Turo SE. Vragbelysning i Uorden.

Den elektriske Blinklanterne, der viser rødt Hurtig-Blink, paa Vraget, som er sunket paa 55° 01' 06" N. 10° 44' 03" E., c. 0,9 Sm SE. t. S. for *Turo* SE.-Spids, er midlertidigt i Uorden.

(E. f. S. Nr. 12/636 1943.)

1037. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skjoldnæs N. t. E. Vrag fjernet.

Vraget, der var sunket paa c. 54° 59',₄ N. 10° 13',₀ E., c. 1,2 Sm 10° fra *Skjoldnæs* Fyr, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 53/1730 1941. Kort Nr. 170, 152, 150 og 185.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1038. Danmark. Kattegat. Anholt NW. Vraglystønde atter i Orden.

Vraglystønden, der er udlagt 150 m NE. for det paa c. 56° 50',₄ N. 11° 10',₀ E., c. 13,5 Sm 303° fra *Anholt* Havn Fyr, sunkne Vrag, er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 23/1029 1943.)

1039. Norge. Oslofjorden. Færder. Oplysning om Lods.

(E. f. S. Nr. 10/319. Oslo 1943.)

Man kan nu faa Lods ved *Færder* fra en Lodskutter, der krydser midt i Fjorden. mellem *Færder* Fyr paa c. 59° 01',₇ N. 10° 31',₇ E. og *Torbjornskjær* Fyr paa c. 58° 59',₇ N. 10° 47',₂ E.

Den tidligere Lodsvagt ved *Rauer—Bolærne* er inddraget.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1040. (P). Norge. Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet. Mindre Dybde rapporteret.

(E. f. S. Nr. 10/311. Oslo 1943.)

Det rapporteres, at mindste Dybde i *Strandøysundet* paa c. 64° 28',₇ N. 10° 43',₁ E. kun er 1,2 m ved Lavvande.

(E. f. S. Nr. 45/2566 1940.)

1041. Norge. Sør-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.

(E. f. S. Nr. 10/312. Oslo 1943.)

Et Skib med 8,8 m Dybgaaende rapporterer at have rørt Grunden mellem *Asen* og *Nautoflu* Jernstang paa c. 63° 55',₉ N. 9° 47' E. Ved en paa Stedet foretagen Undersøgelse blev der fundet flere nye Grunde med Dybder mellem 5 og 10 m.

Søfarende advares imod at benytte *Løbet* imellem *Asen* og *Nautoflu*.

(E. f. S. Nr. 11/494 1941.)

1042. Norge. Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.

(E. f. S. Nr. 10/310. Oslo 1943.)

Et Skib med et Dybgaaende af c. 6 m rapporterer at have rørt Grunden ved Højvande i *Dromnessundet* tværs af *Storøya* paa c. 63° 20',₆ N. 8° 43',₈ E. i *Espenes* Fyrs hvide Vinkel, c. 1050 m 113° fra Fyret.

(E. f. S. Nr. 40/2327 1940.)

1043. Norge. Vest-Agder. Ullerøysund. Grund rapporteret.

(E. f. S. Nr. 10/313. Oslo 1943.)

Et Dampskib med et Dybgaaende 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.

Stedet vil blive undersøgt i Aar.

(E. f. S. Nr. 25/925 1942.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1044. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.**

Justitsministeriet har under den 4. Juni 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse: I Medfør af § 2 i midlertidig Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for visse Overtrædelser af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsættes herved følgende:

§ 1.

I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri indenfor et Omraade strækkende sig fra 300 m W. for Jernbanebroen til 100 m E. for *Limfjordsbroen* mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby*.

Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel.

§ 2.

Overtrædelse af foranstaaende Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 15. Juni 1943.

Aalborg: c. 57° 03' N. 9° 56' E.

1045. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem Vejbroen over Aggersund.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 8. Juni 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af Bestemmelserne i § 6, Stk. 3, i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse 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 Betryggelse af Sejladsen i indre Farvande, bekendtgøres herved efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder følgende:

§ 1.

Beskrivelse m. v. af Broen.

Broen, der er beliggende over *Aggersund* mellem *Aggersund N.* og *Aggersund S.* i Retning NW.—SE., er en fast Bro — hvilende paa 2 Landpiller og 2 Strømpiller — med et bevægeligt Parti, dannet af en dobbeltfløjet Klap mellem Strømpillerne.

Gennemsejlingens fri Bredde i Klappaget er 30 m. Den fri Højde fra daglig Vande til Underkant af Broen er ca. 5,4 m i Midten af Klappaget og ca. 3,8 m i dettes Sider. Uden for Klappaget aftager den fri Højde fra ca. 5,1 m ved Strømpillerne til ca. 4,2 m ved Land.

Øst og Vest for Broen, henholdsvis c. 500 m og c. 400 m fra denne, forefindes Svajebassiner af c. 500 m Længde og c. 250 m Bredde.

N a t a f m æ r k n i n g.

Broaabningen er om Natten afmærket med røde Ledelys paa Bagbords Side og grønne Ledelys paa Styrbords Side i begge Sejlretninger. Paa begge Sider af Broen er der derhos anbragt 1 hvidt Lys paa Enden af hver Broklap og 1 hvidt Lys under de faste Fag 23 m fra Strømpillerne, hvor den fri Højde under Broen er 5 m.

Med Hensyn til Dag- og Natafmærkningens Karakter m. m. samt mulige senere Ændringer deraf henvises til „Efterretninger for Søfarende“, Sømærkefortegnelsen og Fyrfortegnelsen.

§ 2.

Broens Aabningstider.

Skibe og Fartøjer (jfr. dog § 3) kan til enhver Tid fra Solopgang (i Tiden fra 1. November til 1. Marts dog fra $\frac{1}{2}$ Time før Solopgang) indtil $\frac{1}{2}$ Time efter Solnedgang forlange fri Gennemfart gennem Broen, saafremt Gennemfarten efter Brovagtens Skøn kan ske uden Fare for Broanlæggets Sikkerhed. Endvidere kan Skibe og Fartøjer, der til Hjælp for Sejladsen benytter Projektør, forlange Broen aabnet for Gennemfart paa et hvilket som helst Tidspunkt hele Aaret rundt ved i Forvejen til Brovagten af annoncere deres Ankomst og mod en af Handelsministeriet godkendt Betaling. For saa vidt Gennemfart skønnes kun at burde finde Sted under Iagttagelse af særlige Forholdsregler, er vedkommende Skib eller Fartøj pligtig at rette sig efter de af Brovagten givne Ordre.

§ 3.

Fartøjer, der kan lægge Masten og/eller Skorstenen, eller hvis Mast eller Skorsten er af en saadan Højde, at de kan passere under Broen (jfr. det i § 1 nævnte angaaende den fri Højde under Broen), kan ikke forlange denne aabnet.

Signaler fra Skibet.

Alle andre Skibe og Fartøjer, der ønsker at passere Broen, skal tilkendegive dette ved i en Afstand af mindst $\frac{1}{2}$ Sm at afgive følgende Signal:

Om Dagen: Det internationale Signalflag *N* (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop samt 1 lang og 1 kort Tone (— •) med Dampfløjte eller Taagehorn.

Om Natten: Et hvidt Lys for Boven samt 1 lang og 1 kort Tone med Dampfløjte eller Taagehorn.

§ 4.

Signaler fra Broen.

Naar et Skib eller Fartøj viser eller har givet det i § 3 omhandlede Signal for at tilkendegive, at Broen ønskes aabnet, vil der fra den paa den nordlige Strømpille anbragte Signalmast blive afgivet følgende Svarsignal:

Om Dagen:

- a. 1 Kugle og 1 rødt Lys, der betyder, at Gennemsejling er forbudt, eller at der skal ankres.

Dette Signal afgives, naar Broen paa Grund af Vejrforholdene, Reparationer eller lignende ikke kan passeres.

- b. 2 Kugler og 2 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Øst kan passere Broen.
- c. 3 Kugler og 3 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Vest kan passere Broen.
- d. Viser der foruden det under b. eller c. omhandlede Signal tillige et blaåt Flag og et violet Lys, betyder det, at der skal varpes gennem Broen.

Om Natten:

- a. 1 rødt Lys, der betyder, at Gennemsejling er forbudt, eller at der skal ankres.

Dette Signal afgives, naar Broen paa Grund af Vejrforholdene, Reparationer eller lignende ikke kan passeres.

- b. 2 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Øst kan passere Broen.
- c. 3 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende fra Vest kan passere Broen.
- d. Viser der foruden det under b. eller c. omhandlede Signal tillige et violet Lys, betyder det, at der skal varpes gennem Broen.

Saa vel om Dagen som om Natten vil et kraftigt Lydsignal (—) tilkendegive, at Broen trods det afgivne Signal for Gennemsejling ikke kan aabnes; saavidt Forholdene tillader det, vil desuden Signalet for Gennemsejling blive fjernet.

Indtil Passagesignalet modtages, skal Skibe forblive i Svajebassinerne (jfr. § 1).

§ 5.

P a s s a g e n.

Broaabningen maa kun passeres af eet Skib ad Gangen.

Saafrømt der er Udsigt til, at flere Skibe samtidig vil komme til at passere Broen fra samme Side, skal Skib eller Fartøj under Sejl have Fortrinsret frem for Damp- eller Motorskib.

Saafrømt der er Udsigt til, at flere Skibe samtidig vil komme til at passere Broen fra modsatte Sider, skal Skib eller Fartøj, der kommer med medgaaende Strøm, i Almindelighed have Fortrinsret frem for Skib eller Fartøj, der kommer med modgaaende Strøm.

Ethvert Skib, der skal passere Broen, skal have et Anker for Klydset klar til at falde. Med Hensyn til Ankre, Rigning, Udenbordsfartøjer, Davider m. v. skal der være truffet alle fornødne Foranstaltninger til Undgaaelse af Kollision med Broen.

§ 6.

Tilladt Fart.

Inden for en Afstand af 200 m paa hver Side af Broen maa Damp- og Motorskibe kun gaa frem med den for Bevarelsen af Skibets Manøverceevne fornødne Fart; Sejlskibe skal afpasse Sejlføringen saaledes, at Passagen sker med moderat Fart.

§ 7.

Fortøjning ved Broen eller Duc d'Alberne er forbudt. Ligeledes er det forbudt fra Baade og Fartøjer at bestige Broen.

Fartøjer, der passerer under eller langs med Broen, maa ikke derved benytte Baadshager imod denne.

§ 8.

Om Ankring m. v.

Mellem Svajebassinerne og Broen maa der kun ankres, naar det er bydende nødvendigt, f. Eks. for at afværge Paasejling af Broen; ved Opankring uden for dette Omraade maa det paases, at Skibet ikke kommer til at ligge i Sejlløbet eller saa nær dette, at det under Svajning kan befrygtes, at det vil kunne blive til Hinder for Passagen gennem Broen.

Kommer et Skib i Drift, saaledes at der er Fare for, at det tørner mod Broen, bør de Anvisninger, der maatte blive givet af Brovagten for at afværge Broens Beskadigelse, saavidt muligt efterkommes.

§ 9.

Almindelige Ordensbestemmelser.

I øvrigt skal Skibe og Fartøjer, der befinder sig inden for en Afstand af 200 m fra Broen, holde sig de af Brovagten givne Ordre efterrettelige.

Brovagten skal under Tjenesten bære Uniform (eller Uniformskasket), der gør hans Stilling kendelig.

§ 10.

Ansvarsbestemmelser.

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 paa-gældende er derhos erstatningspligtig over for dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

§ 11.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Samtidig ophæves midlertidig Bekendtgørelse Nr. 425 af 11. Oktober 1941 angaaende Sejlads gennem den under Bygning værende Vejbro over *Aggersund*.

Aggersundbroen: c. $56^{\circ} 59',9$ N. $9^{\circ} 17',8$ E.

Eksemplarer af nærværende Bekendtgørelse kan købes paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K. og hos A/S. I. H. Schultz Forlag, Niels Juelsgade 10, København K. Pris: 0,15 Kr.

(E. f. S. Nr. 1/150 1943. Danske Lods II, Side 81; Tillæg Nr. 2, Side 9.)

1046. Sverige. Forbud mod Overbordkastning af Genstande, der kan forveksles med drivende Miner.

(U. f. s. Nr. 23/1163. Stockholm 1943.)

Handelsskibe advares imod at udkaste tomme Tonder eller andre Genstande, der kan forveksles med drivende Miner.

Tillæg.

I. Østersøen.

1047. Danmark. Møn Fyr S. Vragafmærkning inddraget.

Vragafmærkningen ved det nu fjernede Vrag, der var sunket paa c. $54^{\circ} 44'$ N. $12^{\circ} 35'$ E., c. 13 Sm 174° fra Møn Fyr, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 21/962 1943.)

1048. Sverige. Smygehuk SW. Kullagrund. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 25/1207. Stockholm 1943.)

Kullagrund rødmaalede Lys- og Fløjtetønde paa $55^{\circ} 18',40$ N. $13^{\circ} 16',00$ E. er atter udlagt paa Plads. Den paa Pladsen midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(E. f. S. Nr. 22/987 1943.)

1049. Sverige. Utklippan E. Rosenklintsgrunden. Sømærke genudlagt.

(U. f. s. Nr. 25/1249. Stockholm 1943.)

Den sorte Stage med hvidt Bælte og med 3 Balloner paa $55^{\circ} 57',12$ N. $15^{\circ} 45',85$ E. ved *Rosenklintsgrunden*, som har været inddraget, er atter udlagt paa Plads.

1050. Sverige. Kalmarsund. Kalmarsunds djupränna. Skansgrundet Fyr. Fartbestemmelser.

(U. f. s. Nr. 25/1206. Stockholm 1943.)

Ved *Skansgrundet* Fyr paa c. $56^{\circ} 39'$ N. $16^{\circ} 23'$ E. foretages i Juni og Juli Maaneder 1943 Reparationsarbejder. Under Arbejdets Udførelse vises paa den Side af Fyret, der vender mod *Kalmarsunds djupränna*, om Dagen 1 sort Ballon og om Natten 2 røde Lanterner, ophængt lodret for hinanden. Naar Signalerne er vist, er det forbudt maskinfremdrevne Skibe at passere en Strækning af 150 m paa hver Side af Arbejdspladsen med en Fart, der er større end 4 Knob.

1051. Sverige. Norrköping. Luftfyret forandret.

(U. f. s. Nr. 25/1204. Stockholm 1943.)

Norrköping Luftfyret paa c. $58^{\circ} 35'$ N. $16^{\circ} 14'$ E. er forandret og viser nu i Ledevinklerne hvidt Gruppe-Blink 9 Blink (6 + 3) hver 22 s. og i de øvrige Vinkler hvidt Gruppe-Blink, Syv-Blink hver 22 s. Fyret lyser som følger:

1. 9 Blink (6 + 3) i Pej. fra 57° til 81° .
2. Syv-Blink i — — — 81° — 237° .
3. 9 Blink (6 + 3) i — — — 237° — 261° .
4. Syv-Blink i — — — 261° — 57° .

1052. Sverige. Bottniske Bugt. Seskarö N. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 25/1248. Stookholm 1943.)

1. En Stage med Kost er udlagt paa $65^{\circ} 45',_{81}$ N. $23^{\circ} 48',_{15}$ E., W. for en $4,_{8}$ m Grund SE. for *Saarigrund*.

2. Stagen uden Topbetegnelse paa $65^{\circ} 45',_{48}$ N. $23^{\circ} 46',_{48}$ E. er flyttet 260 m i Retning 126° til Pladsen $65^{\circ} 45',_{43}$ N. $23^{\circ} 46',_{83}$ E., E. for en $5,_{4}$ m Grund SSW. for *Sortisgrund*.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1053. Danmark. Sundet. Flakfort W. t. N. Vrag fjernet.**

Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 42' 24''$ N. $12^{\circ} 42' 36''$ E., c. $0,_{8}$ Sm W. t. N. for *Flakfort*, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 19/804 1943.)

1054. (I). Sverige. Sundet. Afmærkning ved Sejlroute midlertidigt ombyttet.

(U. f. s. Nr. 25/1214. Stookholm 1943.)

Den paa $56^{\circ} 08',_{18}$ N. $12^{\circ} 34',_{19}$ E., udfor *Viken Fyr*, udlagte rødmaledede Stage med 1 nedadvendt Kost er paa Grund af Eftersyn for c. 1 Uge ombyttet med en rødmalet, tynd cylindrisk Tønde med plan Top. Stagen genudlægges efter Eftersynet uden yderligere Meddelelse.

(E. f. S. Nr. 8/499 1943, Pkt. II, b.)

1055. Sverige. Sundet. Flinterenden. Lystønder ombyttet med Lys- og Fløjtetønder.

(U. f. s. Nr. 25/1213. Stookholm 1943.)

De paa Pladserne for Fyrskibene *Kalkgrundet* paa $55^{\circ} 36',_{83}$ N. $12^{\circ} 53',_{42}$ E. og *Oskarsgrundet* paa $55^{\circ} 35',_{52}$ N. $12^{\circ} 50',_{77}$ E. udlagte Lystønder er ombyttet med Lys- og Fløjtetønder af samme Farve og med samme Fyrkarakter som de tidligere.

(E. f. S. Nr. 1/97 1943, Pkt. 2 og 3.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1056. Danmark. Kattegat. Nakkehoved Fyr NNW. Vragafmærkning inddraget.**

Vragafmærkningen ved det nu fjernede Vrag, der var sunket paa $56^{\circ} 14' 54''$ N. $12^{\circ} 14' 41''$ E., c. $8,_{4}$ Sm 336° fra *Nakkehoved Fyr*, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 23/1028 1943. Kort Nr. 130 og 102.)

1057. Danmark. Kattegat. Nakkehoved Fyr NW. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket i 28 m Vand paa c. $56^{\circ} 14',_{5}$ N. $12^{\circ} 09'$ E., c. 10 Sm 318° fra *Nakkehoved Fyr*.

c. 1200 m E. for Pladsen er udlagt nogle Fiskemærker, nemlig en hvidmalet Tønde, en Vager uden Topbetegnelse og en større Vager med ret høj Stage.

1058. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Afmærkning ved Indsejling atter i Orden. Taagesignal atter i Virksomhed.

1. Afmærkningen ved Indsejlingen til *Hirtshals Havn* paa c. $57^{\circ} 35',_{8}$ N. $9^{\circ} 57',_{8}$ E. er atter i Orden.

2. Taagesignalet med Nautofon paa Yderenden af *Hirtshals Havn Dækmole* er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 8/487 og Nr. 10/500 1943.)

1059. Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 25/1243. Stockholm 1943.)

Skydeøvelser afholdes den 1.—3., 5.—10., og 12.—14. Juli 1943, hver Dag Kl. 1000—1700, dels fra Kysten W. for *Långeby* paa c. $58^{\circ} 43',_6$ N. $11^{\circ} 11',_5$ E., $2,6$ Sm NW. for *Grebbestad*, dels fra Egnen SE. for *Sannäs* ud over *Sannäsfjorden*, Halvøen mellem *Sannäsfjorden* og Havet samt over Havet i SW.-lig, W.-lig og NW.-lig Retning.

Fareomraadet er en Cirkelsektor, der har Spidsen i $58^{\circ} 44',_{35}$ N. $11^{\circ} 15',_{90}$ E., $0,54$ Sm SE. for *Sannäs*, og som begrænses af to Linier, der fra nævnte Punkt gaar over henholdsvis *Klätten* paa c. $58^{\circ} 42',_0$ N. $11^{\circ} 11',_1$ E. og *Båtskår* paa c. $58^{\circ} 45',_3$ N. $11^{\circ} 08',_1$ E., samt af en Cirkelbue med Centrum i Sektorens Spids og Radius $6,5$ Sm.

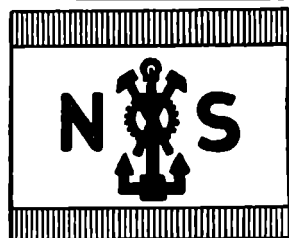
Under Skydningerne vil et rødt Flag være hejst dels paa *Stora Huvudet*, $3,08$ Sm NW. for *Grebbestad*, dels paa en Plads 200 m E. for *Saltvikens* N.-Spids, $2,16$ Sm NW. for *Grebbestad*.

Man advares imod i Skydetiderne at opholde sig indenfor Fareomraadet.

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.



DDL

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB^{A/S}
— 25 Aar i flyvende Fart —

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

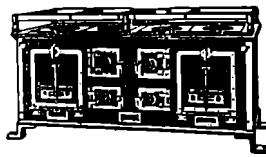
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



*Kabys - Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010 OG 1011

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION - ASSURANCE
FAABORG

Telegramadrusse NIELSEN Telefoa Nr. 9 & 808

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAGT 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The 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“

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hudes.
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLØR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 25

FREDAG 25. JUNI 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den kendte tyske Journalist, Dr. Karl Megerle, udtalte i en Nytaarsartikel ved Aarsskiftet 1941—42, at denne Krig vilde blive en Transportkrig og Produktionskrig, og at den af de krigsførende Parter, der vandt Slaget paa disse to Fronter, ligeledes vilde vinde Krigen. Dr. Megerles Konklusion gik ud paa, at for begge Fronters Vedkommende havde Aksen langt de bedste Kort paa Haanden, dels fordi han ikke tillagde det da nylig offentliggjorte Roosevelt'ske Rustningsprogram nogen større Betydning, idet han mente, at det langt oversteg den amerikanske Industris Produktionskapacitet, men især ud fra den Betragtning, at selv om Amerikanerne kunde producere Materiellet, saa var der stadig Transporten tilbage, og for dette Spørgsmaals Vedkommende vilde de tyske Ubaade sørge for det videre fornødne. Hvad Produktionslaget angaar, er der utvivlsomt sket en Forskydning i den tyske Opinion, hvilket for saavidt kun er naturligt, da Tyskerne efterhaanden stilles over for større og større Mængder amerikanske Vaaben, saasom Tanks og Kanoner paa den russiske Krigsskueplads, Flyvemaskiner over Vest- og Sydeuropa og Eskortefartøjer til Sikring af Oceantrafiken. Men ogsaa for det andet Spørgsmaals Vedkommende, nemlig Transportspørgsmaalet, synes Tyskerne at være ved at revidere deres Anskuelse, idet en Talsmand for den tyske Marineledelse forleden aabent indrømmede, at de tyske Ubaades Kamp i den sidste Tid var blevet betydelig vanskeligere paa Grund af de Allieredes forbedrede Afværgeforanstaltninger, og det falder godt i Traad med denne Udtalelse, naar den amerikanske Marineminister for nogle Dage siden kunde meddele, at ikke et eneste allieret Handelsskib i de sidste 14 Dage var gaaet tabt i Atlanterhavet paa Grund af tysk Ubaadsaktivitet. Hvorledes Ubaadskrig vil udvikle sig i Fremtiden, kan man naturligvis ikke vide, men Erfaringen viser, at en forbedret Defensiv ofte afløses af forbedrede offensive Metoder, men det Pusterum, den nuværende Fase af Ubaadskrigen giver de Allierede, er næppe uden Betydning for Udviklingen af de Allieredes Tonnageresourcer.

Rapporterne om Tonnagestillingen paa de oversøiske Fragtmarkeder er stadig sparsomme. Paa de amerikanske Markeder er det stadig Malmtransporterne fra Indien, Syd- og Vestafrika, Brasilien og Vestkysten af Sydamerika, der dominerer Billedet. Til disse Ladninger, der hører til de udprægede Preferencetrades, gives der naturligvis stadig Tonnage, men i de øvrige amerikansk-kontrollerede Trades synes Tonnagetildelingen at have været utilfredsstillende i den sidste Uge. Der meldes saaledes om stærk Efterspørgsel efter Skibe saavel for Transport af Papir fra New Foundland til U. S. Atlantic, som for Sukker fra Vestindien til Northern Range og Golfen, ligesom der ligger adskillige Hørførladninger i River Plate Havnene og venter paa Afskibningslejlighed. I Salpeterfarten fra Chile til U. S. Atlantic og Golfen har der været enkelte Befragtninger. Raterne i de amerikanske Trades synes uforandrede.

Fra de engelske Markeder foreligger der ingen Nyheder, og fra de frie Trades meldes om uforandret Efterspørgsel fra River Plate til saavel Eire, Portugal som Chile/Peru. Der noteres endvidere Stykgods River

Plate—Cape Town/Durban Range til uforandret Rate, ligesom Korn Buenos Aires—Basra eller Suez stadig er i Markedet uden Reflektanter til \$160.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uændrede. I Kul- og Koksarten fra Tyskland er der givet Støtte for enkelte Junibaade fra Østersøhavnene, men for senere Positioner er Forholdene usikre. Salpeter Skiensfjorden/Danmark er sluttet til Kr. 18.— og Trælast fra Sydfinland til danske Havne noteres i Kr. 120.—. Iøvrigt søges der Tonnage for en Række forskellige Laster, saasom Malm Sverige/Tyskland, Træ Sverige og Finland/Tyskland og Holland, saa alt i alt er der tilstrækkelige Beskæftigelsesmuligheder for den i Østersølandene hjemmehørende Tonnage.

LUFTFARTSELSKABETS KAPITAL BLIVER MINDST 10 MILLIONER

Paa det danske Luftfartselskabs ekstraordinære Generalforsamling drøftede man de tidligere i *Dansk Søfarts Tidende* omtalte Planer om en Udvidelse af Kapitalen, der i Øjeblikket er paa 3 Millioner Kr., med mindst 7 og højst 12 Millioner Kr.

Paa den ekstraordinære Generalforsamling udtalte Bestyrelsens Formand, Civilingeniør *Per Kampmann*, at Bestyrelsens Planer om Aktiekapitalens Udvidelse skyldtes Ønsket om, at Selskabet kunde faa moderne Flyvemateriel efter Krigen, saaledes at dansk Luftfart kunde faa en værdig Plads i den internationale Lufttrafik. Minimumsbeløbet 10 Millioner Kr. er fastsat som Følge af, at Ministeriet har betinget sig dette for at gaa med til Ændringerne i Koncessionsbetingelserne og de deraf følgende Ændringer i Vedtægterne, og han tilføjede, at Selskabet har Lov at forvente at komme op paa i hvert Fald dette Beløb; men Bestyrelsen lægger overordentlig megen Vægt paa, at det Beløb, der tegnes, kommer saa nær op til de 15 Millioner som muligt. Og det vil være af stor Betydning allerede nu at have Kapitalen, dels af Hensyn til Materielkøbene, dels for at vise de med D.D.L. samarbejdende udenlandske Selskaber, at Danmark vil og kan gøre en Indsats.

De nye Aktionærer vil for i Aar faa halvt Udbytte, og det vil blive bekendtgjort, at der er Lejlighed til at tegne Aktier, uden at der dog bliver Tale om nogen egentlig offentlig Emission. — Efter den nye Koncession gives der Mulighed for at udbetale 6 pCt. i Udbytte, medens 5 pCt. nu er det højeste.

Luftfartselskabets Bestyrelse har iøvrigt besluttet, at alle dens Medlemmer stiller deres Mandat til Raadighed ved den første Generalforsamling, for at de nye Aktionærer kan faa Lejlighed til at gøre deres Indflydelse gældende paa den nye Bestyrelses Sammensætning.

DE DANSK-SVENSKES HANDELSFORHANDLINGER

Medens den danske Presse kun har bragt sparsomme Oplysninger om de dansk-svenske Handelsforhandlinger, der for Tiden føres i Stockholm, bringer den svenske Presse en Del nærmere Oplysninger. Den danske Delegation ledes af Kontorchef *Vestbirk* fra Udenrigsministeriet.

Disse Handelsforhandlinger drejer sig om Vareudvekslingen for andet Halvaar af 1943. For det første Halvaars Vedkommende fastsattes Vareudvekslingen ved Forhandlinger i Januar Maaned til 26 Millioner i hver Retning. Hertil kom i Februar Maaned en Aftale om yderligere Eksport fra Sverige til Danmark paa 6,1

Millioner Kr. som Betaling for visse danske Levnedsmiddelleverancer til Finland. I Maj Maaned blev der yderligere truffet Aftale om en Forøgelse af de svenske Eksportleverancer med 2,3 Millioner Kr., omfattende Træ, Værktøj og Maskiner, hvoraf 1,1 Million Kr. blev dækket af danske Smørleverancer til Finland.

Den totale svenske Eksport til Danmark i første Halvaar af 1943 kom altsaa op paa 34,4 Millioner, hvoraf de 7,2 Millioner var for finsk Regning.

De svenske Blade skriver, at Fastlæggelsen af Rammerne for Handelsudvekslingen i høj Grad er afhængig af de danske Leveringsmuligheder.

SAMMENSLUTNINGEN AF HAVNE- OG KØBMANDS-ORGANISATIONER

Sammenlutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark har afholdt sin aarlige ordinære Generalforsamling. Af Bestyrelsens Medlemmer afgik efter Tur Prokurist Georg Andersen, København, Direktør P. Ørum-Pedersen, Aalborg, Frihavnsdirektør O. Thielsen, København, og Konsul P. Falkenberg, Sønderborg, der alle genvalgtes.

Paa et Bestyrelsesmøde efter Generalforsamlingen genvalgtes Købmand Hakon Schmidt, Middelfart, til Formand, og til Forretningsudvalget genvalgtes foruden Formanden og Næstformanden, Konsul M. P. Drescher, Aarhus, og Købmand Axel B. Lange, Frederikssund.

185 MILLIONER KR. NEUTRALISERET I MAJ

Løbet af Maj Maaned er Bankernes Balance steget med 230 Mill. Kr. Det statistiske Departements Oversigt over samtlige Bankers Balance bortset fra Nationalbanken viser, at Udlaanene i Maj Maaned er gaaet ned med 7 Mill. Kr., mens Indlaanene er steget med 178 Mill. Kr. Stigningen i Indlaanene falder især paa Konto Kurant Kontoen.

Af de 185 Mill. Kr., der saaledes har været til Raadighed paa Ind- og Udlaansposterne, modsvares ca. en Tredjedel, nemlig 64 Mill. Kr., af en Stigning i Bankernes Kassebeholdning og et omtrent tilsvarende Beløb, 61 Mill. Kr., af Forøgelsen i Nettotilgodehavenderne paa Posterne Indenlandske Banker og Sparekasser.

De private Bankers Kassebeholdning udgjorde 792 Mill. Kr. mod 693 Mill. Kr. ved Udgangen af April. Samtidig indestod 482,7 Mill. Kr. paa Finansministeriets Konto mod 453,8 Mill. Kr. ved Udgangen af April som Indtægt ved Salg af Skatkammerbeviser, Statsgældsbeviser og Spareobligationer.

Da Bankerne udover de Beløb, der medgaar til Dækning af den udvidede Kassebeholdning, har visse Beløb indestaaende i Nationalbanken paa de særlige Opsigelseskonti, kan formentlig i alt ca. 1660 Mill. Kr. anlages at være bundet i Kraft af Foranstaltningerne mod Pengerigeligheden. I Slutningen af April var Tallet 1,475 Mill. Kr., og der er saaledes neutraliseret 185 Mill. Kr. i Løbet af Maj.

MANGE FORLIS VED ISLAND

Der foreligger nu en Række nærmere Enkeltheder om nogle alvorlige Ulykker, der har ramt den islandske Skibsfart.

Saaledes oplyses det, at det tidligere danske Motorskib *Th. Stauning*, der har ført en saa omtumlet Tilværelse, er forlist under en Orkan i Dagene efter den 15. Marts. Det lykkedes Mandskabet at redde sig i Land, men Skibet blev Vrag. Dets Kaptajn, *Jon Olafsson* blev forkølet, da han var paa Vej til en Gaard for at telefonere til Reykjavik. Olafsson, der blev 63 Aar gammel, døde nogle Dage efter. Han havde i en Aarrække sejlet som Styrmand paa det islandske Dampskibsselskabs Dampere i Farten paa København.

Th. Stauning blev for en halv Snæs Aar siden byg-

get paa Ring Andersens Værft i Svendborg til Færøerne. Det blev senere omdøbt til *Steady* og hed sidst *Arctic*. Det var paa 488 Tons.

I den islandske Beretning omtales endvidere Motorskibet *Tormodurs* Forlis, hvorved 7 af Besætningen og 24 Passagerer, deriblandt ni Kvinder, et Barn og to Præster omkom.

Dette Forlis fandt Sted Onsdag den 17. Februar, og en Uge før var Motorskibet *Draupnir* fra Sudavik gaaet ned med fire Mand i en Storm over Fiskepladserne ved Flateyri.

NY PENSIONSLOV FOR SVENSKS SØFOLK

Det svenske Handelsministerium har udarbejdet et Forslag, der skal forelægges Rigsdagen, om forbedret Pensionering af de svenske Søfolk. Skønt der er gaaet næsten 200 Aar, siden Sverige ved Oprettelsen af Sømandshusene tog det første Skridt til et særligt Understøttelsesvæsen for Søfolkene, er der — saaledes hedder det i Handelsministerens Bemærkninger til Forslaget — endnu ikke naaet en Ordning, der tilnærmelsesvis kan sikre Søfolk af Mandskabsklassen en nødtørftig Alderdomsforsørgelse. Lovforslaget motiveres yderligere ved en Henvisning til, at et stort Antal Sømand stadig søger bort fra deres Fag, hvorved Handelsflaaden mister mange dygtige Mænd; det gælder om at raade Bod paa dette Misforhold. Efter Forslaget skal baade Sømandene selv og Rederne bidrage til Pensionssystemet, men desuden er det Meningen, at Staten skal yde en Støtte til Ordningen.

BETYDELIG FORØGELSE AF DEN SVENSKS UDENRIGSSØFART

For Maj Maaned viser den svenske Udenrigs-Søfart en betydelig Stigning. Efter hvad Kommerskollegium oplyser er den ankomne Tonnage saaledes i Maj Maaned blevet forøget fra 646,000 Tons til 1,036,000 Tons og den afgaaede fra 691,000 til 1,097,000 Tons. I Sammenligning med den tilsvarende Maaned i Fjor kan der ogsaa noteres Stigning.

I Løbet af Maj Maaned blev Lejdetrafiken genoptaget efter at have ligget stille siden Januar. Der afgik i Maanedens syv Lejdeskibe og ankom tre. Bortset fra Færgetrafiken paa Danmark og Tyskland er den egentlige Udenrigstrafik forøget fra 867,000 til 1,563,000 Tons — altsaa 696,000 Tons. Den totale Udenrigstrafik inklusive Færgetrafiken er steget med 796,000 Tons, hvilket viser, at ogsaa Færgetrafiken har haft et Opsving i den paagældende Maaned. Af den samlede afgaaede og indkomne Tonnage var 33,0 pCt. svensk, 36,4 pCt. dansk og 18 pCt. tysk. Siden April er de svenske Skibes Andel i Trafiken formindsket betydeligt.

Hvad Storhavnene angaar er den til Stockholm ankomne Tonnage forøget fra 69,000 i April til 79,000 Tons og den afgaaede fra 78,000 til 82,000 Tons. De til Göteborg ankomne Skibe er forøget fra 63,000 til 76,000 Tons, medens de afgaaede formindskedes fra 106,000 til 99,000 Tons. Trafiken paa Malmö viser en Stigning for ankomne Skibe fra 61,000 til 75,000 Tons og for de afgaaede fra 64,000 til 86,000 Tons.

ANSVARET FOR SKADE VED FORRINGET EMBALLAGE

I den svenske Forening for international Søret har man drøftet Skibsfartens Emballagespørgsmaal, og hvad Skibsfarten i Lovens Forstand skal betragte som tilfredsstillende Emballage. Paa Mødet belystes det, hvorledes Forholdet juridisk ligger, det vil sige, hvem af de to Parter i Transportaftalen, som i Henhold til Loven har Risikoen for de Forandringer, som er indtraadt i Emballagens Kvalitet. Haag-Reglerne, der gælder for Transport mellem de Lande, der har tilsluttet sig dem, fastsætter udtrykkelig Ansvarsfrihed for Godssets Bortfragter, naar Skaderne viser sig at skyldes utilfredsstillende Emballering.

Det er indlysende, at Emballagen ikke behøver at være

saa solid, at Bortfragterens Folk kan behandle Godset paa en hvilken som helst Maade.

Det er ikke let at præcisere Ansvar, naar Træ erstattes af Kartoner af solid Pap eller Bølgepap, men uden Forstærkning af Træribber, eller naar Sække af Jule eller Lærred erstattes af Papiersække og Tønder af tynde Blikplader. Beskadigelser i saa Tilfælde havde sikkert kunnet undgaaes, hvis Emballagen havde været stærkere, eller hvis Skibets Lasteanordninger var tilpasset efter Emballagens større Ømtaalighed, eller hvis Skibets Mandskab havde taget større Hensyn til Emballagens Beskaffenhed. Hvilke Krav bør der da efter Loven stilles til Skibet?

Mandskabet bør naturligvis i den Udstrækning, det er muligt, anvende den Forsigtighed, der er nødvendig paa Grund af Emballagens formindskede Modstandskraft. Her melder Spørgsmaalet sig, om Rederen er forpligtet til at anskaffe nye Lasteanordninger eller herregne længere Liggetid for Losning og Lastning eller skaffe Ekstramandskab, naar Forandringer i Emballagens Kvalitet kræver det.

Spørgsmaalet har faaet særlig aktuel Interesse i Forbindelse med Anvendelse af Papiersække, der har vist sig særlig ømtaalige. Paa Mødet i Sverige henviste man til en norsk Retsafgørelse, hvor Rederiet blev kendt ansvarlig. Rent juridisk maa Afgørelser af denne Art træffes under Hensyn til Omstændighederne i hvert enkelt Tilfælde, Godssets Art, Rejsens Længde og Bestemmelsesstedet m. m.

DEN SVENSKES AFMAGNETISERINGSSTATION

Den svenske Afmagnetiseringsstation ved Stockholm har nu i et halvt Aars Tid haft fuldt op at gøre med Behandling af større og mindre Skibe, saa de nogenlunde uden Risiko kan gaa gennem et Farvand med magnetiske Miner. Stationen har behandlet over 100 Skibe paa op til 8,000 Tons, og et af de sidst behandlede er de svenske Statsbaners Togfærge »Drottning Victoria« paa 4,500 Tons. Hvis denne Metode skal udnyttes fuldt ud, er det imidlertid nødvendigt med periodisk Kontrol, og man har derfor oprettet en ny Afmagnetiseringsstation i Göteborg. Stationen ved Stockholm staar overfor en Udvidelse, hvorefter den skal kunne tage mod Skibe paa op til 15,000 Tons, de største, som den svenske Handelsflaade raader over.

Halvdelen af Amerikas Udenrigshandel med amerikanske Skibe?

Officielle amerikanske Kredse er man ved at foretage omfattende Undersøgelser, der skal danne Grundlaget for Tilrettelæggelsen af Handelsøfarten efter Krigen. Hvis man skal dømme efter de foreliggende Oplysninger, synes det at være Hensigten at gøre De Forenede Stater til Verdens største og ledende Søfartsnation efter Krigen. Efter Meddelelser i den britiske Fagpresse har U. S. A.'s Søfartskommission meddelt, at den amerikanske Regering har indledet en meget omfattende Undersøgelse, og den gennemføres af *Division of Economics and Statistics*. Arbejdet ledes af *Harvey Klemmers*, der er Krigsproduktionsnævnets Søfartseksperter. Han har tidligere været Medlem af *Maritime Commission*.

Admiral Land, U. S. A.'s War Shipping Administrator og President for *Maritime Commission*, har meddelt, at disse Undersøgelser tager Sigte paa en Udredning af De Forenede Staters Stilling i Efterkrigstidens internationale Handel og det Tonnagebehov, der staar i Forbindelse hermed. Man maa da tage særlig Hensyn til Kravene om passende Skibsstørrelser og en Skibskvalitet, der sikrer den amerikanske Handelsflaadens Konkurrenceevne. I disse Henseender var den amerikanske Handelsflaade før Krigen underlegen. I den Betænkning, der kan ventes, vil der ogsaa blive taget Hensyn til Luftfartens fremtidige Konkurrence med Skibsfarten.

Admiral Land har for ganske nylig fremsat en meget interessant Udtalelse, hvori han understreger, at den amerikanske Udenrigshandel i Fremtiden bør gaa paa amerikansk Køl. Han udtalte ved denne Lejlig-

DEN ENGELSKES LUFTFART RUSTER SIG FOR FREDEN

Den engelske Flyvemaskineindustri er allerede i fuld Gang med at konstruere Passagermaskiner, der er beregnet til Anvendelse i den civile Luftfart efter Krigen.

Efter tilgængelige Oplysninger er det Hensigten at bygge Flyvemaskiner, der skal kunne tage op til 200 Passagerer paa kortere Ture til det europæiske Kontinent og have en Oliebeholdning paa 23 Tons. Med et begrænset Antal Passagerer regner man med, at der er i Stand til at flyve 6,400 Kilometer. Disse Maskiner bygges som Hydroplaner, men man er ogsaa i Gang med at konstruere Aeroplaner af meget anseelig Størrelse. Deres Flyvedistance beregnes til 4,800 Kilometer.

Disse Maskiner skal udstyres meget luksuriøst med fire Soverum, en stor Salon, rindende Vand og andre moderne Bekvemmeligheder. Et veludstyret elektrisk Køkken gør det muligt at servere Maaltider under Turen.

ET AMERIKANSK KÆMPE-VÆRFT

Den verdenskendte Skibsbygger *Henry Kaiser* har nu flyttet sit Hovedkontor fra Oakland i Kalifornien til New York, hvor han har lejet hele tredje-Salen i British Empire Building i Rockefeller Centre.

Henry Kaiser udtaler, at Aarsagen til Flytningen maa søges i Efterkrigstidssituationen, som bedst kan følges fra New York. Han beskæftiger for Tiden en kvart Million Mennesker. Blandt den lange Række af hans Foretagender er Verdens største Cementfabrik, de største Sand-sugervirksomheder i den ny Verden, tolv Skibsværfter, femten Anlæg for Betonproduktion, to Asfaltfabriker, et nyt Jernværk, hvis Opførelse har kostet 400 Millioner Kr., Turbinefabriker, Forsikringselskaber og syv Sygehuse.

I Øjeblikket er Kaiser oplaget af at bygge Transport-flyvemaskiner paa henvend 200 Tons.

hed, at amerikanske Søfartseksperter havde foreslaaet, at Halvdelen af Transporterne til og fra amerikanske Havne i Fremtiden maatte føres med amerikanske Skibe. Dette vilde betydeligt overstige Førkrigstidsforholdet.

I engelske Shippingkredse tillægger man denne Udtalelse stor Betydning og henviser til, at det vil være nødvendigt at sikre de amerikanske Værfters økonomiske Fremtid, og dette kan kun ske ved en væsentlig Forøgelse af den amerikanske Søfart.

Den britiske Fagpresse er enig om, at disse amerikanske Beslutninger vil faa afgørende Betydning for den internationale Søfarts fremtidige Udvikling. Da Krigen brød ud, var England ubestridt den førende Søfartsnation, idet Storbritannien havde omtrent $2\frac{1}{2}$ Gange saa mange oceangaaende Skibe som De Forenede Stater. Paa Grund af Krigstab og som Følge af de amerikanske Værfters Rekordproduktion er dette Forhold ved at ændre sig i amerikansk Favør. I England udtaler man, at det meget vel kan tænkes, at U. S. A. ved Krigens Slutning disponerer over $2\frac{1}{2}$ Gange saa mange Skibe som England.

Ved en Udredning af de internationale Trafikforhold til Søs efter Krigen maa man imidlertid tage Hensyn til den Omstændighed, at visse Smaastater, som ikke har nogen større Industriproduktion og som ogsaa har lidt store Tab som Følge af Krigstab, paa en afgørende Maade er afhængig af Muligheden for med en ny Handelsflaade at kunne deltage i den internationale Trafik til Søs. I London henviser man saaledes til Norge, Holland og Grækenland. Under

Hensyn til disse Omstændigheder betragter man det i London som et opmuntrende Tegn, at U. S. A. skal have en Handelsflaade, der staar i et procentvis Forhold til den amerikanske Udenrigshandel. Derved vil U. S. A. ikke slaa ind paa en hensynsløs Konkurrence, men følge en af Landet selv valgt Begrænsning. I London fremhæver man videre, at den amerikanske Regeringsbetænkning fuldt og helt er et internt ame-

rikansk Anliggende. De forenede Nationers Samarbejde er nu blevet saa intimt, at det er uundgaaeligt, at ogsaa Efterkrigstids-Problemerne vil blive gjort til Genstand for fortsatte Meningsudvekslinger. Denne Kendsgerning vil ogsaa faa Indflydelse paa de amerikanske Planers videre Udformning, mener man i London med et Skær af Optimisme.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Det nye Grønlandsskib

Finansudvalget har tiltraadt til Opmudring af Rødby Havn en Bevilling paa 26.000 Kr. og til Udarbejdelse af tekniske Kort over Byer og Landkommuner med bymæssig Bebyggelse 400.000 Kr. Endelig gav Finansudvalget Bemyndigelse til, at Grønlandske Handel paabegynder Bygningen af et nyt Grønlandsskib.

Fjerde Søforsikring

Fjerde Søforsikring har udsendt Beretning og Regnskab. Præmieindtægten for Sø- og Transportforsikring androg i 1942 1,392,734 Kr. 89 Øre mod 1,111,863 Kr. 24 Øre i 1941. I Reassurance er afgivet 308,451 Kr. 86 Øre mod 181,425 Kr. 50 Øre i 1941. Præmieindtægten for Brandforsikring og andre Brancher androg 1,285,426 Kr. 92 Øre mod 1,134,087 Kr. 50 Øre i 1941. I Reassurance er afgivet 676,471 Kr. 02 Øre mod 638,486 Kr. 23 Øre i 1941. Renteindtægten beløb sig til 30,953 Kr. 89 Øre, og Driftsomkostningerne udgjorde (inklusive Pensionsudgifter 5,116 Kr. 66 Øre) 272,623 Kr. 56 Øre.

Til Dækning af Selskabets Garanti overfor »Krigsforsikringen for danske Skibe« er der i Aar yderligere overført 85,808 Kr. 77 Øre, hvorefter der nu er hensat 200,000 Kr., der tjener til fuld Dækning af den tegnede Garanti.

Selskabets Beholdning af Værdipapirer androg pr. 31. December 1942 1,028,100 Kr. 25 Øre. Kursgevinsten 28,858 Kr. 85 Øre er overført til Kursreguleringsfonden. Driftsregnskabet adviser herefter (inklusive den fremførte Saldo fra 1941 40,943 Kr. 35 Øre) et Overskud paa 56,890 Kr. 03 Øre, der fremføres til næste Aar.

Blættelsen af de omkomne fra »Volmer«

Urnerne med Asken af fire af de omkomne ved Slæbedamperen »Volmer«s Forlis i Østersøen ankom forleden til Nyborg, hvor de blev bragt op paa D.D.P.A.s Kontor, som var pyntet med Blomster i den højtidelige Anledning. Skibsinspektør Carstensen bragte paa Selskabets Vegne de omkomne en Tak for pligtro Arbejde. Derpaa fik de paarørende Urnerne udleveret, og tre af dem bragtes til Familiernes Hjemsted. Den fjerde Urne blev derimod bisat paa Nyborg gamle Kirkegaard, hvor et stort Følge var samlet for at paahøre Pastor Algreen-Jensens Tale over afdøde, Maskinassistent Solander. Overbetjent Aage Larsen, der var afdødes Svigerfader, samt Skibsinspektør Carstensen og Skibsfører Solander talte ligeledes ved Graven, hvortil der var sendt et Væld af Kranse med dannebrogfarvede Baand. Afdødes Fader takkede for udvist Opmærksomhed.

Til Søs i Ferien

Odense Sejlarskole, der er anlagt med den store Svenske Seglarskolan som Forbillede, har udsendt sit Program for Sommeren. Der vil, saafremt Forholdene tillader det, blive afholdt Feriekursus i Tiden fra 26. Juni til 14. August, og der er planlagt fire Sejlads paa en Uge og et 14 Dages Kursus.

Uge-Sejladserne foregaar i Lille Bælt og det sydfynske Øhav. 14 Dages Kursuset gaar videre ud i Østersøen og gennem Store Bælt øst om Samsø til Mols, Aarhus, Horsens og tilbage til Assens, hvorfra alle Turene udgaar.

Graeser, Berlin-Friedenau Stubenrauchstr. 69

Ruf: 8842 66 Drahtanschrift: Kromschliff 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: 34805 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Ny Storbavn ved Aalborg

Trods Vanskeligheder med at skaffe Materiale fortsættes Arbejdet med Udvidelsen af Aalborg Havn. Entreprenorfirmaet Skærbæk Jensen har i disse Dage afsluttet Bygningen af 128 Meter Kaj, og der er nu Ansøgninger inde om Materiale til at bygge de sidste 178 Meter.

Naar dette Arbejde er tilendebragt, har man en sammenhængende Kaj fra Jernbanebroen til øst for Skibsværftet, en Strækning paa 2—3 km, men da alle Pakhuspladser allerede er optaget her, er man begyndt paa Forarbejderne til en ny Storbavn efter Redekam-Systemet, der skal bygges i den saakaldte Rørdal-Bugt mellem Værftet og Benzinhavnen ved Aalborg.

Dødsfald

Kaptajn Peter Sørensen, Strandhuse, Svendborg, er afgaaet ved Døden, 70 Aar gammel. Han havde ført eget Skib i mange Aar, men lagde op for en halv Snes Aar siden. Derefter var han Fører af en Lystyacht.

Formandsskifte i Søassuranceforeningen »Ærø«

Skibsrøder Kr. Albertsen, der er valgt til Borgmester i Ærøskøbing, har nedlagt sit Hverv som Formand i Søassuranceforeningen. I Stedet valgtes Skibsrøder E. Kromann.

Borgmester Albertsen forbliver dog siddende i Søassuranceforeningens Bestyrelse.

Færgefarten København—Malmø

Hvis der ikke indtræffer noget uforudset, regner man med, at Togfærgen »Malmø« efter at have været underkastet Reparation vil kunne genindsættes i Trafikken den 2. Juli. Man havde i Følge »Skaanska Dagbladet« haabet, at Færgen havde kunnet tages i Brug til Midsommer og da erstatte den danske Færge, som har opretholdt Trafikken siden den 5. Maj. Efter hvad I. Maskiningeniør, B. V. Petersson meddeler, er man imidlertid endnu ikke helt færdig med Reparationsarbejdet. Det er først og fremmest Arbejder med Maskineriet og Indretningen, som har trukket Tiden ud.

Skibskøb og Salg

Skibsfører Jens Hansen, Rudkøbing, har af Skibsfører Simonsen, Middelfart, købt Motorgaleasen »Fænø«, der laster 150 Tons d.w. Kobesum 150,000 Kr. Overtagelse har fundet Sted. Skibet skal anvendes i Paketfart mellem København og Haderslev. Samtidig har Jens Hansen for 75,000 Kr. solgt Motorgaleasen »Lohals« til Skibsrøder Th. Lindholmer, København. »Lohals«, der laster ca. 125 Tons d.w., fortsætter i Paketfart mellem Odense og København.

Hensynsfuldt

Et svensk Blad fortæller følgende lille Historie, der ikke er ganske uden Satire:

Kaptajnen paa et mindre Krigsfartøj i Stillehavet fik en lille Ø i Sigte. Efter Oplysning skulde den være ubeboet, men ikke desto mindre steg der Røg op fra den, og Kaptajnen besluttede sig til at lobe ind og undersøge Sagen.

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

Da man kom helt ind under Kysten, saa man en halv-nøgen Maud staa og vilte med en Skjorte.

Der blev sat en Baad i Søen, og den stakkels forliste løb skrigende af Glæde ned mod Havet. Nogle Meter fra Land blev Bauden liggende. Styrmanden kravlede op i Forstavnen og smed en Pakke ind til den beskæggede Eneboer.

— Her, sagde han, det er Aviser. Læs dem først, saa kommer vi tilbage og hører, om De stadig vil reddes.

»Svensk Flagg«s Aarsnummer

Det svenske Søfartstidsskrift *Svensk Flagg* har i Tilslutning til *Sveriges Allmänna Sjöfartsförening's* Aarsmøde udsendt et stort Aarsnummer.

Man lægger Mærke til en Artikel af Admiral Hans Ericson om »Nogle Synspunkter om Søfarten nu og efter Krigen«. Direktør Christiansson i Broström-Koncernen skriver om »Nogle moderne Skibe og Skibstyper«, ledsaget af ca. 30 Illustrationer. Om Krigens Indvirken paa Skibsfarten skriver General Arthur Ørnberg i to Artikler »Lejdebaadstrafiken i 1942« og »Søhandelskrigen 1939—42«. I Forbindelse hermed findes en interessant Artikel »Nye Minetyper og Skibenes Beskyttelsesmidler mod disse«, skrevet af Kaptajn G. Kruse. Det nu saa aktuelle Spørgsmaal om Handelsflyvning behandles i Artiklen »Tysk Handelsflyvning før Krigen« af General Arthur Ørnberg. Motorsejlskibsfarten skildres af Skibsreder R. I. Wirén i »Sejlsadsaaret 1942 for Motorfarten« og af K. E. Hammerskær i »Forandringer indenfor Motorsejlersaaden i 1942«, hvori indgaar en Artikel om Motorsejlernes Nestor den 144-aarige »Lisa«.

Skibsfarten paa Argentina

Skibsfarten paa de argentinske Havne er i Aaret 1942 gaaet meget stærkt tilbage. Faldet hænger sammen med Nedgangen i Anløb og Chartringsmulighederne af engelske Skibe. Mens der i 1941 anløb 1589 Skibe paa ialt 4,7 Mill. BRT., faldt Tallet i 1942 til 1335 paa ialt 3,1 Mill. BRT. I 1940 udgjorde Antallet af anløbne Skibe 1995 paa ialt 6,7 Mill. BRT., mens det i 1939 laa paa ialt 2609 Skibe med ialt 9,5 Mill. BRT. Nedgangen i Skibsfarten i 1942 udgør i Sammenligning med 1941 33 pCt. og i Sammenligning med 1939 66 pCt.

Portugisiske Køb af tyske Skibe

Mellem Portugal og Tyskland er der afsluttet en Handel vedrørende Portugals Køb af 5 tyske Skibe, 2 Bugserbåde og 21 Lægtene. Navnene og Størrelsen paa Skibene er: »Aller« (7627 BRT.), »Dortmund« (5138 BRT.), »Wameru« (4076 BRT.), »Wagogo« (3118 BRT.) og »Rufidji« (1387 BRT.).

EN DRISTIG SØREJSE

Det var i Gaar 50 Aar siden, at Nansens nybyggede Skib *Fram* forlod Oslo for at begive sig ud paa den treaarige Polfærd fra 1893 til 1896. Det var Planen at lade Skibet drive med Isen over Ishavet samme Vej som Vragresterne fra »Jeanette«-Ekspeditionen havde taget.

Med Støtte af Staten, Kong Oscar og en Række Privatmænd fik Nansen udrustet Ekspeditionen og byggede hos Colin Archer i Larvik det senere saa berømte *Fram*. Det lykkedes at gennemføre Ekspeditionen, uden at Skibet — trods vældige Isskruninger — mistede saa meget som en Splint, som Næstkommanderende, Kaptajn *Sverdrup* udtalte, da Skibet efter endt Færd igen løb ind i norsk Havn.

Det var den oprindelige Hensigt at gøre Fremstødet over Polarhavet fra de nysibiriske Øer via Bering-Strædet, men under Forberedelserne ændrede Nansen Ruten, der kom til at gaa Nord om Norge gennem Karahavet mod Isdriftens Startpunkt ved Øerne. Her gik Skibet fast i Isen den 23. September og førtes saa afsted med Driv-

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr. Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

isen mod Nord og Vest. Det viste sig imidlertid, at Strømmen ikke vilde føre Skibet over selve Polen, og Nansen forlod da sammen med Hjalmar Johansen den 14. Marts 1895 *Fram* for at søge at naa Nordpolen paa Ski og med Hundeslæder, men efter tre Ugers Forløb maatte de to Mænd opgive paa Grund af ufremkommelig Is paa 86 Gr. 14 Minutter Nord efter at have været Polen nærmere end nogen før dem. Efter en farøfuld og eventyrlig Færd naaede de den 26. August Frants Josephs Land, hvor de overvintrede i en Hytte, der var bygget af Sten og Drivtømmer og uden anden Føde, end den de kunde skaffe sig ved Jagt paa Hvalrosser og Bjørne.

Den 19. Maj gik de mod Syd og traf en Maaned senere ganske tilfældigt en amerikansk Ekspedition, der førte de to Polarforskere til Vardø.

Da Nansen forlod *Fram*, overgav han Kommandoen til Otto Sverdrup. *Fram* fortsatte Driften og naaede i Oktober 1895 85 Gr. 57 Min. Nord, længere end noget andet Skib før var naaet. Skibet kom fri af Isen den 13. August og ankrede en Uge efter, at Nansen og Hjalmar Johansen havde naaet Norge op i Skjervøy.

PERSONALIA

D. F. D. S.

I Gaar fyldte Skibskonstruktør i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Ingeniør *Fr. Poulsen* 65 Aar, og dermed falder han for Selskabets Aldersgrænse. Med Udgangen af denne Maaned forlader han Selskabet, som han har arbejdet for i 30 Aar. Efter som ung at have arbejdet i fem Aar paa Orløgsværftet gennemgik han dettes Ingeniørskole og uddannede sig senere paa Værftet i England og Finland. I 1906 vendte han tilbage til Danmark og fik Ansættelse hos Burmeister & Wain for syv Aar senere at overtage Stillingen som Skibskonstruktør og Ingeniør i Det Forenede Dampskibs-Selskab, hvor han har været med til at skabe en Række af de smukke og moderne Skibstyper, der kendetegner Selskabets Flåde.

Ordensdekoration

Skibsfører af 1. Grad ved Storebæltsoverfarten, Kaptajn *Hans Peter Trondhjem* er blevet dekoreret med Ridderkorset.

Søværnet

Med Udgangen af Maj Maaned har Maskinmester af 3. Grad i Søværnet *Marius Georg Frederik Svendsen* forladt Søværnets Tjeneste paa Grund af Alder og med Pension.

Undermaskinmester af 1. Grad, *Ove Laurits Blom Frandsen*, er udnævnt til Maskinmester af 3. Grad og Undermaskinmester af 2. Grad, *Reinhold Benjamin Christensen*, til Undermaskinmester af 1. Grad i Søværnet, begge fra 1. Juni d. A.

Ny Havnefoged

Reersø Havnebestyrelse har ansat *H. P. Jensen*, Reersø, som Havnefoged og Fyrpasser fra 1. Juli, da Havnefoged *P. M. Petersen* trækker sig tilbage. Den nye Havnefoged er 54 Aar gammel.

Statsbanerne

Styrmand af 2. Grad ved Statsbanernes Storebæltsoverfart *B. O. Petersen* er fra 1. Juli udnævnt til Styrmand af 1. Grad ved samme Overfart.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. BGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.
 Fabrikante 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

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marluson«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er Stedet

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

HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7808

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

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 5801. København S.
Amager 1483.

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491

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

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe
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.

59. Aargang.

København 24. Juni 1943.

Nr. 25.

„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, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faa for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1060. Østersøen E.-lige Del. Letland. Windau NW. Mineomraade frigivet.

(N. f. S. Nr. 23/1277. Berlin 1943.)

Det i E. f. S. Nr. 1/8 1943, Pkt. 2, nævnte Omraade indenfor en Linie gennem

Punkterne:

a) $57^{\circ} 28'_{,1}$ N. $21^{\circ} 25'_{,9}$ E. c) $57^{\circ} 39'_{,2}$ N. $21^{\circ} 06'_{,0}$ E.

b) $57^{\circ} 39'_{,2}$ N. $21^{\circ} 28'_{,2}$ E. d) $57^{\circ} 28'_{,1}$ N. $21^{\circ} 06'_{,0}$ E.

er atter frigivet for Sejlads.

(E. f. S. Nr. 1/8 1943.)

1061. (P). Sverige. Kalmarsund. Blå Jungfrun Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 26/1253. Stookholm 1943.)

Blå Jungfrun Fyr paa c. $57^{\circ} 15'$ N. $16^{\circ} 48'$ E. vil i Løbet af Aaret 1943 blive forandret til at lyse, som følger:

1. Hvidt i Pejll. fra 169° til c. $16^{\circ}_{,5}$. 2. Rødt i Pejll. fra c. $16^{\circ}_{,5}$ til $29^{\circ}_{,5}$.
(Kort Nr. 181 og 182).

1062. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Anduvning. Skydeøvelser. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 26/1306. Stookholm 1943.)

Øvelsesskydning fra Luftfartøj foretages indenfor et Omraade SE. for Linien Röd kallens Lodsstation—Grillklippan i Tiden indtil den 26. Juni 1943. Fareomraadet paa Søen og i Luften strækker sig $4_{,33}$ Sm SE. for ovennævnte Linie.

Naar der skydes, vil der være hejst et rødt Flag ved Röd kallens Lodsstation paa c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 22'$ E.

1063. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Sejlløbet Åbo—Hangö. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 16/358 og 16/359. Helsingfors 1943.)

Nedennævnte Fyr er forandret, som følger:

a) Kalkudd (Kalkkiniemi) Fyr paa $60^{\circ} 25' 05''$ N. $22^{\circ} 10' 23''$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s , og lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 226° til 233°. 5. Grønt i Pejll. fra 75° til 82°.
 2. Hvidt i — - 233° - 241°. 6. Hvidt i — - 82° - 100°.
 3. Rødt i — - 241° - 247°. 7. Rødt i — - 100° - 105°.
 4. Hvidt i — - 247° - 75°.
- b) *Stor Melö* Fyr paa 60° 14' 58" N. 22° 06' 06" E. viser nu hvidt, rødt og grønt
 Hurtig-Blink, 40 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
 1. Grønt i Pejll. fra 345° til 349°. 4. Grønt i Pejll. fra 73° til 149°.
 2. Hvidt i — - 349° - 356°. 5. Hvidt i — - 149° - 158°.
 3. Rødt i — - 356° - 73°. 6. Rødt i — - 158° - 161°.
- c) *Nagu (Nawo)* Fyr paa 60° 11' 32" N. 22° 08' 12" E. viser nu hvidt, rødt og
 grønt Et-Blink hver 2^s, og lyser, som følger:
 1. Grønt i Pejll. fra 119° til 133°. 3. Rødt i Pejll. fra 149° til 177°.
 2. Hvidt i — - 133° - 149°.
- d) *Prostvik nedre* Fyr paa 60° 11' 57" N. 22° 06' 12" E. viser nu hvidt, rødt og
 grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
 1. Grønt i Pejll. fra 184° til 269°. 3. Rødt i Pejll. fra 275° til 297°.
 2. Hvidt i — - 269° - 275°.
- e) *Prostvik övre* Fyr paa 60° 11' 57" N. 22° 06' 04" E. viser nu hvidt, rødt og
 grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, og lyser, som følger:
 1. Grønt i Pejll. fra 247° til 269°. 3. Rødt i Pejll. fra 273° til 295°.
 2. Hvidt i — - 269° - 273°.
- f) *Svartholm* Fyr paa 60° 11' 16" N. 22° 10' 57" E. viser nu hvidt, rødt og grønt
 Lys med En-Formørkelser hver 2^s, Lys 1^s, Mørke 1^s, og lyser, som følger:
 1. Rødt i Pejll. fra 112° til 222°. 3. Hvidt i Pejll. fra 301° til 311°.
 2. Grønt i — - 222° - 301°. 4. Rødt i — - 311° - 17°.
- g) *Heisala nedre* Fyr paa 60° 10' 27" N. 22° 13' 07" E. viser nu hvidt Hurtig-
 Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser mellem Pejllingerne 84° og 175°.
- h) *Heisala övre* Fyr paa 60° 10' 20" N. 22° 13' 22" E. viser nu hvidt Lys med
 En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, og lyser mellem Pejllingerne 84° og 175°.
- i) *Attu* Fyr paa 60° 10' 26" N. 22° 17' 52" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-
 Blink hver 3^s, og lyser, som følger:
 1. Grønt i Pejll. fra 29° til 95°. 3. Rødt i Pejll. fra 97° til 164°.
 2. Hvidt i — - 95° - 97°.
- j) *Gådaholm* Fyr paa 60° 09' 14" N. 22° 17' 08" E. viser nu hvidt, rødt og grønt
 Et-Blink hver 3^s, og lyser, som følger:
 1. Grønt i Pejll. fra 160° til 182°. 4. Grønt i Pejll. fra 229° til 251°.
 2. Hvidt i — - 182° - 184°. 5. Hvidt i — - 251° - 25°.
 3. Rødt i — - 184° - 229°.
- k) *Pargasport (Paraistenportti) nedre* Fyr paa 60° 07' 40" N. 22° 16' 30" E. viser
 nu hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser mellem Pejllingerne 180° og 330°.
- l) *Pargasport (Paraistenportti) övre* Fyr paa 60° 07' 50" N. 22° 16' 12" E. viser
 nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, og lyser mellem Pej-
 llingerne 180° og 329°.
- m) *Kuggör* Fyr paa 59° 58' 02" N. 22° 22' 57" E. viser nu hvidt, rødt og grønt
 Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
 1. Grønt i Pejll. fra 347° til 352°. 3. Rødt i Pejll. fra 177° til 182°.
 2. Hvidt i — - 352° - 177°.
- n) *Onholm* Fyr paa 59° 55' 52" N. 22° 23' 04" E. viser nu hvidt, rødt og grønt
 Et-Blink hver 2,5^s, og lyser, som følger:
 1. Grønt i Pejll. fra 174° til 178°. 3. Rødt i Pejll. fra 329° til 333°.
 2. Hvidt i — - 178° - 329°.
- o) *Fungskär* Fyr paa 59° 53' 28" N. 22° 25' 59" E. viser nu hvidt, rødt og grønt
 Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
 1. Grønt i Pejll. fra 137° til 147°. 4. Grønt i Pejll. fra 210° til 277°.
 2. Hvidt i — - 147° - 149°. 5. Hvidt i — - 277° - 287°.
 3. Rødt i — - 149° - 210°. 6. Rødt i — - 287° - 297°.

- p) *Idskär* Fyr paa 59° 54' 38" N. 22° 32' 06" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s. og lyser, som følger:
- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 256° til 258°. | 4. Grønt i Pejll. fra 347° til 53°. |
| 2. Hvidt i — - 258° - 262°. | 5. Hvidt i — - 53° - 57°. |
| 3. Rødt i — - 262° - 347°. | 6. Rødt i — - 57° - 59°. |
- q) *Galtarna* Fyr paa 59° 54' 44" N. 22° 36' 37" E. viser nu hvidt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 75° til 95°. | 2. Hvidt i Pejll. fra 95° til 315°. |
|------------------------------------|-------------------------------------|
- r) *Lill Ångesö* Fyr paa 59° 55' 37" N. 22° 31' 08" E. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, og lyser mellem Pejllingerne 273° og 303°.

1064. Finland. Finske Bugt. Sejlløbet Hangö—Porkkala. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 16/356. Helsingfors 1943.)

Nedennævnte Fyr er forandret, som følger:

- a) *Julö* Fyr paa 59° 51' 08" N. 23° 28' 33" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 40 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
- | | |
|--------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 251° til 256°. | 4. Hvidt i Pejll. fra 82° til 87°. |
| 2. Hvidt i — - 256° - 10°. | 5. Rødt i — - 87° - 92°. |
| 3. Grønt i — - 10° - 82°. | |
- b) *Busö* Fyr paa 59° 52' 15" N. 23° 36' 06" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, og lyser, som følger:
- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 84° til 89°. | 3. Rødt i Pejll. fra 95° til 167°. |
| 2. Hvidt i — - 89° - 95°. | 4. Hvidt i — - 167° - 248°. |
- c) *Djupkubb* Fyr paa 59° 52' 37" N. 23° 37' 12" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 57° til 62°. | 3. Rødt i Pejll. fra 67° til 202°. |
| 2. Hvidt i — - 62° - 67°. | 4. Hvidt i — - 202° - 247°. |
- d) *Svartö-Höganäs* Fyr paa 59° 56' 32" N. 23° 49' 21" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s. og lyser, som følger:
- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 44° til 49°. | 3. Rødt i Pejll. fra 223° til 228°. |
| 2. Hvidt i — - 49° - 223°. | |
- e) *Hyklösund* Fyr paa 59° 58' 30" N. 23° 52' 30" E. viser nu rødt Hurtig-Blink 60 Blink hvert 1^m, og lyser mellem Pejllingerne 44° og 228°.
- f) *Sparvholm* Fyr paa 59° 59' 10" N. 23° 53' 27" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 209° til 216°. | 5. Grønt i Pejll. fra 7° til 45°. |
| 2. Hvidt i — - 216° - 230°. | 6. Hvidt i — - 45° - 51°. |
| 3. Rødt i — - 230° - 264°. | 7. Rødt i — - 51° - 56°. |
| 4. Hvidt i — - 264° - 7°. | |
- g) *Stor Ångestö* paa 60° 00' 30" N. 24° 07' 05" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
- | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 76° til 82°. | 4. Grønt i Pejll. fra 205° til 254°. |
| 2. Hvidt i — - 82° - 86°. | 5. Hvidt i — - 254° - 257°. |
| 3. Rødt i — - 86° - 156°. | 6. Rødt i — - 257° - 263°. |
- h) *Vormö Högholm* Fyr paa 60° 01' 17" N. 24° 13' 57" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s. og lyser, som følger:
- | | |
|--------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pejll. fra 289° til 295°. | 4. Grønt i Pejll. fra 0° til 74°. |
| 2. Hvidt i — - 295° - 299°. | 5. Hvidt i — - 74° - 77°. |
| 3. Rødt i — - 299° - 0°. | 6. Rødt i — - 77° - 83°. |
- i) *Stor Träskö* Fyr paa 59° 57' 04" N. 24° 22' 44" E. viser nu hvidt, rødt og grønt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, og lyser, som følger:
- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pejll. fra 131° til 174°. | 5. Grønt i Pejll. fra 315° til 321°. |
| 2. Grønt i — - 245° - 280°. | 6. Hvidt i — - 321° - 325°. |
| 3. Hvidt i — - 280° - 290°. | 7. Rødt i — - 325° - 332°. |
| 4. Rødt i — - 290° - 303°. | |

- j) *Långörn* Fyr paa $59^{\circ} 57' 22''$ N. $24^{\circ} 24' 42''$ E. viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 2^s. og lyser, som følger:
- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejł. fra 20° til 36° . | 5. Hvidt i Pejł. fra 124° til 129° . |
| 2. Hvidt i — - 36° - 48° . | 6. Rødt i — - 129° - 148° . |
| 3. Rødt i — - 48° - 103° . | 7. Hvidt i — - 148° - 220° . |
| 4. Grønt i — - 103° - 124° . | |

1065. Tyskland. Pommerske Bugt. Dievenow NE. Oplysning om Vragafmærkning.
(N. f. S. Nr. 24/1328. Berlin 1943.)

Den for Vinterperioden midlertidigt udlagte grønne Spirtønde med N-Topbetegnelse c. 300 m N. for Vraget paa c. $54^{\circ} 02',7$ N. $14^{\circ} 48',3$ E. forbliver liggende ved Vraget. Vraglystønden er permanent inddraget.
(E. f. S. Nr. 51/1745 1942.)

(Se Tillæg.)

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

1066. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Lynetteløb. Oplysning om Afmærkning. Bestemmelser om Sejlads og Fiskeri. Løbebro under Opførelse.

- Paa N.-Siden af *Lynetteløb* indenfor Bølgebryderne er foretaget en Udvidelse af 5 m Løbet. Afmærkningen er flyttet til Udvidelsens N.-Grænse paa følgende Maade: Af de 3 røde Stager med 1 opadvendt Kost er den W.-ligste flyttet c. 30 m, den midterste c. 28 m og den E.-ligste c. 16 m N. over.
- Den W.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk er flyttet 10 m i Retning af det E.-lige Hoved ved Indsejlingen til *Lynettehavnen*.
- Paa S.-Siden af *Lynetteløbs* W.-lige Del udlægges flere hvide Spidsbøjer.
- Al Sejlads gennem *Lynetteløb* skal foregaa N. om de ovennævnte hvide Spidsbøjer.
- Ankring og Fiskeri er forbudt i *Lynetteløb* fra Bølgebryderne og W. efter indtil en Linie fra den W.-ligste røde Stage med 1 opadvendt Kost til N.-Enden af Bunker-kuldepotet.
- Paa N.-Siden af *Lynetten*, c. 40 m E. for det E.-lige Hoved ved Indsejlingen til *Lynettehavnen*, er nedrammet flere Pæle til en Løbebro. Pælene er ikke afmærket.

Lynetteløb: c. $55^{\circ} 41',9$ N. $12^{\circ} 37',2$ E.

(E. f. S. Nr. 22/977 1943. Kort Nr. 134, 133, 132 og 130. Danske Lods III, Side 41. Havnelods, Side 123 og 134. Søm.-Fort. Side 58, Nr. 4 A.)

1067. Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde genudlagt.

(U. f. S. Nr. 26/1259. Stockholm 1943.)

Lystønden *Malmö* Nr. 8 paa c. $55^{\circ} 37'$ N. $13^{\circ} 00'$ E. er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte røde Stage med Kost er inddraget.
(E. f. S. Nr. 23/1021 1943.)

1068. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde midlertidigt ombyttet med Stage.

(U. f. S. Nr. 26/1260. Stockholm 1943.)

Lystønden *Malmö* Nr. 7 er paa Grund af Eftersyn for et Tidsrum af c. 14 Dage midlertidigt ombyttet med en sort Stage.
c. $55^{\circ} 37'$ N. $13^{\circ} 00'$ E.

1069. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedø Kalv W. Vrag.

Et Vrag, der rager op til Vandoverfladen, rapporteres at være sunket i c. 3 m Vand paa $54^{\circ} 58'$ ($44''$) N. $11^{\circ} 52'$ ($09''$) E., c. 220 m E. for *Masnedø Kalv* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost.

Vraget er ikke afmærket.

1070. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Sjø SE. Bøjer midlertidigt udlagt. Advarsel.
Til Brug for Strømmaalingsarbejder i *Rudkøbing Løb* er c. 0,3 Sm 125° fra *Sjø S.* Forfyr udlagt 2 Bøjer i Sejløbet paa henholdsvis 54° 56' (48") N. 10° 42' (42") E. og 54° 56' (48") N. 10° 42' (36") E.
Det henstilles til de søfarende ikke at komme for nær til de udlagte Bøjer.
1071. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Vindeby W. Midlertidigt udlagte Bøjer inddraget.
De i *Svendborg Sund* c. 0,4 Sm W. for *Vindeby* midlertidigt udlagte 2 Bøjer paa henholdsvis 55° 02' (50") N. 10° 36' (25") E. og 55° 02' (47") N. 10° 36' (29") E. er atter inddraget.
(E. f. S. Nr. 8/502 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1072. Danmark. Isefjord. Lynæs. Skydeøvelser. Advarsel.
Skydning med Kanon vil blive afholdt fra *Lynæs Batteri* den 12.—23. Juli 1943, begge Dage inklusive, indenfor Tiden fra Kl. 0900 til 1½ Time efter Mørklægnings 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 Nord af Breddeparallelens gennem *Spodsbjærg Fyr*, 55° 58' 34" N.
mod Øst af Meridianen gennem *Spodsbjærg Fyr*, 11° 51' 36" E.
mod Syd af Breddeparallelens 55° 52' N.
mod Vest 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.
1073. (T). Danmark. Kattegat. Marthevlak. Lystønde midlertidigt slukket.
Marthevlak Lystønde paa c. 56° 00',0 N. 10° 51',3 E. er midlertidigt slukket.
(E. f. S. Nr. 2/250 1943.)
1074. Danmark. Kattegat. Aalbæk. Redningsstation nedlægges.
Aalbæk Redningsstation paa c. 57° 35',5 N. 10° 25',5 E. nedlægges den 30. Juni 1943.
(Kort Nr. 101, 100 og 92. Danske Lods I, Side 83, 84 og 86. Danske Lods II, Side 120 og 209.)
1075. Danmark. Limfjorden. Skive Fjord. Skive Havn. Indsejling. Oplysning om Afmærkning.
I. Ved Indsejlingen til *Skive Havn* er udlagt følgende Sømærker:
a. *Lundø Hage* hvide Stage med 1 Halmvisk i 4,9 m Vand paa 56° 37' 20" N. 9° 05' 08" E., ved W.-Enden af *Lundø Hage*.
b. *Skive* rød- og hvidstribede Stage med 1 Ballon (Anduvningsvager) i 4,5 m Vand paa 56° 36' 06" N. 9° 04' 19" E.
c. *Skive* røde Stage med 2 opadvendte Koste i 3,0 m Vand paa 56° 35' 18" N. 9° 04' 15" E. ved Løbets W.-Side.
d. *Skive* røde Stage med 1 opadvendt Kost i 3,7 m Vand paa 56° 35' 03" N. 9° 04' 14" E., ved Løbets W.-Side.
e. *Skive* hvide Stage med 2 Halmviske i 4,0 m Vand paa 56° 35' 35" N. 9° 04' 34" E., ved Løbets E.-Side.
f. 9 røde, korte Stager ved W.-Siden af den gravede Rende til *Skive Havn*, af hvilke den N.-ligste Stage er udlagt i 3,7 m Vand paa 56° 34' 48" N. 9° 04' 08" E.
g. 2 hvide, korte Stager ved E.-Siden af den gravede Rende, af hvilke den N.-ligste er udlagt i 3,5 m Vand paa 54° 34' 46" N. 9° 04' 11" E. og den S.-ligste udfor den næstsydligste røde, korte Stage.
De under Pkt. f. og g. nævnte Sømærker ombyttes ikke om Vinteren.

II. Pladsen for Baaken med ternet Diamant i Ledemærket gennem den yderste Del af den gravede Rende til *Skive* Havn er $56^{\circ} 33' 50''$ N. $9^{\circ} 03' 56''$ E.
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 78; Tillæg 3, Side 3. Havnolods, Side 191. Søm.-Fort. Side 27, Nr. 14—20 incl.)

1076. (T). Norge. Oslofjord. Ildjernsflu Fyrskib midlertidigt inddraget.

(K. f. F. Nr. 5. Oslo 1943.)

Ildjernsflu Fyrskib paa c. $59^{\circ} 51',_3$ N. $10^{\circ} 38',_3$ E. er i Tiden til 1. Juli 1943 inddraget. Paa Fyrskibets Plads er udlagt en rød Bøje.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1077. Norge. Øyffjord og Meffjord. Oplysning om Ankerpladser.

(N. f. S. Nr. 24/1372. Berlin 1943.)

Ankerpladserne ved *Øyffjordsvær* paa c. $69^{\circ} 33',_5$ N. $17^{\circ} 36',_0$ E., *Meffjordsvær* paa c. $69^{\circ} 31',_1$ N. $17^{\circ} 27',_0$ E. og *Senje Hopen* paa c. $69^{\circ} 29',_6$ N. $17^{\circ} 30',_0$ E. er gode. Bundart: Sand med Skæl.

Med S.-lige og SW.-lige Vinde (Styrke 6—7 Beaufort) maa man paa Ankerpladserne regne med stærke Kastevinde (indtil 40 m/sek.).

1078. Norge. Vikten—Vega. Mincomraade.

(N. f. S. Nr. 24/1383. Berlin 1943.)

Man advares imod at sejle og fiske i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

1. c. $64^{\circ} 58',_8$ N. $11^{\circ} 10',_1$ E., Øen *Vikten* NE.-Pynt.
2. c. $65^{\circ} 35',_8$ N. $11^{\circ} 17',_7$ E., *Bremstein* Fyr.
3. c. $65^{\circ} 36',_8$ N. $11^{\circ} 45',_3$ E., Øen *Vega* SW.-Pynt.
4. c. $65^{\circ} 07',_4$ N. $11^{\circ} 47',_7$ E., Øen *Leka*.
5. c. $65^{\circ} 02',_4$ N. $11^{\circ} 33',_1$ E., *Leka* SW.-Pynt.
6. c. $64^{\circ} 56',_9$ N. $11^{\circ} 22',_4$ E., Øen *Lovoy* NE.-Pynt.

1079. Norge. Granesund. Gennemsejling forbudt.

(N. f. S. Nr. 24/1382. Berlin 1943.)

Gennemsejling er forbudt

- a) mellem Fastlandet og Øen *Prestøy* paa c. $61^{\circ} 20',_0$ N. $5^{\circ} 04',_0$ E.,
- b) mellem Øen *Fladøy* paa c. $61^{\circ} 19',_3$ N. $5^{\circ} 03',_{65}$ E. og Øen *Sundøy* paa c. $61^{\circ} 19',_6$ N. $5^{\circ} 02',_6$ E.,
- c) mellem Øen *Sundøy* og Øen *Alleøy* paa c. $61^{\circ} 19',_7$ N. $5^{\circ} 02',_4$ E.

1080. Norge. Stavanger. Ulnesgrund. Sømærke udlagt.

(N. f. S. Nr. 24/1353. Berlin 1943.)

En Stage er udlagt ved $6,4$ m Grunden paa c. $58^{\circ} 59',_{17}$ N. $5^{\circ} 43',_1$ E.

1081. Danmark. Rømø W. Oplysning om Vrag.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/898 1943 meddeles, at Pladsen for det deri nævnte Vrag er c. $55^{\circ} 08'$ N. $8^{\circ} 15'$ E., SE. for *Røde Klif Sand* og c. 8 Sm W. for *Rømø*. (E. f. S. Nr. 19/898 1943.)

1082. Holland. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 24/1374. Berlin 1943.)

Omraadet, der omfatter de *vestfrisiske* Øer, det *vestfrisiske* Vadehav, *IJsselmeer* og Kystomraadet er Spærreomraade.

Kommer Fartøjer, der fører *tyisk* Orlogsflag, til Syne i Spærreomraadet, skal alle andre Skibe og Fartøjer, der befinder sig indenfor Omraadet, saa hurtigt som muligt staa ud til Omraadets yderste Grænse.

Tillæg.

I. Østersøen.

1083. (S). Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibe genudlagt.

(Telegram fra Lødskontoret i Nahkiainen 20. Juni 1943.)

Fyrskibene *Kemi* paa c. 65° 21' N. 24° 21' E. og *Nahkiainen* paa c. 64° 36' N. 23° 51' E. er atter udlagt paa Plads.

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

1084. (T). Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Vraglanterne midlertidigt slukket.

Den elektriske Lanterne, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, paa det paa 55° 30' 08" N. 12° 40' 13" E., c. 2,5 Sm 218° fra *Drogden Fyr*, sunkne Vrag er midlertidigt slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

(E. f. S. Nr. 17/790 1943.)

1085. Danmark. Store-Bælt. Hindsholm NE. Skydeøvelser.

Fra den 1. Juli 1943 og indtil videre afholdes Skydeøvelser fra Terrænet E. for *Brockdorff* paa *Hindsholm*, som følger:

1. Fodfolks- og Luftmaalsskydninger.

Fareomraadet under Skydningerne er en Sektor med Toppunkt i 55° 34' (07") N. 10° 38' (58") E., c. 200 m E. for *Brockdorff*, og begrænset af 2 Linier, der fra Toppunktet gaar i Retning henholdsvis 7° og 86°, samt af en Cirkellinie med Centrum i nævnte Toppunkt og med Radius 4,32 Sm.

Naar Fodfolks- og Luftmaalsskydninger afholdes, vil der være hejst Balloner paa Signalmaster ved

- a) *Ørnebjerg* paa c. 55° 35',₀ N. 10° 39',₁ E. og
- b) *Snaveshøj* — c. 55° 33',₀ N. 10° 40',₂ E.

Under Skydning er det forbudt at opholde sig indenfor Fareomraadet.

II. Artilleriskydninger.

Fareomraadet under Skydningerne begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. 55° 33' (17") N. 10° 39' (49") E. | 4. 55° 38' (37") N. 10° 43' (00") E. |
| 2. 55° 39' (05") N. 10° 35' (45") E. | 5. 55° 37' (10") N. 10° 45' (30") E. |
| 3. 55° 39' (15") N. 10° 40' (00") E. | |

Naar Artilleriskydning afholdes, vil der være hejst rødt Flag med hvid Spuns paa de under Punkt I ved *Ørnebjerg* og *Snaveshøj* nævnte Signalmaster samt paa en Signalmast ved

- c) *Horseklint* paa c. 54° 37',₂ N. 10° 37',₃ E.

Under Skydning er det forbudt at opholde sig indenfor Fareomraadet.

(Kort Nr. 141. Danske Lods III, Side 73.)

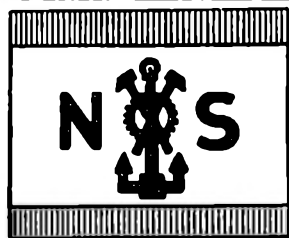
III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1086. (T). Danmark. Limfjorden. Glyngøre Fiskerihavn. Indsejling. Tilsanding. W.-lige Halvdel af Indsejlingen til *Glyngøre* Fiskerihavn paa c. $56^{\circ} 45',_9$ N. $8^{\circ} 52',_2$ E. er for Tiden tilsandet. Dybden i Indsejlingens E.-Side er c. 2,5 m.
Der vil snarest blive foretaget Oprensning af Indsejlingen og Havnen.
-

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.



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

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 » »

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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

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. TELF.: CENTRAL 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

TUBORG



GRØN
eller
RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang III. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 26

FREDAG 2. JULI 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den tyske Opgørelse over Sænkningen af Handeltonnage for Juni Maaned foreligger endnu ikke, da disse Linier skrives. Det er imidlertid længe siden, at den tyske Overkommando har udsendt nogen af de tidligere saa almindelige Særmeldinger om Resultatet af de store Konvojslag, der fandt Sted paa Atlanterhavet, hvor, iflg. de tyske Meldinger, store allierede Tonnagemængder gik tabt, og det vil derfor utvivlsomt vise sig, naar den tyske Opgørelse foreligger, at de Allieredes Skibstab for Juni vil være det mindste i lange Tider. Iøvrigt synes Søkrigens Brændpunkt at have flyttet sig fra Atlanterhavet til Middelhavet, hvor, iflg. tyske Meddelelser, den allierede Skibsfart skal være vokset ganske betydeligt i den sidste Tid. De Tab, Axemagterne i dette Omraade har paaført de Allierede, kan dog langtfra sammenlignes med de Resultater, de tyske Ubaade tidligere kunde notere paa Atlanterhavet.

Om Tonnagestillingen paa de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun faa Meldinger. De urolige Arbejdsforhold i de amerikanske Kulminer har medført, at Kulexporten er indskrænket til et Minimum og praktisk talt udelukkende bestaar i Afskibninger til de amerikanske Flaadestøttesteder i de vestindiske Farvande. Iøvrigt rapporteres der stadig om stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Transporten af Malm, og der er tildelt Tonnage saavel til de indiske Afskibningspladser, som til Malmhavnene i Syd- og Vestafrika, Brasilien, Cuba og Chile/Peru. Raterne i disse Trades er uændrede. Om de øvrige amerikansk kontrollerede Trades er Oplysningerne minimale, men det synes dog som om ogsaa Vestindiaarten har faaet en noget større Tildeling i den forløbne Uge. Saavel Raterne for Kul ned som for Sukker op er uforandrede.

Fra London-Børsen foreligger der ingen Nyheder om de engelsk-kontrollerede Markeder, men et enkelt neutralt Skib, Nationalitet opgives ikke, skal være sluttet for Hvede fra River Plate til Lissabon til \$60. I de neutrale Trades noteres iøvrigt stadig Korn og Stykgods fra River Plate til Suez for Omskibning til Tyrkiet til \$160, men saavel for denne Ordre, som for nogle Kornladninger fra Buenos Aires til Havne i Eire til \$90 synes det vanskeligt at faa Tonnage.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stort set uforandrede. Der er atter givet Sten for enkelte Kul- og Koksladninger fra tyske Østersøhavne til Danmark paa Basis af Fragtnævnets Rater, ligesom der sluttedes enkelte Trælaster fra Finland og Sverige til danske Destinationer. Salpeterfragterne fra Skiensfjorden til danske Havne laa noget svagere, idet Befragterne f. Eks. fik Tonnage til god dansk Havn til Kr. 17.75. Iøvrigt er der stadig god Beskæftigelse i Malmfarten fra Sverige til Tyskland til de fastlagte Rater, ligesom ogsaa den tyske Kystfart kan absorbere en Del Tonnage.

UDENRIGSHANDELEN I MAJ

Udenrigshandelen viser en Stigning for Indførselen fra 96,8 Mill. Kr. i April til 120,9 Mill. Kr. i Maj. Samtidig er Eksporten vokset fra 91,0 Mill. Kr. til 130,8 Mill. Kr. For første Gang siden November er der derved fremkommet en Merudførsel, der andrager 9,9 Mill. Kr. I Maj Maaned i Fjor beløb Indførselen

sig til 123,7 Mill. Kr., medens Udførselen androg 112,4 Mill. Kr. Der var saaledes en Merindførsel paa 11,3 Mill. Kr.

I de første fem Maaneder af indeværende Aar har den samlede Indførsel gennemsnitlig pr. Maaned beløbet sig til 107,0 Mill. Kr. og Udførselen til 96,7 Mill. Kr. For samme Periode i Fjor var Tallene henholdsvis 79,4 Mill. Kr. og 83,9 Mill. Kr. I de fem Maaneder i Aar har der saaledes gennemsnitlig været en Merindførsel paa 10,3 Mill. Kr. mod en Merudførsel paa 4,5 Mill. Kr. i samme Periode i Fjor.

HANDELSAFTALE MELLEM DANMARK OG FRANKRIG

Udenrigsministeriet har udsendt følgende Meddelelse:

— Efter forudgaaende Delegationsforhandlinger i Paris er der ved en Noteudveksling af 28. Juni d. A. afsluttet en Clearing- og en Vareudvekslingsaftale mellem Danmark og Frankrig. Ved Clearing-Aftalen, der træder i Kraft den 1. Juli d. A., udvides den bestaaende Clearing-Ordning, saaledes at Clearingen navnlig ogsaa kommer til at omfatte Tilgodelavender, der er opstaaet før denne Ordning traadte i Kraft. Clearingkursen er som hidtil fastsat til danske Kroner 9,38 lig med 100 Francs.

Vareudvekslingsaftalen, der omfatter Samhandelen indtil Udgangen af indeværende Aar, forudser en Udførsel hver Vej til en Værdi af ca. 2,4 Mill. Kr. Udførselen fra Danmark vil bl. a. omfatte Maskiner, Kaffeerstating, Ferskvandsfisk, farmaceutiske og andre Præparater. Blandt de paa Indførselssiden opregnede Varer kan nævnes: Vin og Spiritus, Maskiner, Instrumenter og Reservedele, Krydderier og Okker.

107 DANSKE FISKERE ER OMKOMMET VED KRIGSFORLIS

— 107 danske Fiskere har siden Krigens Udbrud sat Livet til ved Krigsforlis, deraf de 49 alene i 1942.

Saaledes hedder det i den Beretning, der er udsendt af »Dansk Fiskeriforening«. Og der fortsættes: — Det bliver stadig mere vanskeligt at holde Fiskeriet i Gang, Redskaberne fra før Krigen er snart oplslid. Nye Tilførsler er sparsomme og meget dyre. Fiskeriets Indtægter, der saa ofte er paa Tale, har været ulige fordelt, idet Indtægterne i vore Indvande i Gennemsnit har været smaa i Forhold til de store Udgifter, og her er det navnlig de dyre Redskaber, der vejer tungt til.

NORDHAVNSVÆRFET FYLLDER 25 AAR

Aktieselskabet Nordhavnsværftet i København fejrede i Gaar sit 25 Aars Jubilæum.

I de svundne 25 Aar har Værftet udelukkende arbejdet som Reparationsværft, hvis Beddinger kan tage Skibe paa indtil 1200 Tons Egenvægt. Blandt Værftets faste Kunder var Grønlandske Handels Sejlskibe og Dampere. For Tiden beskæftiger Værftet 450—500 Mand.

Den forretningsmæssige Ledelse af Værftet forestaas af Direktør *Folmer Larsen*, der har været knyttet til Værftet siden 1923. De to tekniske Ledere, Direktør *H. Nielsen*, Skibsafdelingen, og Direktør *Martensen-Petersen*, Maskinafdelingen, har været knyttet til Virksomheden lige siden Starten.

DET DANSKE SKIBSSALGSMARKED

Ifølge en Meddelelse fra Firmaet *Suenson & Jespersen* blev der i første Halvaar af 1942 omsat 55 Motorsejlere til faste og stigende Priser, og der var iøvrigt hele Aaret igennem en livlig Interesse for Smaaskibene. Denne Interesse gjorde sig gældende hele Aaret ud, og i Aarets sidste Halvdel steg Antallet af Skibe, der blev solgt, til ca. 70. Ved Aarets Slutning laa Priserne stadig faste og høje.

Interessen for Køb af Motorsejlere har i den første Halvdel af i Aar været mærkbar ringere, og der var ved Udgangen af denne Maaned kun omsat 37 Skibe — hovedsagelig mindre Skibe. Priserne har været afgjort lavere, og Firmaet meddeler, at der kan noteres Salg til Priser, der ligger mellem 15 og 20 pCt. under, hvad der blev opnaaet for et tilsvarende Skib i Fjor. Prisreduktionen har dog særlig gjort sig gældende for mindre, *second hand* Skibe, medens den har været ret minimal for nyere og større Skibe.

Af de seneste Salg kan nævnes den tremastede Skonnert *Nauta*, der er paa ca. 210 Tons d.w. og bygget i Sverige i 1907. Prisen for dette Skib uden Motor var 45.000 Kr. Endvidere solgtes Galeasen *Holmsland*, der er paa ca. 160 Tons d.w. Skibet er bygget i 1906, ombygget 1936, forsynet med ny Motor i 1938 og nye Sejl. Den opnaaet Pris var 135.000 Kr. Begge disse Skibe er solgt til reducerede Priser.

Firmaet har endvidere Mulighed for at skaffe en dansk Damper paa 645 Tons d.w. til Salg. Dette Skib er bygget i 1895, og Farten er 8½ Knob. Prisen er sat til 370.000 Kr.

MINDRE TRÆ FRA SVERIGE

En Artikel i Tidsskriftet »Internationale Holzmarkt«, der gengives i Udenrigsministeriets Tidsskrift, oplyses det, at den svenske Træeksport er blevet stærkt formindsket. At dømmet efter de i de sidste Maaned afsluttede Handelsaftaler vil Trækontingen til Danmark i første Halvaar i Aar kun blive 25,000 Standards mod 55,000 i første Halvaar i Fjor, altsaa under Halvdelen. De øvrige træaftagende Lande vil faa lignende Reduktioner. Sverige skal selv bruge sit Træ.

STORE FORSKYDNINGER I ISLANDS UDENRIGSHANDEL

Islands Udenrigshandel har været udsat for store Forskydninger under Krigen. Importen er steget fra 59 Mill. Kr. i 1938 til 72 Mill. Kr. i 1940, 130 Mill. Kr. i 1941 og 248 Mill. Kr. i 1942. Eksporten androg i de tre Aar fra 1940 til 1943 henholdsvis 133, 190 og 200 Mill. Kr. Stigningen skyldes ikke blot forøgede Varemængder, men ogsaa forhøjede Priser.

I 1942 forvandlede det tidligere Eksportoverskud til et Importoverskud paa 48 Mill. Kr., hvilket først og fremmest skyldes, at De Forenede Stater havde aabnet Muligheder for islandsk Import derfra.

I Eftersommeren 1941 kom Island ind under den amerikanske Laane- og Lejelov, samtidig med at en Del af de islandske Tilgodehavender i England blev overflyttet til De Forenede Stater. Ifølge den Overenskomst, der blev truffet ved denne Lejlighed, fik Island Tilladelse til at importere amerikanske Varer til et Beløb paa 20 Mill. Dollars aarlig. Disse Varer skulde tjene som Betaling for Islands Eksport til England, der er den største Kunde paa det islandske Marked. I 1942 gik saaledes 88 pCt. af Eksporten til England, medens De Forenede Stater kun tog 9 pCt.

I Løbet af det første Krigsjaar kunde Island tilbagebetale hele sin Gæld til England, der var den største udenlandske Kreditor. Gennem Ydelser til Okkupationsmagten har Island endvidere faaet et udenlandsk Tilgodehavende, hvis Størrelse man foreløbig ikke kender. Ikke mindst som Følge af Prisstigningen har Statsbudgettet vist stærkt stigende Tal. I Budgettet for 1943 regnes saaledes med Udgifter paa over 48 Mill. Kr. mod ca. 18 Mill. Kr. i 1937.

DE SAMLEDE SVENSKES SKIBSTAB

I den økonomiske Oversigt, som Svenska Handelsbanken i Stockholm hver Maaned udsender, oplyses det, at de samlede Antal svenske Tab til Søs som Følge af Krigsbegivenhederne pr. 15. Juni udgjorde — inklusive 14 Fiskerbaade paa 731 BRT. og 25 beslaglagte Skibe paa 45.678 BRT. — 214 Skibe, hvoraf de ti var beskæftiget i Lejdetrafiken, paa 559.585 BRT. Endvidere oplyses det, at 1.174 Mennesker er omkommet ved disse Ulykker.

I Bankens økonomiske Oversigt fortælles iøvrigt, at Fragniveauet paa Østersøen paa Grund af sænkede Massefragter er gaaet ned fra 313 i Februar til 305 i Maj. Men Fragniveauet er alligevel betydelig højere end i Fjor.

INTET LEDERSKIB TIL DE SVENSKES LEJDEBAADE

Som dengang omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* vedtog man i Sverige sidste Vinter at udruste et Lederskib med Paravaneudstyr til at følge de ind- og udgaaende svenske Lejdeskibe paa Rejsen mellem den norske Kyst og svenske Havne. Der var skaffet et Skib til Formaalet, og den svenske Rigsdag havde bevilget de fornødne Midler.

Før man kunde sætte et saadant Lederskib ind i Lejdetrafiken, maatte man have de krigsførende Magters Samtykke, og det har man ikke kunnet opnaa. Planen er derfor nu opgivet.

Derimod gælder stadig den svenske Bekendtgørelse af 29. Marts i Aar, hvorefter alle udgaaende Lejdeskibe hver for sig skal være forsynet med Paravaneudstyr.

DEN SVENSKES HANDELSFLAAGES INDTÆGTER

Ifølge en Opgørelse, der er foretaget af Kommerskollegium, var den svenske Handelsflaades Bruttofragtindtægter fra Skibe paa over 20 Nettotons i Fjor 448,39 Millioner Kr. mod 403,87 Millioner Aaret forud. Timecharterindtægterne gik ned fra 101,85 til 91,77 Millioner Kr.

Bruttofragtindtægterne er saaledes forøget med 44,52 Millioner Kroner, medens Indtægterne fra Timecharter er forringet med 10,08 Millioner Kr. Undersøger man de enkelte Indtægtsposter, ser man, at Godsfragterne i Udenrigsfarten er forøget fra 356,25 Millioner til 396,38 Millioner eller med 40,13 Millioner. Den tilsvarende Indtægt paa Indenrigssøfart er steget fra 37,07 til 41,34 Millioner Kr. eller med 4,27 Mill.

I Sammenligning med Fragtindtægterne er Indtægterne i Passagerbefordringen ubetydelig. Efter at store Dele af Passagerbefordringen i Udenrigsfarten er bortfaldet som Følge af Krigen, har Totalindtægten i de sidste Aar ligget paa omkring 10 Millioner Kr., men der er dog i Sammenligning med 1941 en Forøgelse paa 0,14 Millioner Kr. Passagerindtægterne i Udenrigsfarten er gaaet ned fra 2,76 Mill. til 2,27 Millioner eller med 0,49 Mill. Kr., medens den tilsvarende Indtægt i Indenrigsfarten er forøget fra 7,28 til 7,91 Millioner Kr. eller med 0,63 Mill.

Indtægterne fra Postbefordring i Udenrigsfarten er faldet stærkt siden Krigens Begyndelse. Totalsummen gik i Fjor ned fra 516,000 Kr. til 484,000 Kr.

SEJLSKIBSUDDANNELSE I DEN SVENSKES MARINE

Medens der for Tiden — ikke alene her i Landet, men ogsaa i vore Nabolande — føres livlige Diskussioner om Sømandsuddannelsen, er det ikke uinteressant at erfare, at ogsaa den svenske Marine beskæftiger sig med Problemet, og at Sejlskibsuuddannelsen her fremdeles synes at skulde faa Betydning.

Den 1. Oktober begynder Virksomheden i den nyoprettede »Flottans Sjömannsskola« i Karlskrona, hvor alt det Mandskab, der antages faar den første Uddannelse i et Aar.

Skolen erstatter de hidtilværende Rekrutskoler i

Stockholm og Karlskrona, og de vordende Underofficerer faar her en længere, gedigen Uddannelse, der er bedre end tidligere. Sejlskibsuuddannelsen, som har været savnet i lang Tid, vil blive en vigtig Del af Programmet, hvorfor man nu kan tale om en »Skeppgosseskole«s Renaissance.

For Tiden er Marineforvaltningen beskæftiget med at konstruere det nye store Sejlskib, hvor Uddannelsen skal finde Sted, og med hvilken man, naar Krigen er forbi, haaber at kunne gøre Rejser i oversøiske Farvande. Rigsdagen har bevilget 1,5 Mill. Kr. til et saadant Sejlskib.

DEN SVENSKES HANDELS-LUFTFART

Aktiebolaget *Svensk Interkontinental Lufttrafik* er nu blevet indregistreret i Stockholm med det Formaal selv eller gennem en anden Virksomhed at drive Lufttrafik samt anden dermed forbundet Virksomhed. Aktiekapitalen bestaar af 12 Millioner Kr. i Aktier paa 100 Kr.

I det nye Selskabs Bestyrelse finder man en Række af Skibsfartens kendteste Navne, saaledes Konsul *Axel Jonsson*, Direktør *Karl Rudolf Bökman* og Generalkonsul *Axel Ax:son Johnson*.

FRA SVENSKES VÆRFTER

Eriksberg Værft i Göteborg har nu afleveret Motorskibet *Fylgia* paa 3.500 Tons d.w. til Sveabolaget i Stockholm. Nybygningen er udstyret med Kølerum paa 41.000 Kubikfod til Transport af Frugt og Kød. Maskineriet bestaar af en enkeltvirkende, 9-cylindret Burmeister & Wain-Motor af Værftets egen Tilvirkning paa 3.000 indicerede Hestekræfter.

Fylgia, der kan tage otte Passagerer, er af omtrent

samme Type, som de Skibe Rederiet i de sidste Par Aar har faaet fra forskellige svenske Værfter.

*

Skibsreder *Bengt Carlsund*, Rederiaktiebolaget *Suecia* i Stockholm, har paa Finnboða varv bestilt en Lustdamper paa 3.200 Tøns.

*

For nogle Maaneder siden afleverede Oskarshamns Varv den 3.000 Tons d.w. store Damper *Atair* til Rederiaktiebolaget *Iris* i Stockholm. Rederiet har nu ved Værftet bestilt en ny Fragtdamper, der skal være noget større, nemlig 3.170 Tons d.w.

DEN SPANSKE SKIBSFART

I følge »Economia« har det spanske Instituto Nacional de Industria overtaget 7 Skibe fra en af de krigsførende Magter. Skibene har sidens Krigens Begyndelse været oplagt i spanske Havne. Disse Skibe har nu faaet spanske Navne som følger:

Ria de Vigo paa 6.000 Tons d.w., *Ria de El Ferrol* paa 3.200 Tons d.w., *Ria de Ares* paa 2.650 Tons d.w., *Ria de Pontevedra* paa 2.500 Tons d.w., *Ria de Camariñas* paa 2.670 Tons d.w., *Ria de Corne* paa 2.550 Tons d.w. og endelig *Ria de Muros* paa 2.388 Tons d.w.

Den spanske Handelsflaade er paa denne Maade blevet forøget med 22.000 tons d.w. og da Skibene befinder sig i god Stand vil de straks kunne sættes i Fart, hvorfor Instituto Nacional de Industria som er Ejer af Baadene nu vil chartre dem ud til de spanske Redere.

Efter endt Ombygning hos Skibsværftet la *Sociedad Euskalduna* vil det nye Last- og Passagerskib »Monte Ayala«, der tilhører la *Navierra Aznar*, i denne Maaned kunne sættes i Fart paa Amerika. Skibet har nu Plads til 80 Passagerer og 37660 Tons Last. Til Transport af Kød er der installeret Fryserum med en Kapacitet af 300 Kubikmeter.

I April Maaned ankom til Barcelonas Havn 259 Skibe imod 229 i April 1942, medens der afgik henholdsvis 278 og 220.

Generalkonsul, Skibsreder Johan Hansen.

Ved Generalkonsul *Johan Hansens* Død har den danske Skibsfart mistet en af sine kendteste Mænd — en Mand, der i mere end en Menneskealder har sat sit Præg paa Rederivirksomheden i Danmark.

Generalkonsulen, der blev 82 Aar gammel, havde været svag i de sidste Par Aar, og Dødsarsagen skyldtes en Lungebetændelse.



Generalkonsul Johan Hansen.

Som Søn i det ansete Familiefirma C. K. Hansen sendtes den unge Johan Hansen som 16-aarig til Handelsakademiet Institut Charlier i Lausanne for to Aar senere at vende hjem til en Lærlingeplads i Slægtsfirmaet. Efter denne praktiske Uddannelse rejste Johan Hansen til England, hvor han i Leith og Newcastle, var ansat i Rederierne Currie og Runciman — to Firmaer, som C. K. Hansen gennem Aar havde

staaet i intim Forretningsforbindelse med. Ved sin Hjemkomst til København kom han i særlig Grad til at beskæftige sig med C. K. Hansens Rederifdeling — fra 1897 som Kompagnon, medens den yngre Broder, Skibsreder Robert Hansen, særlig varetog Slægtsfirmaets Handelsvirksomhed.

Ikke mindst paa Johan Hansens Initiativ blev Rederiet omkring Aarhundredeskiftet Danmarks største Tramprederi, og denne Position holdt Firmaet igennem mange Aar. Samtidig voksede Agenturvirksomheden for de udenlandske Linier, og navnlig for de svenske og de engelske.

Men det var ikke alene for Rederiet C. K. Hansen, Generalkonsulen kom til at øve en stor Indsats. I Redernes Organisationsvirksomhed kom han tidligt til at spille en fremtrædende Rolle. Han var en af Medstifterne i *The Baltic and International Maritime Conference*, og i Aarene 1911 og 1912 var han Konferencens Præsident. Et omfattende Arbejde har han ogsaa nedlagt i Nordisk Skibsrederforening, Assuranceforeningen Skuld, Danske Rederes Retsværn, Dansk Forening for international Søret og mange lignende Organisationer.

Endnu ved sin Død var den gamle Generalkonsul Medlem af Københavns Havnebestyrelse, hvor han i lang Tid var Næstformand, men i Foraaret meddelte han, at han ønskede at forlade Næstformandsposten, men dog at blive siddende i Havnebestyrelsen, som han har nedlagt saa stort et Arbejde i.

Generalkonsul Johan Hansen blev i 1908 Danmarks første Handelsminister i Ministeriet Neergaard, som han traadte ind i paa Opfordring af den daværende Udenrigsminister, Grev *William Ahlefeldt*.

For det filantropiske Arbejde nærrede Johan Hansen en varm Interesse, der ganske naturligt ogsaa kom til Udtryk i Understøttelsesarbejdet for Søfartens Mænd. Saaledes var han Medlem af »Bombebøssen«s Direktion. Af hans mange andre Bestyrelshverv er der Grund til at nævne Medlemsskabet i Kronborg-Museets Bestyrelse.

Generalkonsul Johan Hansen var en særpræget Skikkelse, ikke blot i dansk Erhvervsliv, men ogsaa i dansk Samfundsliv. Han var levende interesseret i

Tidens Rørelser og ydede stor Støtte til Kunst og Teater. Langt ud over Landets Grænser vil han blive husket som den store Kunstsamler og Mæcen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Esbjerg-Kutter minesprængt

Esbjerg-Kutteren »Duen« E 71 er minesprængt paa Vesterhavet, og 2 Mand af Besætningen omkommet. Kutteren »Delfinen«, der indkom til Esbjerg Havn, bragte Meddelelse om Ulykken. Dens Besætning havde fundet »Duen«s Skipper G. Jacobsen Jensen drivende paa Havet i en Redningsboje og bjergede ham i udmattet Tilstand. Ligene af de to omkomne blev ogsaa hjerget fra »Delfinen«. Det var den 43-aarige Peter Husted Nielsen-Muff og den 20-aarige Werner Theisen Sørensen, begge fra Esbjerg.

I de sidste tre Maaneder er det gaaet haardt ud over Esbjergs Fiskerflaade. Det oplyses saaledes fra Esbjerg, at syv Fiskekuttere er forlist indenfor dette Tidsrum. Ved disse Forlis har 24 Esbjerg-Fiskere sat Livet til.

Trods de mange Farer gaar Fiskeriet dog sin vante Gang.

Havneudvidelse i Aalborg til 250,000 Kr.

Aalborg Havn indsendte for nogle Maaneder siden et Arbejdsprojekt a gaaende Udvidelser i Havnen til ca. 250,000 Kr. som Beskæftigelsesforanstaltning. Det er Meningen, at man vil skaffe Arbejdskraften fra Tørvemoserne. Det drejer sig om 6000 Kvadratmeter Kajgade. »De fire K'er« har Aktiemajoriteten i Arealet, der er udtaget til Svovlsyrefabriken. Arealet, der skal uddybes, er kendt under Betegnelsen »Syrens Dam«.

Et af Ofrene fra »Bjørn«s Forlis

Liget af en Mand er drevet ind paa Grønhøj Strand ved Løkken. Man kunde se, at Manden havde været ude for en voldsom Eksplosion og mener, at det er en af Besætningen paa Bjergningsdamperen »Bjørn«, der forliste paa Havet ud for Grønhøj.

Sømandshøjskolen køber Baad

Sømandshøjskolen i Svendborg har anskaffet en mindre Halvdæksbaad rigget som Jagt til Brug ved Undervisningen af Drengene. Baaden er paa 4,37 Brutto Reg. Ton og maaler fra Agterkant til Forkant 9,91 Meter.

Baaden har faaet Navnet »Neptun«.

Baaden er købt af Kaptajn A. F. A. Hansen, Strib, der har overladt Skolen den til »gammel Pris«. Der er ydet Bidrag til Anskaffelsen af Sømandsmissionen i fremmede Havne, Indenlandsk Sømandsmission og Broderkredsens Medlemmer.

Rudkøbing Havn giver Overskud

Paa et Byraadmøde i Rudkøbing forelagdes Rudkøbing Havns Regnskab for 1942—43. Udvalget møder i Aar med et ualmindeligt fint Regnskab, specielt naar man regner med de vanskelige Tider, Havnen har haft.

Af Regnskabets Poster kan nævnes:

Indtægter: Havne- og Bropenge 143,116 Kr., Leje af Bygninger, Pladser m. m. 166,006 Kr. Regnskabet balancerer med 161,623 Kr.

Udgifter: Renter af Havnens Gæld 39660 Kr., Administrationsudgifter 24,895, Vedligeholdelse af Anlæg 99,119, Fyrbelysning og Afmærkning af Løbet samt Isbrydning 2579, uforudsete Udgifter 5946, Afskrivninger 17,909 Kr. Driftsoverskudet er paa 5523 Kr. mod et budgetteret Overskud paa 7172 Kr.

Ilanddrevet Gods

I Norby Stranddistrikt er i sidste Uge drevet 100 Skibsluger af forskellig Størrelse, og i disse Dage samles der paa Stranden Fedt, som uden Emballage eller Indpakning driver ind. Efter de sidste Dages Indsamling at dømme vil man ifølge »Jyllp.« i Løbet af et Par Dage være oppe paa ca. 1500 kg Fedt, der sammen med Skibslugerne vil blive solgt ved en kommende Strandingsauktion.

Motorredningsbaad til Skagen

Redningsstationen ved Skagen Havn faar i nær Fremtid en ny Motorredningsbaad, hvis samlede Byggesum bliver 100.000 Kr. Den nye Baad er klinkbygget og forsynet med et Pejleanlæg af moderne Konstruktion.

Fiskerihøjskolen

Kommissionen for Fiskerihøjskolens Oprettelse har holdt Møde i København. Efter endnu et Møde i denne Maaned vil der blive afgivet en Indstilling til Ministeren for Landbrug og Fiskeri. Kommissionen vil antagelig dele sig i et Fleretal, der ønsker Skolen i Østjylland, eventuelt i Aarhus, og et Mindretal, der ønsker den bygget i Esbjerg. Det bliver Fiskeriminister Bording, der skal træffe den endelige Afgørelse. I Sagen foreligger der iøvrigt den Kendsgerning, at Vestjydsk Fiskeriforening med pekuniær Støtte af Esbjerg Byraad har vedtaget at oprette en Fiskerihøjskole i Esbjerg, ganske usanset hvilken Indstilling, der kommer fra Kommissionen.

Ny Paketbaad København—Haderslev

Skibsfører Jens Hansen, Rudkøbing, har af Skibsfører Simonsen, Middelfart, købt Motorgaleasen »Fænø«, der laater 150 Tons, for 150,000 Kr. Skibet skal gaa i Paketfart mellem København og Haderslev.

Repetitionkursus for Navigatører

Navigationdirektøren har ladet udarbejde en Oversigt over de forskellige Navigationsskolebestyreres Indberetninger over de Repetitionskursus for ledige Navigatører, der har været afholdt i Vinterens Løb. Fælles for alle Indberetningerne er Bestyrernes Udtalelse om Kursusdeltagerenes store Flid og Interesse ved Undervisningen. Et Forhold som virker animerende for Lærernes Lyst til Undervisningen.

I Henhold til Navigationdirektørens Bestemmelse iværksattes ved Københavns Navigationsskole en Række Repetitionskursus for ledige Navigatører. Der begyndtes 2. November forrige Aar.

Efter at Indtegningen var sluttet, kunde den endelige Undervisningsplan lægges under Hensynstagen til, at saa mange Deltagere som muligt kunde faa Adgang til flest mulige Kursus. Der blev undervist Mandag, Tirsdag, Torsdag og Fredag Aften, og da der havde tegnet sig ca. 40 Deltagere til Kursus i Navigation, var det nødvendigt at etablere to Parallellhold i dette Fag, medens de øvrige Kursus ikke behøvede nogen Dublering.

Aarsmøde

Indenlandsk Sømandsmission holder sit Aarsmøde i Kolding fra 23. til 25. August. Sømandsmissionen meddeler, at alle dens Venner er velkomne til Mødet. Indmeldelse sendes til Sømandshjemmet i Kolding.

Aalbæk Redningsstation nedlægges

Fra Udgangen af Juni Maaned nedlægges Aalbæk Redningsstation, der har eksisteret siden 1860. Stationen, der var udstyret baade med Ro-Redningsbaad og Raketapparat, havde til Udgangen af Finansaaret 1941—42 haft 14 Redningsforetagender, hvor Baaden kom i Anvendelse, medens Raketapparatet ikke har været i Brug ved Redningsaktioner.

Sømandsmissionens Tirsdagssammenkomster

Der har i Vinterens Løb været afholdt 10 specielle Underholdningsaftener for Søfolk paa Sømandshjemmet »Bethel«, Nyhavn 24. Som i de tidligere 8 Aar er Udgifterne ved disse Afteners Afholdelse blevet financieret af »Det forenede Dampskibs-Selskab« og Rederiet »A. P. Møller«. Sømandsmissionens Medarbejdere har indbudt til Sammenkomsterne paa de forskellige Forbundskontorer, og Forbundsbyg har givet Adgang til Sammenkomsterne.

Efter Aftenens Foredrag har der været fælles Kaffe-bord, Sang, Oplæsning og en Aftenandagt.

De afholdte 10 Sammenkomster har været besøgt af 660 Søfolk eller gennemsnitlig 66 pr. Gang.

I Foraaret 1943 har der været afholdt en Udflugt til Søllerød paa Kristi Himmelfartsdag og en Pinselejr paa Sømandshjemmet i Pakse Ladeplads for Søfolk i København.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DAMPKIBSSELSKABET
PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Trondhjems mek. Verksted fylder 100 Aar

Trondhjems mekaniske Verksted kan i disse Dage fejre 100-Aars Jubilæum. Virksomheden er i Aarenes Løb vokset til en af de største i sin Art i Nordnorge. I Aarenes Løb er der bygget godt et Par Hundrede Skibe paa Værftet til Kyst- og Fjordfart og af meget varierende Størrelse. I de sidste Aar har der fundet en betydelig Modernisering Sted af Værffets Anlæg. Den tidligere Overingeniør Birger Grønn er Virksomhedens Direktør.

Eventyrlig Molboløgn

En Skipper sejlede paa Sydhavet, og Besætningen paa Skibet var meget blandet, baade Negre og Kinesere og mange andre. En stærk Storm rejste sig, og Skibet forliste. Mandskabet kom i en Jolle, men kort efter opdagede de, at de blev forfulgt af en Haj, der nærmede sig mere og mere. Nu var Kaptajnen bange for, at de skulde kæmpe, naar den naaede dem, derfor smed han en Stol ud, der stod i Baaden. Hajen sluger den, forsvinder et Øjeblik og optager Forfølgelsen. Kaptajnen griber en stor Fustage med Rejer og smider ud til den. Hajen slugte ogsaa den, forsvandt et lille Øjeblik for derefter at optage Forfølgelsen paany. Kaptajnen ved nu ikke mere, hvad han skal gøre, ser sig fortvivlet om og faar Øje paa sin Svigermoder. Det er hende, jeg bedst kan undvære, tænker han, saa hun maa samme Vej som Stolen og Rejerne.

Imidlertid bliver Baaden smidt op paa flad Strand, og Mandskabet kommer i Land, og da Hajen igen er lige bagefter, kommer den saa langt op, at den hverken kan vende eller komme ud. Mandskabet farer over den og dræber den, hvorefter de haler den i Land for at sprætte den op. Men hvor forbavsede bliver de ikke, da de ser, at Svigermoderen sidder helt gemtyligt der inde paa Stolen og piller Rejer!

Svensk Motorskib krigsforlist

Det svenske Udenrigsministerium bekræfter, at Motorskibet *Venezia*, tilhørende Svenska Lloyd, er forlist efter Torpedering. Besætningen er uskadt og ført til Rio de Janeiro. *Venezia* var paa 1592 BRT.

Svensk Lejdeskib i Havn

Johnson-Liniens Motorskib *Columbia* er kommet til svensk Havn med en Last paa næsten 6000 Tons fra Sydamerika. Blandt de større Varepartier er Kaffe, Ris, Huder, Skind og Tobak.

Svensk Mindeudstilling over Søslaget ved Femern

Det svenske Sjöhistoriska Samfundet har foreslaaet Søfartsmuseet i Göteborg, at de i Fællesskab skulde afholde en Mindeudstilling i Efteraaret 1944 i Anledning af 300-Aaret for Søslaget ved Femern. Søfartsmuseet har givet sit Samtykke. Det er Meningen, at Udstillingen skal finde Sted paa Museet. Der er ogsaa Planer om i Forbindelse med Udstillingen at udgive et Mindeskrift over Slaget.

75 Mennesker dræbt ved Skibsulykke

Fra Belem i Nordbrasilien meddeles der om en alvorlig Skibsulykke paa Amazonfloden. En Ladning Benzin er eksploderet om Bord i en Rutedamper. Ilden bredte sig

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2

SCHIFFSMAKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

hurtigt, og Skibet sank efter faa Minutters Forløb. Af 61 Passagerer og 38 Besætningsmedlemmer er 75 omkommet ved Katastrofen, eller savnes endnu. Blandt de 24 reddede er talrige saarede. De overlevende er blevet hjerget af en anden Floddamper.

PERSONALIA

Havnekaptajnen fylder 50 Aar

Havnekaptajn ved Københavns Havnevæsen *H. Thøgersen* fylder paa Tirsdag — den 6. Juli — 50 Aar.

Havnekaptajn Thøgersen, der er af gammel Sømandsslægt fra Fanø, sejlede i sin Ungdom paa Langfart med de store Sejlskibe og efter afsluttet Navigationseksaminer hjemme paa Fødeøen i 1915 traadte han ind i Lauritzens Rederi, hvor han i meget ung Alder blev Skibsfører. Men ret hurtigt — i 1923 — sagde han Søen Farvel for at træde ind i Københavns Havnevæsen som Assistent. I 1936 blev han Havnefoged paa Toldboden, og da Havnekaptajn Hansen for et Par Aar siden trak sig tilbage, blev Thøgersen hans Afløser.

I Havnekaptajn Thøgersen har Havnevæsenet faaet en meget dygtig og indsigtfuld Havnekaptajn, der roligt og besindigt forstaar at bestride en ansvarsfuld og krævende Post. Hertil kommer, at han baade er i Besiddelse af Elskværdighed, Hjælpsomhed og Smidighed, der ikke mindst nu er af Betydning.

85 Aar

Kaptajn *A. H. Jørgensen*, Espergærde, fejrede i Tirsdags sin 85 Aars Fødselsdag. Kaptajn Jørgensen, der stammer fra Marstal, sejlede i en Arrække med Sejlskibe. I 1903 gik han i Land for at blive Hotelejer. Han ejede i Aarene 1903 til 1917 »Dania« i St. Strandstræde.

40 Aars Maskinmester Jubilæum

Maskinmester *J. Rasmussen*, Lyneborggade, Aalborg, kunde i Gaar fejre sit 40 Aars Jubilæum som Søfarende, idet han den 1. Juli 1903 mønstrede ud som Assistent i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper *Primula*. En Del Aar sejlede han derefter i Dampskibsselskabet Vesterhavet, men har nu i 25 Aar sejlet i Dampskibsselskabet Progress' forskellige Skibe. Han er for Tiden Maskinchef om Bord i Damperen *Wilh. Colding*.

25 Aars Jubilæum

Inspektør *R. Hiul* fejrede i Gaar 25 Aarsdagen for sin Ansættelse i Firmaet Marius Nielsen & Søn. Hiul havde tidligere i 10 Aar været ansat i Dampskibsselskabet Vesterhavet, men da dettes ældste Skibe blev afhændet til Skibsreder Marius Nielsen, blev han ansat i dette Firma. Inspektør Hiul, der tidligere har haft Mandskabsagerne under sig, er nu Chef for Regnskabsvæsenet. Han tog Skibsmæglereksamen i 1922 og den supplerende Prøve i 1935.

Fiskeridirektoratet

Ministeriet for Landbrug og Fiskeri har fra 1. Juni ansat Robert Steen Notlevsen som Undermaskinmester under Fiskeridirektoratet.

Fyrvæsenet

Hele Personalet ved Skagen Fyr har i disse Dage faaet Meddelelse om, at de er forflyttet: Fyrassistent Lindholm til Kronborg Fyr, Fyrassistent Jacobsen til Knudshoved Fyr, Fyrassistenterne Hermannsen og Palsbak til Højen Fyr og Fyrpasser Sørensen til Fyrmagasinet, København. Fyrmester Hansen er indtil videre til Raadighed for Fyrdirektoratet.

Marineminieteriet har ansat Maskinist-Aspirant Hans Thomas Thomsen som Maskinist i Fyr- og Vagervæsenet fra 1. Juli 1943.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. RGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 1. Juli 1943.

Nr. 26.

„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 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 Kvarterets 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-Arket, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1087. Danmark. Gedser Anduvning. Rødsand Rende S. Klokketønde atter i Orden. Rødsand Rende S. Klokketønde paa c. $54^{\circ} 32',8$ N. $11^{\circ} 56',1$ E. er atter i Orden. (E. f. S. Nr. 18/801 1943.)

1088. Finland. Skärgårdshavet. Utö SSE. Lillharu Fyr atter tændt. (N. f. S. Nr. 25/1435. Berlin 1943.)

Lillharu Fyr paa c. $59^{\circ} 43',8$ N. $21^{\circ} 24',0$ E. er atter tændt. Fyret viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 11,1 m. Fyrlanterne paa Træbaake.

(E. f. S. Nr. 1/48 1943. Kort Nr. 182.)

1089. Tyskland. Leba W. Vrag afmærket.

(N. f. S. Nr. 25/1386. Berlin 1943.)

Vraget, der er sunket i 6 m Vand paa c. $54^{\circ} 46',0$ N. $17^{\circ} 30',1$ E. er afmærket med en lille, grøn Tønde med N.-Topbetegnelse.

(E. f. S. Nr. 21/943 1943.)

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

1090. Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Nye Færgelejer bygget. Oplysning om Fyrbelysning.

I den SE-lige Del af Helsingør Havn paa c. $56^{\circ} 02'$ N. $12^{\circ} 37'$ E. er udover det hidtil der værende Færgeleje yderligere bygget 2 nye Færgelejer.

Til Brug for Færgerne er ved Færgelejerne etableret nye Fyr, der viser rødt, grønt og gult, fast Lys. Fyrene ved de 2 nye Færgelejer tændes c. 15. Juli 1943.

(Kort Nr. 131 og 130. Havnelods, Side 91 og 93. Fyr-Fort. Nr. 387.)

1091. **Danmark. Sundet. Tuborg Havn Indsejling. Sømærke atter i Orden.**
Den inderste Prik med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 43' (38'') N. 12^{\circ} 35' (46'') E.$, ved N.-Siden af Indsejlingsløbet til *Tuborg Havn*, er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 20/911 1943.)
1092. **Danmark. Store-Bælt. Vresen E. Vrag forgæves eftersøgt.**
Vraget, der var rapporteret at være sunket i c. 15 m Vand paa Pladsen c. $55^{\circ} 13',7 N. 10^{\circ} 57',7 E.$, c. 2 Sm 141° fra *Vresen Puller røde Spidstønde* med 3 opadvendte Koste, har forgæves været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 44/1512 1942. Kort Nr. 143, 142 og 140.)
1093. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Turø SE. Vragbelysning atter i Orden.**
Den elektriske Blinklanterne, der viser rødt Hurtig-Blink, paa Vraget, som er sunket paa $55^{\circ} 01' 06'' N. 10^{\circ} 44' 03'' E.$, c. 0,9 Sm SE. t. S. for *Turø SE. Spids*, er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 24/1036 1943.)
1094. **Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Flensborg. Skydeøvelser.**
(N. f. S. Nr. 25/1385. Berlin 1943.)
I Dagene 5.—10. Juli 1943 vil der med Luftværnsartilleriet ved *Flensborg* blive foretaget Skarpskydningsøvelser mod Luftmaal, hver af Dagene Kl. 0900—1130, Kl. 1500—1800 og Kl. 2300—0100.
Fareområdet over Søen under Skydningerne er *Flensborg Fjord W. for Linien: Dybbøl—Neukirchen* paa c. $54^{\circ} 48',1 N. 9^{\circ} 45',4 E.$
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1095. **Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.**
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 23. Juni 1943 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
(E. f. S. Nr. 22/980 1943.)
1096. **Danmark. Isefjord. Lynæs. Skydeøvelser. Advarsel.**
E. f. S. Nr. 25/1072 1943 udgaar og erstattes med:
Skydning med Kanon vil blive afholdt fra *Lynæs Batteri* den 5.—23. Juli 1943, begge Dage inklusive, indenfor Tiden fra Kl. 0900 til $1\frac{1}{2}$ 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 Breddeparallelens gennem *Spodsbjærg Fyr*, $55^{\circ} 58' 34'' N.$
mod Ø s t af Meridianen gennem *Spodsbjærg Fyr*, $11^{\circ} 51' 36'' E.$
mod S y d af Breddeparallelens $55^{\circ} 52' N.$
mod V e s t af Meridianen gennem *Nakke Hoved*, c. $11^{\circ} 45',4 E.$
Sikkerhedshøjde: 750 m.
Skibe og Fartøjer advares imod at opholde sig indenfor Skydefeltet, naar Skydning finder Sted.
(E. f. S. Nr. 25/1072 1943.)
1097. **Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.**
E. f. S. Nr. 23/1007 1943 udgaar og erstattes med:
I Juli—November Maaneder 1943 finder Skarpskydning Sted ved *Jægerspris* som følger:
1) Den 1. Juli—3. Juli, 5. Juli—7. Juli, 11. Juli—24. Juli, 2. August—7. August, 11. August—13. August, 23. August—4. September, 9. September—11. September, 13. September—14. September, 15. September—18. September om Eftermiddagen, 20. September—2. Oktober, 24. Oktober—26. Oktober og 29. Oktober—31. Oktober. Den daglige Skydetid er Kl. 0700—1900.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1948	
1/1	Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/2	Oplysning om <i>danske</i> Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3	Bekendtgørelse om Lodstvang ved <i>Lillebæltsbroen</i> og <i>Storstromsbroen</i> .
1/6	
2/250	
2/251	
4/342	
7/452	
8/496	
13/652	Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i <i>danske</i>
14/700	Farvande.
16/759	
18/799	
19/847	
23/995	

I. Østersøen.

1948	
1/7	Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.
1/8	Østersøen, E.-lige Del. Mineomraader.
25/1060	
18/800	Danmark. <i>Langeland</i> SW.-Kyst. <i>Bagenkop</i> Havn Indsejling. Tilsanding.
21/932	Danmark. <i>Falster</i> E.-Kyst. <i>Hesnæs</i> Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
23/996	Danmark. <i>Fakse</i> Havn. Oplysning om Dybde.
19/883	Danmark. <i>Bornholm</i> . <i>Hammerhavnen</i> . Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
1/14	Danmark. <i>Bornholm</i> . <i>Hammerhavnen</i> . Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/16	Danmark. <i>Bornholm</i> . <i>Neksø</i> Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
1/18	Danmark. <i>Christiansø</i> . Sejladsforskrift.
3/299	Sverige. <i>Trelleborg—Falsterbokanalen</i> . Sejlanvisning af Honsyn til Minefaren.
7/455	Sverige. <i>Trelleborg—Smygehuk</i> . Sejlanvisning.
1/19	Sverige. <i>Karlskrona</i> W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20	Sverige. <i>Karlskrona Skærgaard</i> . Sejladshindringer.
1/21	Sverige. <i>Karlskrona Skærgaard</i> . Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22	Sverige. <i>Karlskrona</i> S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23	Sverige. <i>Karlskrona</i> Rød. Torpedoindskydningsabaner.
1/24	Sverige. <i>Kalmarsund</i> . Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
24/1050	Sverige. <i>Kalmarsunds djupräna</i> . <i>Skansgrundet</i> Fyr. Fartbestemmelse.
23/908	Sverige. <i>Öland</i> E.-Kyst. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/25	Sverige. <i>Öland</i> E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
1/26	Sverige. <i>Öland</i> E. Miner udlagt.
1/27	Sverige. <i>Arholma</i> og <i>Landsort</i> . Anvisninger angaaende Ankring.
1/28	Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
19/851	Sverige. <i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser.
1/29	Sverige. <i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser.
1/30	Sverige. <i>Oxelösund</i> . <i>Marsviken</i> . Bombekastningsøvelser.
1/31	Sverige. <i>Gotland</i> N.-Kyst. <i>Fårösund</i> . Miner udlagt. Advarsel.
1/32	Sverige. <i>Gotland</i> . <i>Fårösund</i> . Forbud mod Ankring.
19/849	Sverige. <i>Gotland</i> E.-Kyst. <i>Fårösund</i> S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
19/850	Sverige. <i>Gotland</i> E.-Kyst. <i>Slite—Östergarn</i> . Skydeøvelser.
1/33	Sverige. <i>Hävringe—Kråkelund</i> . Miner udlagt.

- 1948
 1/34 Sverige. Sejlløbet Arkö—Häradskär. Barösund. Lodsartøj udlagt.
 1/35 Sverige. Uilången—Landsort. Hävringe. Lya- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
 6/428 Sverige. Nyköping E. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Ozelösund. Forbud mod Ankring.
 1/37 Sverige. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved Viksten. Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.
 7/456 Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejlløb. Östra Röko. Lodsartøjs Plads.
 1/38 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.
 1/39 Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
 1/40 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
 15/717 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.
 1/41 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/42 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
 17/782 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lindalsundet E. Sejladsforskrift.
 1/43 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vazholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
 1/44 Sverige. Södra Kvarnen. Minespærring. Advarsel.
 1/45 Sverige. Öregrundsskærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
 23/999 Sverige. Bottniske Bugt. Udsendelser fra Radiofyr midlertidigt forandret.
 21/939 } Sverige. Bottniske Bugt. Nederkalix Skærgaard. Skyde- og Bombkastningsøvelser.
 1/49 } Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
 1/50 } Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
 1/51 } Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
 1/52 } Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.
 1/53 } Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.
 1/54 } Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.
 1/55 } Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.
 3/320 } Tyskland. Memel Anduvning. Forbudt Omraade.
 3/321 }
 1/56 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/57 }
 1/58 } Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
 1/59 } Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
 1/61 } Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
 1/62 } Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 9/516 } Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.
 13/664 }
 1/64 } Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.
 14/694 } Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.
 1/65 } Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
 1/66 } Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.
 1/67 } Tyskland. Nest. Skydeøvelser.
 1/68 } Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
 1/69 } Tyskland. Rügen E.-Kyat. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/70 } Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 17/768 } Tyskland. Warnemünde. Warnow. Uddybningsarbejder.
 22/976 } Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.
 1/71 } Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
 1/72 } Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/73 } Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaado. Advarsel.
 1/74 } Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
 1/75 } Tyskland. Kieler Fjord. Büllk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 13/667 } Tyskland. Kiel Havn. Holtenau Red. Forbud mod Ankring.
 6/433 } Tyskland. Kiel Havn. Möllenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.
 1/76 } Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
 1/77 } Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
 1/78 }

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

- 1948
 1/79 Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
 10/550 Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
 10/551 Danmark. Sundet. Hornbæk Havn. } Dybde midlertidigt aftaget.
 1/80 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.
 1/81 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.
 20/926 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
 17/787 Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsbøje udlagt.

- 1943
 18/826 *Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke forandret.*
 1/82 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*
 1/83 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 18/827 *Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke forandret.*
 21/944 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.*
 1/85 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
 21/945 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.*
 1/86 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
 20/912 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Kloakledning. Midlertidig Skakte opføres.*
 1/88 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
 1/89 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 19/890 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalvebod Brygge. Kulkraner under Reparation.*
 Advarsel.
 7/469 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*
 1/91 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
 1/93 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning.*
 Advarsel.
 8/499 }
 11/584 } *Sverige. Sundet. Sejlruter afmærket. Sejladforskrifter.*
 22/994 }
 1/95 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
 1/96 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
 1/97 }
 24/1055 } *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
 1/98 *Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.*
 1/99 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning.*
 Sømærker flyttet.
 10/567 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom. Nyord Havn. Duc d'Albe væltet. Vragvæger*
 udlagt.
 1/100 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidige Bestemmelser angaaende Sejlads under Vej-*
broen over Ulvsund mellem Kalvehave og Koster.
 26/1102 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning*
 om Dybde.
 1/104 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Boge Havn. Færgeleje under Bygning.*
 1/106 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Færgeleje under Bygning.*
 23/1024 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Havnoarbejder.*
 4/378 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Albor knækkot af*
 Isen.
 1/107 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
 1/108 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt*
 aftaget.
 7/460 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-*
 anvisning.
 1/110 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerø Havn. Dybde aftaget.*
 18/832 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.*
 1/111 *Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrt ødelagt.*
 21/948 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 8/501 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/115 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.*
 1/116 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*
 25/1070 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Sio SE. Bøjer midlertidigt udlagt.*
 Advarsol.
 18/834 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 1/118 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.*
 1/119 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.*
 23/1026 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Sømærker inddraget for Eftersyn.*
 8/482 *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*
 1/121 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Bro og Duc d'Alber midlertidigt opført.*
 11/612 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/122 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.*
 1/123 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*
 1/124 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
 1/125 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
 21/953 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Tilsanding. Advarsel.*
 26/1094 *Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Flensborg. Skydeøvelser.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1943
 1/127 *Kattegat. Skagerrak. Advarsel for Fiskere.*
 1/128 *Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøyers Sejlads fra Isefjorden ud i*
Kattegat.

- 1948
 1/129 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.
 1/130 Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.
 26/1095 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over *Lynæs Sand*. Oplysning om Dybde.
 26/1096 Danmark. Isefjord. Lynæs. Skydeøvelser. Advarsel.
 26/1097 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 17/771 Danmark. Isefjord. Bramsnæsvig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 26/1098 Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
 20/919 Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinje normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.
 1/133 Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 21/955 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/137 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sølvg Bro. Dybde aftaget.
 1/138 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 1/139 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 1/140 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 18/838 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofy. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 13/679 Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
 1/141 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 1/142 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 2/296 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/242 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
 1/243 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.
 1/144 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.
 1/145 } Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
 23/1010 }
 14/703 } Sverige. Kattegat. Halmstad Indsejling. Uddybningsarbejder. Lystønde inddrages i kortere Perioder.
 1/146 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/147 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
 1/148 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 15/731 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
 19/873 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
 16/753 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 1/153 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
 1/154 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
 25/1086 Danmark. Limfjorden. Glyngøre Fiskerihavn Indsejling. Tilsanding.
 1/157 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
 1/158 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.
 1/159 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 2/273 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1/160 Danmark. Limfjorden. Odde-sundbroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Odde-sundbroen.
 6/451 Danmark. Limfjorden. Tybørn Kanal. Fyr væltet.
 23/1011 Danmark. Limfjorden. Tybørn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 1/163 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 24/1059 Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/165 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 1/166 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1948
 1/167 } Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 21/958 }
 20/921 } Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.
 20/922 } Norge. Porsanger Fjord. Mineomraade.
 21/959 } Norge. Vest-Finmark. Farligt Omraade. Advarsel.
 1/169 Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.
 1/170 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
 14/704 Norge. Lyngsfjord. Mineomraade.
 1/171 Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.
 26/1100 Norge. Malangen Fjord—Grotøydjupet. Mineomraade.
 7/465 Norge. Vågafjord. Harstad. Forbud mod Ankring.
 1/173 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/174 Norge. Lofoten. Svolvær. Alarmitilstand.
 1/175 Norge. Folla. Spærret Omraade.
 1/176 Norge. Stifjord—Fugloyfjord. Mineomraade.
 23/1013 Norge. Vestfjord. Fugloyvær—Måloy—Skarholm. Mineomraade.

- 1943
- 25/1078 Norge. Vikten—Vega. Mineomraade.
- 24/1040 Norge. Nord-Trøndelag. Flåtunger. Strandøysundet. Mindre Dybde rapporteret.
- 1/177 Norge. Folla fjord Anduvning. Mineomraade.
- 2/277 Norge. Nord-Trøndelag. Namsen fjorden. Spærret Omraade.
- 24/1041 Norge. Sor-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.
- 1/179 Norge. Frohavet og Hustadviken. Mineomraader.
- 16/765 Norge. Trondheim Omraade. Spæringsbestemmelser.
- 1/180 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
- 1/181 Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
- 24/1042 Norge. Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.
- 11/599 Norge. Kristiansund og Aalesund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrifter.
- 11/600 Norge. Giskoy N. Spærret Omraade.
- 1/182 Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
- 1/183 Norge. Stadlandet. Mineomraade.
- 19/876 Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.
- 1/184 Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
- 16/757 Norge. Florøy. Afspæringsbestemmelser.
- 12/646 Norge. Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord. Mineomraade.
- 25/1079 Norge. Granesund. Gennemsejling forbudt.
- 1/185 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
- 1/186 Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.
- 1/187 Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.
- 2/278 } Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
- 13/681 } Norge. Bergen Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
- 1/188 Norge. Hordaland. Lerøyfarvandet. Spærretid.
- 1/189 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærning af Havne. Advarsel.
- 1/190 Norge. Hordaland. Hjellefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
- 1/191 Norge. Selbjørnfjord. Førligt Omraade.
- 11/601 Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.
- 1/193 Norge. Talgefjord. Mastrafjord. Mineomraader.
- 1/194 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 12/647 Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærning udlagt.
- 24/1043 Norge. Vest-Agder. Ullerøysund. Grund rapporteret.
- 4/374 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
- 1/195 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
- 1/196 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
- 1/197 } Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
- 8/490 } Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
- 1/199 Danmark. Mano W. Sømærke midlertidigt udlagt.
- 10/564 Danmark. Røms E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
- 1/200 Oplysning om Dæmning.
- 1/201 Lister Dyb. Røms—Sild. Forbud mod Ankring.
- 1/202 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
- 1/203 Holland. Forbudte Omraader.
- 25/1082 Holland. Sejladsforskrift.
- 1/204 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1943
- 1/238 Skagerak. Nordsøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.
- Danmark.
- 1/205 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
- 1/206 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
- 1/207 Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 1/208 Nødmeldinger fra Skibe.
- 1/209 Stednavne rettes i de danske Søkort.
- 22/984 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.
- 1/211 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra dansk Havn til Sverige.
- 1/212 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
- 24/1044 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørresundby.
- Norge.
- 1/213 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.
- 1/214 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.

- 1948
 1/215 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
 4/376 }
 13/686 } *Norge* S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 21/961 }
- Sverige.*
 1/216 *Sverige.* Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/282 *Sverige. Neutralitetsløbet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 1/217 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/218 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len.*
 20/923 }
 1/219 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/220 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.
 1/221 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
 1/222 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 1/223 } *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 8/495 }
 1/224 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/225 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodastationer oprettet.
 1/227 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 1/228 *Göteborg, Bohus* samt *Hallund Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 1/229 *Göteborg* og *Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/230 *Sverige.* Midlertidige Lodsfarvande.
 16/758 Opmaalingsarbejder 1943. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
Tyskland.
 1/231 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/232 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
 1/233 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/234 Afstandssignal. Advarsel.
 1/235 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minofrie Sejlløb i *Østersøen* og 'Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 1/237 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
 4/377 Afmærkning. Advarsel.

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) Den 8. Juli—10. Juli, 26. Juli—31. Juli, 8. August—10. August, 14. August, 16. August—21. August, 6. September—8. September, 15. September—18. September om Formiddagen, 3. Oktober—9. Oktober, 11. Oktober—16. Oktober, 18. Oktober—23. Oktober, 27. Oktober—28. Oktober og 1. November—3. November. Den daglige Skydetid er indtil 15. September Kl. 0700—1300, fra 16. September Kl. 0800—1800.

I Skydetiden vil der være hejst Skydeflag paa *Troldehøj* (c. 500 m SE. for *Troldegaard*), paa Observationstaarnet ved *Skoven Mølle* (c. 1400 m NNW. for *Christiansminde*), paa *Julianehej* (c. 500 m N. for *Jægerspris Hovedgaard*) og paa *Carolinehej* (c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*).

I Skydetiden er al Sejlads forbudt paa Skydeomraadet over Søen.

3) 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.

(E. f. S. Nr. 23/1007 1943.)

1098. Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.

Skydning med Kanon afholdes i Juli, August og September Maaneder 1943 fra *Tuse Næs* paa N.-Siden af *Holbæk Fjord* mod *Kirsebærholm* paa følgende Dage:

7., 8., 9., 13., 15., 16., 28. og 29. Juli (daglig Skydetid Kl. 1600—2000).

9. August (Skydetid Kl. 1100—1800).

10., 11., 12. og 13. August (daglig Skydetid Kl. 1600—2000).

16. August (Skydetid Kl. 1100—1800).

17., 18., 20., 25., 26. og 27. August (daglig Skydetid Kl. 1600—2000).

17. September (Skydetid Kl. 1000—1700).

Naar der skydes, vises paa en Signalmast umiddelbart SE. for *Kirsebærholm* paa c. $55^{\circ} 44'$ N. $11^{\circ} 46'$ E. enten et rødt Flag med hvid Spuns eller en Kugle.

I Skydetiden er Fiskeri og Lystsejlad forbudt i et Omraade af *Holbæk Fjord* og *Inderbredning*, der begrænses, som følger:

Mod Nord af Breddeparallellen $55^{\circ} 44' 30''$ N.

Mod Øst af Meridianen $11^{\circ} 50' 48''$ E.

Mod Syd af Breddeparallellen $55^{\circ} 43' 00''$ N.

Mod Vest af Meridianen $11^{\circ} 42' 18''$ E.

Under Skydning er det forbundet med Livsfare at færdes i nævnte Omraade.

1099. Danmark. Kattøgat. Horsens Fjord. Sælgrund. Sømærker atter i Orden.

Sømærkerne *Sælgrund N.* hvide Stage med 2 Halmviske paa c. $55^{\circ} 51',0$ N. $10^{\circ} 01',0$ E. og *Sælgrund NW.* hvide Stage med 1 Halmviske er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 19/871 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1100. Norge. Malangen Fjord—Grøsydjupet. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 25/1437. Berlin 1943.)

E. f. S. Nr. 1/172 udgaar og erstattes med:

Man advares imod at besejle samt at fiske indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

1. c. $69^{\circ} 36',1$ N. $17^{\circ} 30',2$ E., *Senjenøy—Kjølva*.

2. c. $69^{\circ} 52',3$ N. $18^{\circ} 01',4$ E., *Auvær Fyr*.

3. c. $70^{\circ} 08',0$ N. $18^{\circ} 39',3$ E. *Eggeløysa Fyr*.

4. c. 70° 11',₆ N. 18° 50',₆ E., *Grøtøy* NW.-Pynt.
5. c. 70° 14',₄ N. 19° 05',₆ E., *N. Kvaløy—Bursnæringen*.
6. c. 70° 06',₆ N. 19° 07',₄ E., *N. Kvaløy* S.-Pynt.
7. c. 70° 06',₁ N. 19° 03',₀ E., *Hersøy* SE.-Pynt.
8. c. 70° 05',₀ N. 19° 00',₀ E., *Hersøy*.
9. c. 70° 04',₇ N. 18° 59',₅ E., *Ribbenesøy*.
10. c. 70° 00',₇ N. 18° 40',₅ E., *Ribbenesøy*.
11. c. 69° 47',₅ N. 18° 07',₅ E., *Røsshalm* Fyr NW.
12. c. 69° 44',₁ N. 18° 03',₄ E., *Haaja* W.-Pynt.
13. c. 69° 41',₀ N. 18° 06',₉ E., *Tussoy* N.-Pynt.
14. c. 69° 38',₇ N. 18° 08',₃ E., *Tussoy*.
15. c. 69° 38',₀ N. 18° 09',₅ E., *S.-Kvaløy*.
16. c. 69° 31',₂ N. 18° 11',₂ E., *S.-Kvaløy* SW.-Pynt.
17. c. 69° 29',₃ N. 18° 04',₄ E., *Senjenøy—Skaarliodden*.

(E. f. S. Nr. 1/172 1943.)

1101. Nordsøen. Graadyb Barre SW. t. W. ½ W. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. 54° 58' N. 6° 42' E., c. 64 Sm 242° fra *Graadyb Barre*.

Tillæg.

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

1102. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opnaalingen den 28. Juni 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,0 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Renden og 3,2 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 12¹/₄' E.

(E. f. S. Nr. 16/750 1943).

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1103. Danmark. Kattegat. Anholt Havn WSW. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. 56° 39',₅ N. 11° 11',₅ E., c. 11,2 Sm 252° fra *Anholt Havn* Fyr.

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

JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

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

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

AARHUS

Telefon: 6280

Privat: 4628

Telegr.-Adr.: „NAVIGATION“

CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1868

(JAC. OG UFPE CLEMMENSEN)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

Telgr. Adr.: „Clemmensen“

Telf. 14 og 33

Statstelefon 38

ODENSE

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.
2830

Tlf. Adr. Friis

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

C. HOPPE & CO.

Partners:

C. Hoppe
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:
988-688

Telgr. Adr.

Brokerhoppe

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Bow Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

RANDERS

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

RUDKØBING

Erik Andersens Eff.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tlf.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 109 - 173

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 27

FREDAG 9. JULI 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Resultatet af Ubaadskrigen for Juni Maaned foreligger nu, og som vi allerede skrev i vor sidste Beretning, var Tallet paa sænket allieret Tonnage det mindste i lange Tider. Denne Fase i Ubaadskrigen har fremkaldt mange Kommentarer, saavel i Tyskland som i England og U.S.A., men noget absolut sikkert Skøn over Grundene til den voldsomme Nedgang i Sænkningstallet er det naturligvis ikke muligt at danne sig, da Kendsgerninger og Propaganda fra begge Sider blandes sammen paa en Maade, der slører Billedet. Tyskerne indrømmer dog aabent, at Ubaadens Arbejde er blevet betydeligt vanskeligere i den sidste Tid paa Grund af de nye Kampmidler, de Allierede har sat ind til Sikring af Konvojerne, og at det derfor har været nødvendigt at hjemkalde en betydelig Del af Ubaadsstyrken for at lade den udruste med nye tekniske Finesser og for at indøve den i nye taktiske Metoder. De allierede er naturligvis svært opmuntrede af de sidste Par Maaneders Udvikling, men fra ansvarlig Side lægges der dog absolut ikke Skjul paa, at Slaget om Atlanterhavet ikke dermed er afsluttet, men at man tværtimod maa vente, at Tyskerne vil forøge deres Anstrængelser i den komende Tid.

Der er næppe nogen Tvivl om, at den nu forløbne Halvdel af Aaret har medført en betydelig Forøgelse af de Allieredes Tonnageresourcer, men Spørgsmaalet er, om der har fundet nogen Forbedring Sted i selve Tonnagesituationen. Dette er vistnok mere tvivlsomt. Udviklingen af de Allieredes Krigspotential foregaar i stadig raskere Tempo, især for U.S.A.s Vedkommende, og det synes udenfor enhver Tvivl, at den amerikanske krigsindustrielle Molok kan absorbere al den Tonnage, det er muligt at fremskaffe. Tonnagestillingen paa de oversøiske Markeder synes derfor heller ikke paa nogen Maade at være blevet mindre anstrengt. I alle foreliggende Rapporter tales der stadig om stor Udbud af Last, men saa ringe Tilgang af Tonnage, saa til Tider selv Præferencelaster højt oppe paa Rangstigen maa vente paa Transportlejlighed. Fra New York foreligger der Meddelelse om, at der i den forløbne Uge atter er givet forholdsvis rigelig Tildeling af Tonnage til Malmfarten fra Indien og Afrika, men iøvrigt synes Myndighederne at være meget forsigtige i deres Tonnagedispositioner, og der klages derfor i mange Trades. Ratemæssigt set har der ikke fundet nogen Forandringer Sted paa de amerikansk-kontrollerede Markeder.

Fra London foreligger der praktisk talt ingen Meldinger. En enkelt Baad rapporteres sluttet for Kul fra Wales til Azorerne til 70/-, ligesom der skal være sluttet Kul fra Durban til Alexandria til 90/-, hvilket er noget lavere end sidst noterede Rate.

Fra River Plate er der stadig Anvendelse for Tonnage for Korn til Portugal og Eire til uforandrede Rater, ligesom der meldes om stor Tonnageefterspørgsel for Stykgods til Cape Town/Durban range til 350 Pesos pr. Ton d.w.

Paa Østersømarkedet er der ikke mange Forandringer. Det kniber stadig med at skaffe Sten for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, hvorimod det synes at være lettere for Svenskerne at skaffe Sten for de Laster, der skal gaa til dette Land. Trælastfarten fra Sverige og Finland til Danmark er meget stille, og

det samme gælder iøvrigt ogsaa Trælastfarten fra Sverige til Tyskland og Holland. Malmfarten fra Luleå til Tyskland og Holland er derimod særdeles livlig, og der synes at være nogen Vanskelighed med at ekspedere alle de mange Skibe, der sluttet for Lastning i denne Havn, saaledes at flere Skibe har maattet vente indtil 5 Dage, før de kunde komme til Kaj. De øvrige Østersøtrades har været uændrede.

INDUSTRI-HAVNEPROJEKT ØNSKES FREMMET

Landsforeningen »Dansk Arbejde«s Københavns-Udvalg har rettet en Henvendelse til Ministeriet for offentlige Arbejder for at faa fremmet Industri-Havneprojektet ved Avedøre, saaledes at de egentlige Anlægsarbejder kan sættes i Gang umiddelbart efter Krigen, da man til den Tid maa være forberedt paa, at en svær Arbejdsløshed sætter ind.

Bygningen af en Industrihavn ved Avedøre er i Overensstemmelse med en Plan, som er skitseret af Københavns Havnevæsen. Gennemførelsen af denne Plan vilde — efter et indenfor Landsforeningen nedsat Udvalgs Skøn — være af overordentlig stor Betydning for Hovedstadens og Landets erhvervsmæssige Udvikling i Fremtiden, og da det paagældende Arbejde maa fornødes at ville medføre en betydelig Beskæftigelse og desuden formentlig kan udføres uden Anvendelse af større Mængder udenlandske Materialer, tillader Udvalget sig at henstille, at der, saafremt Ministeriet er sindet at fremme den paagældende Udbygning af Københavns Havn, nu lages Skridt til Planens Iværksættelse med kort Varsel.

I Henvendelsen hedder det, at det er Udvalget bekendt, at der for Tiden i Forbindelse med Inddæmningen Vest for Amager laves et Sejløb med en Dybde af fire Meter gennem Kalvebodstrand fra Spærredæmningen til Køge Bugt, og det er overfor Udvalget oplyst, at det — saafremt Avedørehavnen skal virkeliggøres — vil blive nødvendigt at gøre dette Sejløb betydelig dybere. Det er ligeledes oplyst, at en Del af Løbet for Tiden udføres i Tørgrav, og at det derfor, hvis en Gravning til større Dybde alligevel paa et givet Tidspunkt skal foretages, vilde være det fordelagtigste med det samme at udføre Sejlløbet i dets fulde Dybde.

DANSK-SPANSK HANDELSAFTALE

Der er truffet Aftale mellem det danske Gesandtskab i Madrid og den spanske Regering om den dansk-spanske Samhandel i Tiden indtil den 31. Marts 1944.

Der er fastsat Kontingenter til en Værdi af ca. 12,1 Mill. Kr. for Indførsel fra Spanien og ca. 10,9 Mill. Kr. for Udførsel til Spanien. Det Beløb, hvormed Indførselsværdien overstiger Udførselsværdien (ca. 10 pCt.), anvendes til Betaling af ældre danske Tilgodehavender for Vareleverancer.

Kontingenterne omfatter for saa vidt angaar Indførslen fra Spanien navnlig Appelsiner, Citroner, Rosiner, Vindrue, Kerner, Frugtsaft, Lakridssaft, Vin, Harpiks, Kork, Bly og vegetabiliske Terpentinerolier, for saa vidt angaar Udførslen til Spanien navnlig Dieselmotorer og andre Motorer, Cementmaskiner, Køleanlæg, Porcelænsisolatorer og Værktøjsmaskiner. Der er desuden fastsat Kontingenter for saavel Indførsel som Udførsel af ikke særlig nævnte Varer.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Den sidste Uge bragte et uhyggeligt stort Antal Dødsbudskaber fra Havet.

Til Nyborg er der indløbet Meddelelse om, at to Brødre er gaaet ned ved Krigsforlis. Det drejer sig om 1. Maskinmester *Ernst Mühring* og 3. Maskinmester *Carl Johan Mühring*. De to Brødre var begge gift, og den ene af dem efterlader sig to Børn.

I det sidst udkomne Nummer af Maskinmesterforeningens Medlemsblad meddeles det endvidere, at Maskinmester *Harald Christensen*, der blev 40 Aar gammel, er omkommet ved et Krigsforlis. Maskinmester Christensen mønstrede efter endte Eksaminer ud med Damperen *Dronning Margrethe*. Fra 1926 til 1930 sejlede han som 3. og 2. Maskinmester i Dampskibsselskabet Atlanta for endelig i 1931 at tage ud som Motorpasser om Bord i Knud Rasmussens *Søkongen*. I 1934 ansattes han i Dampskibsselskabet Norden for endelig i 1937 at træde ind i Lauritzens Rederi, hvor han var 2. Mester om Bord i Damperen *Jutta*, der naaede Portland i U.S.A. den 9. April 1940. Ved Forliset var han Maskinchef i en Baad under Panamaflag. Han efterlader sig Hustru og en lille Datter.

Til Esbjerg er der indløbet Meddelelse om, at den nogle og tyveaarige *Mogens Beldring* er omkommet ved Krigsforlis. Beldring tog Studentereksamen i 1939 og kom kort efter paa Langfart, og siden har han været afskaaret fra Forbindelse med Hjemmet. Han var eneste Søn af Enkefru Beldring, der for et Par Aar siden mistede sin Mand ved et Ulykkestilfælde.

Fra Horsens meddeles, at den 30-aarige Maskinassistent *Henry Bisgaard Christensen* er omkommet ved Krigsforlis. Den Omkomne er tidligere krigsforlist, idet han i sin Tid var om Bord i et Skib, der blev torpederet og sank, men dengang blev Besætningen reddet.

Til Familien er der indløbet Meddelelse om, at Chefhovmester i Ø.K. *Edmund Larsen* er omkommet ved Krigsforlis. Edmund Larsen, der blev 51 Aar gammel, efterlader sig Hustru og tre Børn, der bor i Lyngby.

Radiotelegrafist *Johannes Andersen*, Rørbæk ved Saksøbing, er ifølge Meddelelse til hans Familie omkommet ved Krigsforlis. Han var sidst hjemme i Julen 1939. Andersen, der blev 39 Aar gammel, efterlader sig Hustru og en lille Datter.

DEN SVENSKKE CELLULOSEINDUSTRIS AFSÆTNINGSVANSKELIGHEDER

Skagerak-Spærringen betyder et meget haardt Slag for Sveriges Cellulose-Eksport. De angelsaksiske Lande og Frankrig havde i en lang Aarrække aftaget mere svensk Cellulose end noget andet Land, oplyser *Svensk Utrikeshandel*. Henvend 80 pCt. af Sveriges normale Markeder kom ved Spærrezonen udenfor Rækkevidde, og Kunderne indenfor Papirindustrien paa den anden Side af Spærrezonen blev stillet overfor Nødvendigheden af at finde Erstatning indenfor den vestlige Hemisfære.

For Sverige gjaldt det da at faa det bedst mulige ud af den opstaaede Situation. Med Tyskland og Italien har der i flere Aar bestaaet Aftale om fastlagte Varekontingenter paa Grundlag af Clearing, og denne Aftale er blevet ført ud i Livet til gensidig Tilfredshed. Saa snart det var muligt, gik de svenske Myndigheder i Gang med at afslutte lignende Overenskomster med andre Lande, for at faa det bedst mulige ud af Situationen. Paa denne Maade fik man igangsat en omend stærkt reduceret Handel paa Clearing-Basis med Belgien, Holland, Danmark og Norge.

Sveriges tidligere saa blomstrende Forretningsforbindelse med Spanien var allerede under Borgerkrigen blevet fuldstændig lammet. Lige fra første Færd forhaledes den regelmæssige Transferering af Likvidter, og en skønne Dag blokeredes alle udenlandske

Tilgodehavender, hvorved de svenske Eksportører pludselig saa sig i Besiddelse af store indefrosne Fordringer med kun ringe Udsigt til en snarlig Hjemførelse. Da der atter herskede Ro, sparede den svenske Industri sig ikke for noget Arbejde paa at blæse nyt Liv i Forbindelserne. Private Kompensationsforretninger blev det Middel, der viste sig at føre til en vis Genopstaaen af Vareudbyttet. Desværre har Verdenskrigen senere bragt Forstyrrelse i disse Udviklingsmuligheder.

Eksemplet fra Spanien har imidlertid faaet sine Efterfølgere. I Privatkompensationens Tegn er Sveriges Handelsforbindelser under Krigen blevet opretholdt efter bedste Evne, ogsaa med Frankrig og Balkanlandene.

Den ubestridt største Del af den svenske Udenrigshandel er dog under Krigen gaaet ad Clearingvejen. Det gælder ikke mindst Skovprodukterne. Tyskland og Italien, som Sverige længe har haft Clearingaftale med, er blevet vigtige Handelspartnere. Det er navnlig Silkecellulosen, der har nydt godt af Eksportfølgelsen.

Men denne Eksport mod Syd har end ikke tilnærmelsesvis kunnet opveje Tabet af de vestlige Markeder. At Sverige overhovedet i de sidste Par Aar har kunnet opretholde Celluloseindustrien med halv Drift, skyldes i høj Grad Hjemmemarkedet. Efter at have været næsten 100 pCt. indstillet paa Eksport er Celluloseindustrien under Krigen kommet til at gøre en værdifuld Indsats paa Hjemmemarkedet. Omkring to Tredjedele af Produktionen fandt saaledes i det svundne Aar Afsætning indenfor Landets Grænser.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Kalmar Varv har haft en Dobbeltthøjtidelighed, idet Motorsejleren *Muriel*, som Værftet bygger til Rederiaktiebolaget Arild, var paa Prøvetur, samtidig med at en anden af Værftets Nybygninger — et Søsterskib — til Rederiet, løb af Stabelen.

Muriel laster 570 Tons paa Sommerfribord med en Bruttotonnage paa 390 Tons. Den er forsynet med en 4-cylindret Atlas Dieselmotor, der giver en Fart af 10 Knob paa fuld Last.

Det Skib, der løb af Stablen, fik Navnet *Miriam*.

Lödöse Varv har haft Prøvetur paa et Skib, som er blevet fuldstændig ombygget til Tankdamper. Det drejede sig om *Sirius* — et Lastskib, der tidligere maalte 158 BRT. og var bygget i Kalundborg i 1919. Det ejes nu af Rederiet Benzintransport i Stockholm. Samtidig med Forvandlingen til Damper er Skibet blevet forlængt 6,1 m.

DE NORSKE SKIBSTAB

Fra svensk Side oplyses det, at de norske Skibstab indenfor Tidsrummet 9. April 1940 til 28. Februar 1943 beløb sig til omkring 380 Skibe paa sammenlagt 2,7 Millioner Ton d.w. Man regner med, at omkring 1.800 Søfolk har mistet Livet ved disse Forlis. Procentvis regner man med, at 83 pCt. af Besætningerne paa de forliste Skibe er blevet reddet.

FINLANDS SKIBSFART

Ifølge den finske Rederiforenings Aarsberetning gik i 1942 64 pCt. af den finske Udenrigshandel med finske Skibe, og særlig var den finske Import henvist til den indenlandske Tonnage. Af Aarsberetningen fremgaar endvidere, at Nyanskaffelsesproblemet lige siden Krigsudbruddet har været meget brændende, men at den finske Handelsflaade i 1942 fik en Udvidelse paa tilsammen godt 11.000 Bruttotons derigenem, at tidligere beslaglagte finske Skibe blev frigivet af de tyske Prisedomstole.

Da Reparationsmulighederne udenlands er særdeles begrænsede, ikke mindst paa Grund af de herskende Valutabestemmelser, er Skibene saa godt som udelukkende henvist til de indenlandske Værfter, der som Følge heraf er overfyldt med saadanne Bestillinger.

SKIBSBYGNINGSPRISERNE I ENGLAND

Efter nogle Beregninger, der for nylig har været offentliggjort i Lloyd's List, er Skibsbygningsomkostningerne i England steget med 60 pCt. sammenlignet med Førkrigstids-Niveauct.

Byggeomkostningerne for en almindelig Dampers med en Lastevne paa 10.000Tons beløb sig før Krigen til 12,10 Pund eller 121.000 Pund. Siden er der sket en Prisstigning til 18 Pund pr. Tons eller 180.000 Pund. For et Motorskib af samme Størrelse betales for Krigen 14 Pund pr. Tons eller 140.000 Pund. For Tiden koster saadan et Skib 225.000 Pund eller 22,5 Pund pr. Tons.

BLIVER GODSTRANSPORTER AD LUFTVEJEN FOR KOSTBARE?

Direktøren for den hollandske Amerika-Linie *Peter van den Toorn* har i et Interview, der for nylig har været offentliggjort i Pressen i New York, givet Udtryk for den Anskuelse, at Transporter ad Luftvejen ikke vil komme til at spille den altoverskyggende Rolle i den transoceaniske Passagertrafik efter Krigen. Den hollandske Shippingmand udtaler, at de kombinerede Last- og Passagerskibe paa 10.000 Tons vil være i Stand til at holde Stillingen. Han mener, at Planerne om en daglig Transport af 200 Passagerer over Atlanten og Anvendelsen af de saakaldte Godsflyvemaskiner endnu er for fantastisk, fordi Prisen

for Befordringen ad Luftvejen vil blive forholdsvis høj og derfor kun vil kunne benyttes af det bedststillede Publikum, og det repræsenterer ikke et saa stort Antal Mennesker, at Omkostningerne kan dækkes.

Peter van den Toorn indrømmer imidlertid, at Prisen for Befordring ad Luftvejen over Atlanten kan reduceres, men han hævder, at et stort Antal Passagerer vil foretrække Søvejen, ikke alene af økonomiske Grunde, men ogsaa fordi de sætter Pris paa det komfortable Liv om Bord.

Hvad angaar Godstransporterne mener van den Toorn, at Ekspresgoods vil blive ekspederet ad Luftvejen, men det er ikke sandsynligt, at almindelig Godstransport vil finde Sted ad Luftvejen i større Maalestok. Den hollandske Direktør udtaler videre, at man maa antage, at hver af de store Aeroplaner vil være i Stand til at overføre 100 Tons Gods over Atlanten. Det vil med andre Ord sige, at der kræves et Dusin af dem til at transportere de samme Godsmængder over indenfor det samme Tidsrum, som een 10.000 Ton'ner kan gøre det.

Før Krigen havde den hollandske Amerika Linie 16 af sine Skibe beskæftiget i denne Fart, og for at erstatte dem vilde en Luftflaade paa adskillige Hundrede Maskiner være nødvendig. Med Henblik paa Bygning, Vedligeholdelse, Drift, Uddannelse af Mandskab o.s.v. vil denne Form for Transport blive altfor kostbar, hævder Direktør van den Toorn til Slut.

Den økonomiske Stilling i De forenede Stater.

Det svenske Handelskammer i New York har udsendt sin Aarsberetning for 1942, der blandt andet indeholder en interessant Redegørelse for den økonomiske Situation i De Forenede Stater.

I Redegørelsen fortælles om den omfattende Omlægning i Produktionen, som er afstedkommet af Krigen, og hvorledes U. S. A. paa tolv Maaneder fra at være Verdens største Producent af »Fredsvarer« blev forvandlet til den største Producent af Krigsmateriel, der nogensinde har eksisteret. Denne Omlægning har paa mange Felter givet sig fantastiske Udtryk. Hele Industrigrene er faktisk blevet lagt om og er slaaet ind paa en Produktion, der i al væsentligt adskiller sig fra den tidligere. Et godt Billede giver Automobilindustrien. I 1941 frembragte denne Industrigren civile Varer til en Værdi af 4 Milliarder Dollars og Vaaben for kun 870 Millioner Dollars. I 1942 blev Forholdet det stik modsatte, idet Vaabenfabrikationen havde en Værdi af 4,7 Milliarder, medens den civile Produktion kun laa paa lidt over 800 Millioner Dollars. Ogsaa den Investeringsvirksomhed, som Krigen har givet Anledning til, har været af stor Omfang. Saaledes har Staalindustrien siden 1938 af egen Kapital investeret ikke mindre end 1,200 Millioner Dollars til Udvidelser og Forbedringer, og i Aarene 1941—43 har Staten skudt 900 Millioner Dollars til for at udvide Kapaciteten til Fordel for Krigsproduktionen.

Redegørelsen bringer endvidere en Del interessante Sammenligninger, som *National City Bank* har gjort mellem De Forenede Staters Eksport under den forrige og den nuværende Verdenskrig. De Forenede Staters Eksportværdi i 1942 anslaaes til 8 Milliarder Dollars. Under den forrige Verdenskrig i 1917 og 1918 var den amerikanske Eksportværdi paa omkring 6 Milliarder Dollars. Da Genopbygningsarbejdet Aaret efter skabte stærk Efterspørgsel paa Levnedsmidler og Raamaterialer, kom Eksportværdien op paa 7,75 Milliarder Dollars for at kulminere i 1920 med over 8 Milliarder. I disse Tal har man ikke medregnet

Levnedsmidler og Udrustning, som blev sendt til de amerikanske Tropper i Udlandet og heller ikke Materiel til Oprettelsen af nye Operationsbaser. Rekord fra 1920 vilde være blevet slaaet i 1942, ogsaa hvis man regner i Dollars, blot der havde staaet mere Tonnage til Disposition. Omkring 10 pCt. af de Varer, som skulde have været transporteret til forskellige allierede Stater, laa nemlig endnu ved Aarets Udgang stadig i Amerika.

Der findes ikke officielle Oplysninger om De Forenede Staters Eksportkvantitet, men ifølge Handelsdepartementets Redegørelse ligger de nuværende Eksportpriser ca. 45 pCt. under Priserne i 1920. Man maa derefter antage, at Eksportvolumenet i Fjor var det største, der nogensinde er forekommet.

Hvad Importen angaar, stillede Forholdene i Fjor sig imidlertid ganske anderledes. I Sammenligning med 1941 formindskedes Importværdien med ca. 2,5 Milliarder Dollars, hvilket vil sige omtrent 22 pCt. Naar man tager Hensyn til den indtraadte Prisstigning, maa man regne med, at Importvolumenet har været en Tredjedel mindre end i 1941. En stor Del af denne Formindskelse — baade i Mængde og Værdi — beror paa, at De Forenede Stater ikke længere importerer Gummi, Kopra og vegetabiliske Olier fra Ostindien og ogsaa, at Importen af Kakao, Kaffe og Oliefør er indskrænket.

Den store Divergens mellem Importen og Eksporten bevirkede et Rekordoverskud paa Eksporten, som allerede for de første af Aarets elleve Maaneder beregnedes til over 5 Milliarder. I det svenske Handelskammers Redegørelse betones det, at Eksportoverskuddet hovedsagelig bestod af Leverancer i Henhold til Laane- og Lejeloven og som Følge heraf ikke repræsenterede nogen »gunstig Balance«, fordi den ikke skabte tilsvarende Tilgodehavender af den sædvanlige Art i Udlandet. Tværtimod var den Eksport, der ikke falder ind under Laane- og Lejeloven, i andet Halvaar af 1942 noget mindre end Importen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Skibsfører død i New York

Til Familien i Svendborg er der kommet Meddelelse om, at Skibsfører Jørgen Knudsen, Svendborg, er død paa et Marinehospital i New York den 24. Maj 1943. Knudsen, der blev 58 Aar gammel, har igennem mange Aar sejlet for Rederiet A. P. Møller, og han forlod den 8. April 1940 Norge som Fører af Tankskibet »Emma Mærsk«, der siden har ligget i Amerika.

Færgeruten København—Malmö

Den svenske Togfærge *Malmö* er i Dag — Fredag — atter blevet sat ind i den ordinære Fart Malmö—København i Stedet for den danske Færge *Prins Christian*, der siden *Malmö's* Minesprængning den 30. April alene har opretholdt Trafikken.

Ny Direktør for Østbornholmske

Ifølge Aktieselskabs-Registret er der efter Direktør Sonne-Hansens Død sket den Ændring i Ledelsen af Østbornholmske Dampskibsselskab, at Direktør Hans Knudsen, Nexø, er indtraadt i Bestyrelsen, medens det hidtidige Bestyrelsesmedlem J. L. Wichmann har overtaget Sonne-Hansens Stillinger som Formand for Bestyrelsen og Direktør.

Godt Aar for Rønne Havn

Der foreligger nu Driftsregnskab for Rønne Havn i Aaret 1942—43. Regnskabet udviser et Overskud, der betegnes som tilfredsstillende. Tallene i Parantes i nedenstaaende Regnskab er de budgetterede Tal, Indtægts- og Udgiftposter fordeler sig paa følgende Maade:

Indtægter: Havne- og Bropenge 326.266 Kr. (320.000), Leje af Bygninger samt faste Pladslejer m. m. 27.986 Kr. (27.593), andre Lejeindtægter og Afgifter (opkrævet af Havnefogeden) 24.588 Kr. (10.200), Renter og Udbytte af Havnens Kapitaler 9.961 Kr. (55.651), andre Indtægter 12.048 Kr. (6.000), Indtægt af Kulkranen 51.073 Kr. (30.000), ialt 511.925 Kr. (449.444), Driftsunderskud 0 (63.554), Balance 511.925 Kr. (502.999).

Udgifter: Renter af Havnens Gæld 71.822 Kr. (136.761), Administrationsudgifter 103.549 Kr. (109.744), Vedligeholdelse af Anlæg m. v. 57.986 Kr. (75.000), Renholdelse og Belysning af Havnens Pladser, Gader og Veje 11.551 Kr. (16.500), Fyrbelysning og Afmærkning af Sejløbet samt Isbrydning 3.449 Kr. (5.800), andre og uforudsete Udgifter 18.821 Kr. (14.680), Afskrivinger 154.857 Kr. (154.834), ialt 422.037 Kr. (512.999), Driftsoverskud 89.887 Kr. (0), Balance 511.925 Kr. (512.999).

Der var budgetteret et Underskud paa 63.554 Kr., men Regnskabet viste et Overskud paa 89.887 Kr.

Det nye Skib til Clausens Rederi

Paa Svendborg Skibsværft har Rederiet C. Clausen ladet bygge Motorsejleren »Anni Helene Clausen«, der vil blive indsat paa Østersøruterne. Det er et Skib paa 300 Tons Dødvægt med 500 H.K. Dieselmotor fra Burmeister & Wain. Det kan løbe 11 Knob fuldt lastet.

Dødsfald

Fhv. Styrmand *Hans Andersen*, Esbjerg, der i mange Aar sejlede paa Ruterne Esbjerg—Hamburg og Esbjerg—Antwerpen og var kendt i vide Sømandskredse, er afgaaet ved Døden, 72 Aar gammel.

200 Kr. i Bøde for at sejle uden Sejlansvisning

Skibsfører Niels Michaelis Lauritzen, Svendborg, var sat under Tiltale for den 16. Juni 1942 at være afsejlet med Motorskonnert »Clythia« af Svendborg fra Vejle med en Ladning Brunkul til København uden at have indhentet fornøden Sejlansvisning. Retten i Svendborg lod ham slippe med en Bøde paa 50 Kr. Rigsadvokaten krævede Sagen appelleret til Landsretten, og her blev Kaptajn Lauritzen idømt en Bøde paa 200 Kr.

Nyt Staalskib til den danske Fluade af Smaaskibe

Skibsreder C. P. Jensen, Rudkøbing, har forøget den danske Smaaskibsflaade med et smukt Staalskib, der har faaet Navnet »Lorence«. Det drejer sig om et minesprængt Fartøj, som han har indkøbt til Danmark og ladet ombygge i Marstal.

Skibet, der er bygget af Staal og rigget som Galeasc, maaler 53 Nrt. og 99 Bri. og laster 180 t dw. Skibet er forsynet med en moderne Totakts-Motor med Skydeluftspumpe med en Ydelse paa 120 HK. Det er en Dieselmotor, som Skibsreder Jensen venter sig meget af. Af andre nye Ting kan bl. a. nævnes den helt nye Rigning, Teaktræs Styrhus, den rummelige og nydelige Salon til Skibets Fører,

praktisk forbundet med Adgang dels til Maskinrummet og dels til Kabys og Messe. Desuden er der indrettet lyse og venlige Kahytsforhold til den øvrige Besætning.

Paa Prøveturen blev Skibets Fart bestemt til 8½—9 Mil.

Havnefogederne

Havnefogederne i Danmark holder den 7.—8. August Aarsmøde i Svendborg.

Sømandshjemmet i Hirtshals

Sømandshjemmet i Hirtshals vil snart staa færdig til Indvielse. Arbejdet er gaaet programmæssigt fremad, og i Øjeblikket er Snedkere og Malere ved at lægge sidste Haand paa Bygningen. Den samlede Udgift bliver ca. 135.000 Kr., og Pengene er indsamlet i Hjørring og Thisted Amter.

Arkitekt Berthel Jensen, Hjørring, har forestaaet Arbejdet.

Atlas

Det meddeles officielt, at Skibsreder *Ivar Lauritzen* er indtraadt i Bestyrelsesraadet for Aktieselskabet Atlas.

Navitas

Statstidende meddeler, at den tegnede Aktiekapital i Navitas Aktieselskab — 3 Millioner Kroner — er fuldt indbetalt.

Fiskekutterne bør have Morfin ombord

En livsfarligt syg Fisker blev forleden bragt ind til Esbjerg Havn af Fiskekutteren »Merry«, der havde været 30 Timer undervejs. Kutterens Motor havde været i Uorden, og det havde taget 12—14 Timer at faa den i Gang og derefter 16—18 Timer at sejle i Havn. I hele dette Tidsrum laa den syge Fisker og skreg af Smerter.

— Det var, siger Fiskeskipper Stisen Thomsen paa »Merry«, næsten uudholdeligt for os at være Vidne til vor Kammerats Smerter, som vi intet kunde gøre for at lindre. Vi véd, at der findes Midler til i en Situation som den foreliggende at kunne lindre Smerter, nemlig en Morfinindsprøjtning, men skønt der ved flere Lejligheder er rejst Krav om at faa Lov til at tage en lille Portion med om Bord, har Myndighederne Gang paa Gang afvist vore Krav derom. Det foreliggende Tilfælde understreger Nødvendigheden af, at vore Ønsker imødekommes, og hvis Sundhedsmyndighederne vil stille sig forstaaende, kunde det ogsaa praktiseres.

Kendingsflag

I Henhold til Lov om Skibes Registrering offentliggøres i »Statstidende« følgende registrerede Skorstensmærke og Kontorflag.

Registrerings Nr. 129: Skibsreder Niels Waldemar Hansen, Køge. Kontorflag: Beskrivelse: Blaåt Stutflag. I Flagets Midte et rektangulært, i vandret Retning aflangt Felt, hvis Sider er parallelle med Flagets. Fellet er ved lodrette Grænselinier delt i tre lige store Felter, af hvilke de yderste er røde, det midterste hvidt.

Bjergtet Skib

Svendborg-Kutteren »Inger«, der forliste ved Rønne, er nu bjergtet af Rønne Havnedamper »Nestor« efter fem Maaneders Bjergningsarbejde. Baaden ligger nu i Rønne Sydhavn, hvor den skal gennemgaa Reparation.

Fyrvæsenets Fælles-Generalforsamling

De to Afdelinger indenfor Fyrvæsenet, Embeds- og Funktionær-Afdelingerne, der ikke paa Grund af Forholdene holdt Generalforsamling i Fjor, har nu indkaldt til en Fælles-Generalforsamling, som afholdes Søndag den 25. Juli i Haandværkerforeningens Lokaler i København.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Graeser, Berlin-Friedenau

Stubenrauchstr. 69

Ruf: 8842 66

Drahtanschrift: Kromschiff Berlin

Bohlfabrikanten für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jachten.
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

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.

Udenlandsk Fragtfart mellem U.S.A. og Puerto Rico

Den svenske Legation i Washington har ifølge en Meddelelse til det svenske Udenrigsministerium faaet oplyst, at en vigtig Bestemmelse i *Merchant Maritime Act* nu er ophævet paa visse Vilkaar. Det var ifølge M.M.A. ikke tilladt udenlandske Handelsskibe at transportere Handelsvarer direkte mellem to amerikanske Havne. Det er efter denne Ændring nu tilladt fremmede Handelsskibe at gaa i Fart mellem Puerto Rico og Havne ved Atlanten eller i Golfen.

Før denne Ændring blev foretaget kunde saadanne Transporter kun føres med amerikansk Skib, men Krigsforholdene har nu nødvendiggjort en Ændring.

Registrering af Smaabaade i Norge

I Norge er der udfærdiget en Lov om at alle Baade i privat Eje, der anvender fast Mast og Sejl eller mekanisk Fremdrivningskraft og anvendes i det norske Kystfarvand, skal registreres og mærkes, hvis de ikke er registreringspligtige efter tidligere udfærdigede Bestemmelser. Undtagne for Registreringspligten er Skibe med Passagercertifikat, og som paa Skibssiden tydeligt er mærket med Navn og Hjemmehavn.

Den svenske Sømandskirke i London genindviet

Den svenske Sømandskirke i London er blevet genindviet ved en Mindegudstjeneste over svenske Sømænd, som er krigsforlist. Kirken, der ligger i Eastend, blev stærkt beskadiget under et Bombardement i 1940, og siden har man kun kunnet bruge Løseværelserne. Der er stadig store Huller i Murene, men man har nu faaet et Hul i Taget dækket med Bølgeblik og opført et provisorisk Alter.

8,600 Skibe gennem Falsterbokanalen

Under en Debat i den svenske Rigsdag om Afgift for Passage gennem Falsterbokanalen — hvad der dog blev stillet i Bero indtil videre — oplyses det, at der i Fjor passerede 8,600 Skibe gennem Kanalen.

Udvidelse af Trelleborg Havn

Havnebestyrelsen i Trelleborg har besluttet at rette Henvendelse til Myndighederne om Udvidelse af Trelleborgs Havn under Hensyn til den øgede Færgetrafik efter Krigen. Det er Meningen at forlænge de nuværende Pieranlæg ca. 150 m, derved skabes der bl. a. Mulighed for at anlægge et tredje Færgeleje og en Olichavn. Projektet vil koste omkring 3½ Mill. Kr.

Argentinsk Frihavn i Chile

I den sydamerikanske Presse har et brasiliansk Tilbud til Bolivia vakt den største Opsigt. Tilbudet gaar ud paa, at Bolivia maa oprette en Frihavn i Brasilien.

Den argentinske Udenrigsminister udtaler imidlertid nu, at der er Udsigt til, at Chile i den nærmeste Fremtid vil give Argentina et lignende Tilbud. De argentinske Provinser, der grænser op til Chile, vil ved Oprettelsen af en Frihavnzone paa chilensk Højhedsomraade faa en velkommen Lejlighed til at afskibe deres Produkter fra Pacifikkysten.

I denne Forbindelse foreligger der en interessant Meddelelse om, at der er ved at blive bygget en Vej mellem den chilenske Provins Cautin og den argentinske By Victoria, en Vej, der skal tilsluttes det interamerikanske Vejn.

Japanerne vil bygge Gummiskibe

En ny Plan til Bygning af Skibe af Gummi til Transport af Fragter fra de sydlige Omraader til Japan har,

efter hvad der meddeles fra Bandoeng, givet udmærkede Resultater. Forsøgene paa Bygning af saadanne Skibe blev indledet i Februar i en Havn paa Java. Efter at Gummien var blevet behandlet paa en særlig Maade, blev der fremstillet Skibsdele, der kunde modstaa Tryk. Disse Gummiskibe skal af sædvanlige Motorskibe bugseres til deres Bestemmelsessted, hvor de skal hugges op og forarbejdes til forskellige Gummiprodukter.

Stort kinesisk Rederi

I Shanghai er der blevet oprettet et nyt Rederi med en Kapital paa 80 Millioner Kinadollars. Det er første Gang efter den kinesisk-japanske Krigs Udbrud, at større kinesisk Kapital investeres i et Rederi-Foretagende.

Udvidelse af Havnen i Kapstaden

Udbygningen af Havnen i Kapstaden, der var begyndt, da Krigen udbrød, er nu tilendebragt. Den store, nye Dok, der tidligere har været omtalt i *Dansk Søfarts Tidende*, er blevet døbt Duncan-Dokken.

PERSONALIA

Odense Havn

Havneingeniør, Civilingeniør *H. Christensen*, Odense, er forfremmet til Afdelingsingeniør ved Odense Havn fra 1. August. Det er første Gang, der udnævnes en Afdelingsingeniør under Havneingeniørembedet. Den ny Afdelingsingeniør, der er født i Aalborg, ansattes 1. April 1936 som Ingeniør ved Havnevæsenet. Han havde for Ansættelsen i Odense været Ingeniør ved Havnevæsenet i Aarhus 3—4 Aar og havde saaledes stor praktisk Erfaring for Løsning af Opgaverne i de Ingeniørarbejder, der er knyttet til Havneanlæg. Ingeniør Christensen er en dygtig og elskværdig Mand, som i de syv Aars Virksomhed i Havnevæsenet i Odense har udført sit Arbejde saaledes, at han fuldtud fortjener den Paaskønnelse, Forfremmelsen giver ham.

Maskinmestrenes Forening

Ved den kommende Generalforsamling forlader ikke mindre end fire Bestyrelsesmedlemmer deres Plads ved Maskinmesterforeningens Bestyrelsesbord. Det er Næstformanden, Maskinmester *I. F. Köhler*, Viceformanden for de søførende Maskinmestre, Maskinmester *Oluf Pedersen* samt Maskinmestrene *V. P. Ahrends* og *K. V. Tassing*.

Orlogsværftet

Mester ved Orlogsværftet *Klaus Christian Borrild* er efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget med Udgangen af September Maaned.

Svendborg Navigationsskole

Eksaminerne ved Svendborg Navigationsskole er nu afsluttet. Skibsførereksamen blev bestaaet af følgende:

Hans J. Jensen, Aalborg, Poul V. P. Jørgensen, Strib, Olaf J. Sørensen, Thuro, Willy G. Larsen, Kolding, Henning Larsen, Ringe, Alfred Nielsen, Udbyhøj, Svend H. Pedersen, Svendborg, og Johan H. Rasmussen, Mesinge.

Styrmandseksamen blev bestaaet af følgende:

Jens O. Jensen, Slagelse, Johan J. Jensen, Skaarupøre, Poul H. Jensen, Svendborg, Niels H. M. Larsen, Ringe, Ivan F. Nattestad, Færøerne, Niels A. E. Nielsen, Færøerne, Karl M. Olsen, Læsø, Svenning Olsen, Færøerne, Aage H. Sørensen, Tved (Randers Amt) og J. C. Sørensen, Lyngby (Thisted Amt).

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør. F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved 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 Gasværksbavnen 6,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Tagiholmen 7 m og i Teglværksbavnen 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-Reglertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forbejdede 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 Dykkorundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsøtte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I Frihavnen besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldbavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldbavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske 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, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlossesapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadybarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 6,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluustærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetender og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtlighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning 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. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet/ 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Ruilebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1041, 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 Ladning 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 Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodaer ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 & 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 Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan 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: 1,60 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

Reude 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. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ulørdet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan- og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kalhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 8. Juli 1943.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ngentlig. 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 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 Sæen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

1104. Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser og Bombekastningsøvelser.

(U. f. s. Nr. 28/1398. Stockholm 1943.)

A. Skydning fra Luftfartøj mod Maal paa Land finder Sted i Tiden 5. Juli—15.

August 1943.

Fareomraadet under Skydningerne begrænses af Linien: *St. Äggskär—Snappudden—Mysingsholm—Björkö SW.-Pynt—Stenskär—Långgarn E.-Pynt—W.-Tjäderholmens E.-Pynt—St. Äggskär.*

Naar der skydes, er et rødt Flag hejst paa *St. Äggskär* paa c. $59^{\circ} 02',2$ N. $18^{\circ} 13',1$ E.

B. Skydning fra Luftfartøj mod Luftmaal finder Sted i Tiden 5. Juli—31. Juli 1943.

Fareomraadet over Sæen begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) $58^{\circ} 54'$ N. $18^{\circ} 29'$ E. c) $58^{\circ} 54'$ N. $18^{\circ} 52'$ E.
b) $59^{\circ} 05'$ N. $18^{\circ} 41'$ E. d) $58^{\circ} 49'$ N. $18^{\circ} 41'$ E.

C. Bombekastningsøvelser fra Luftfartøj foretages i Tiden 15. Juli—31. August 1943 ved *Gälön, Äppelviksudd*, paa c. $59^{\circ} 06',6$ N. $18^{\circ} 19',7$ E.

Fareomraadet under Øvelserne begrænses af Linien: *Björnön N.-Pynt—Höggarn S.-Pynt—Torrbänken W.-Pynt—Tuklo S.-Pynt—Äppelviksudden—Björnön N.-Pynt.*

Under Øvelserne er et rødt Flag hejst paa *Gråmosse*.

1105. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten. Skutskär-Harnäs Havn. Lods-tjeneste midlertidigt ophørt.

(U. f. s. Nr. 28/1350. Stockholm 1943.)

Lodstjenesten ved *Skutskär-Harnäs Havn* paa c. $60^{\circ} 39'$ N. $17^{\circ} 24'$ E. er indtil videre ophørt. Lods til Skibe for udgaende fra nævnte Havn kan faas efter Bestilling fra Lodskontoret i *Gävle*.

1106. Sverige. Bottniske Bugt. Storzjungfrun Fyr. Bifyr forandret.

(U. f. s. Nr. 28/1349. Stockholm 1943.)

Storzjungfrun Bifyr paa c. $61^{\circ} 10'$ N. $17^{\circ} 20'$ E. viser nu rødt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m. Synsviddens er forøget til 9 Sm.

1107. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Sejløbet Utö—Hangö. Nyt Sømærke opført.

(U. f. s. Nr. 17/372. Helsingfors 1943.)

Et nyt Sømærke, *Hellsten* Sømærke, er opført paa $59^{\circ} 52' 41''$ N. $22^{\circ} 25' 18''$ E., 150° fra *Helskär* S.-Spids. Sømærket bestaar af et sort, firkantet Betontaarn, oven paa hvilket der er en ottekantet Platform med Gelænder. Højde over Havet 5,1 m. Sømærket er synligt i indtil 5 Sm Afstand.

1108. Finland. Finske Bugt. Sejløbet Hangö—Porkkala. Fyr forandret. Rettelse til E. f. S. Nr. 25/1064 1943.

(U. f. s. Nr. 17/369. Helsingfors 1943.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1064 1943 meddeles at nednævnte Fyr, der er forandret, nu lyser, som følger:

a) *Julö* Fyr paa $59^{\circ} 51' 08''$ N. $23^{\circ} 28' 33''$ E.:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 253° til 257° . | 4. Hvidt i Pej. fra 87° til 90° . |
| 2. Hvidt i — - 257° - 14° . | 5. Rødt i — - 90° - 92° . |
| 3. Grønt i — - 14° - 87° . | |

b) *Busö* Fyr paa $59^{\circ} 52' 15''$ N. $23^{\circ} 36' 06''$ E.:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 87° til 92° . | 4. Hvidt i Pej. fra 157° til 251° . |
| 2. Hvidt i — - 92° - 96° . | 5. Grønt i — - 251° - 264° . |
| 3. Rødt i — - 96° - 157° . | |

c) *Djupkubb* Fyr paa $59^{\circ} 52' 37''$ N. $23^{\circ} 37' 12''$ E.:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 58° til 64° . | 3. Rødt i Pej. fra 66° til 175° . |
| 2. Hvidt i — - 64° - 66° . | 4. Hvidt i — - 175° - 246° . |

d) *Svartö-Höganäs* Fyr paa $59^{\circ} 56' 32''$ N. $23^{\circ} 49' 21''$ E.:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 44° til 48° . | 3. Rødt i Pej. fra 223° til 233° . |
| 2. Hvidt i — - 48° - 223° . | |

f) *Sparvholm* Fyr paa $59^{\circ} 59' 10''$ N. $23^{\circ} 53' 27''$ E.:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 215° til 220° . | 6. Hvidt i Pej. fra 46° til 52° . |
| 2. Hvidt i — - 220° - 237° . | 7. Rødt i — - 52° - 59° . |
| 3. Rødt i — - 237° - 279° . | 8. Hvidt i — - 79° - 93° . |
| 4. Hvidt i — - 279° - 1° . | 9. Rødt i — - 93° - 101° . |
| 5. Grønt i — - 1° - 46° . | |

g) *Stor Ängstö* Fyr paa $60^{\circ} 00' 30''$ N. $24^{\circ} 07' 05''$ E.:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 79° til 81° . | 4. Grønt i Pej. fra 201° til 255° . |
| 2. Hvidt i — - 81° - 84° . | 5. Hvidt i — - 255° - 258° . |
| 3. Rødt i — - 84° - 151° . | 6. Rødt i — - 258° - 264° . |

h) *Vormö Högholm* Fyr paa $60^{\circ} 01' 17''$ N. $24^{\circ} 13' 57''$ E.:

- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 289° til 295° . | 4. Grønt i Pej. fra 0° til 74° . |
| 2. Hvidt i — - 295° - 298° . | 5. Hvidt i — - 74° - 78° . |
| 3. Rødt i — - 298° - 0° . | 6. Rødt i — - 78° - 81° . |

j) *Långörn* Fyr paa $59^{\circ} 57' 22''$ N. $24^{\circ} 24' 42''$ E.:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 31° til 37° . | 5. Hvidt i Pej. fra 126° til 128° . |
| 2. Hvidt i — - 37° - 47° . | 6. Rødt i — - 128° - 150° . |
| 3. Rødt i — - 47° - 99° . | 7. Hvidt i — - 150° - 230° . |
| 4. Grønt i — - 99° - 126° . | |

(E. f. S. Nr. 25/1064 1943.)

1109. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 26/1439. Berlin 1943.)

Den 12., 20. og 27. Juli 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 1700 Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

mod V e s t af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning 299° til Punktet: $54^{\circ} 11',4$ 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.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Farcomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag *B* lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Semaforen paa E.-Molen. I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Farcomraade forbudt.

1110. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejløb. Barhöft NE. Tilsanding.

(N. f. S. Nr. 26/1441. Berlin 1943.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 13/666 1943 meddeles, at Tilsandingen i Sejløbet mellem den røde Spirtønde *V* paa c. $54^{\circ} 27',_9$ N. $13^{\circ} 03',_8$ E. og den røde Spirtønde *W*. (eller mellem de sorte Spidstønder *19* og *20*), hvilken har været mærkbar helt til den røde Spirtønde *X* og den sorte Spidstønde *21*, nu er bortgravet saa meget, at Vanddybden ved den S.-lige Side af Farvandet er 5 m.

Yderligere Tilsanding er opstaaet i *Vierendehrinne* mellem de røde Spirtønder *D* og *E*. (eller mellem den sorte Spidstønde *26* paa c. $54^{\circ} 26',_1$ N. $13^{\circ} 02',_8$ E. og den sorte Spidstønde *27*).

I Ledefyrlinien er mindste Vanddybde $4,3_0$ m, ved den E.-lige Side af Farvandet $3,7$ m og ved den W.-lige Side af Farvandet over 5 m.

(E. f. S. Nr. 13/666 1943.)

1111. Tyskland. Wismar Bugt. Tarnewitz Spærreomraade. Fløjtetønde ombyttet.

(N. f. S. Nr. 26/1442. Berlin 1943.)

Den rød- og hvidstribede Fløjtetønde paa c. $54^{\circ} 02',_3$ N. $11^{\circ} 14',_1$ E., som betegner det spærrede Omraades N.-ligste Punkt, er ombyttet med en rød og hvid, vandret stribet Baaketønde med Paaskrift: *Sperrgebiet N., Achtung. Lebensgefahr.* og med Topbetegnelsen: Rød Luftbombe.

(E. f. S. Nr. 26/1031 1941.)

(Se Tillæg.)

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

1112. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Vraglanterne atter tændt.

Den elektriske Lanterne, der viser hvidt Hurtig-Blink, 60 Blink hvert 1^m, paa Vraget, der er sunket paa $55^{\circ} 30' 08''$ N. $12^{\circ} 40' 13''$ E., c. 2,5 Sm 218° fra *Drogden Fyr*, er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 25/1084 1943.)

1113. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede SE. Vrag afmærket.

Et Vrag, der rager op over Vandet, og som er sunket i 9 m Vand paa $55^{\circ} 32' 46''$ N. $12^{\circ} 20' 19''$ E., c. 2 Sm 127° fra *Mosede Havn*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 30 m ENE. for Vraget.

1114. (T). Sverige. Sundet. Landskrona—Hälsingborg. Ændring i Afmærkning af Sejlroute.

(U. f. S. Nr. 28/1391. Stockholm 1943.)

Ved Ruten *Malmö—Kullen* (se E. f. S. Nr. 8/499 1943) er af Hensyn til det for Tiden forekommende Drivgarnsfiskeri Afmærkningen mellem *Landskrona* og *Hälsingborg* forandret, som følger.

I. Somærker inddraget:

11. Stagen paa $55^{\circ} 54',_{60}$ N. $12^{\circ} 44',_{50}$ E.

12. Lystønde paa $55^{\circ} 55',_{55}$ N. $12^{\circ} 43',_{20}$ E.

13. Lystønden paa $55^{\circ} 59',_{80}$ N. $12^{\circ} 41',_{30}$ E.

II. Følgende sort- og hvidmalede Sømærker er udlagt:

a) En Lystønde paa $55^{\circ} 56',_{00}$ N. $12^{\circ} 44',_{35}$ E.

b) En Stage paa $55^{\circ} 58',_{00}$ N. $12^{\circ} 43',_{10}$ E.

c) En Lystønde paa $56^{\circ} 00',_{00}$ N. $12^{\circ} 41',_{80}$ E.

Anm. Anduvning af *Rå* og *Kopparverkets* Havne sker fra Lystønden paa $56^{\circ} 00',_{00}$ N. $12^{\circ} 41',_{80}$ E.
(E. f. S. Nr. 8/499 1943.)

1115. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
(U. f. s. Nr. 27/1341. Stockholm 1943.)

Taagesignalet ved *Malmö Vågbrytarbank* paa c. $55^{\circ} 38'$ N. $12^{\circ} 59'$ E. er midlertidigt i c. 1 Uge ude af Virksomhed paa Grund af Reparation.

1116. Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 27/1342. Stockholm 1943.)

Lystønden *Malmö Nr. 7* paa c. $55^{\circ} 37'$ N. $13^{\circ} 00'$ E. er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte sorte Stage er inddraget.
(E. f. S. Nr. 25/1068 1943.)

1117. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde midlertidigt ombyttet med Stage.

(U. f. s. Nr. 27/1343. Stockholm 1943.)

Lystønden *Malmö Nr. 9* paa c. $55^{\circ} 38'$ N. $13^{\circ} 01'$ E. er paa Grund af Eftersyn for et Tidsrum af c. 14 Dage ombyttet med en sort Stage.

1118. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Nyord Havn. Duc d'Albe fjernet. Vragvager inddraget.

Resterne af den væltede Duc d'Albe ved *Nyord* Havn paa c. $55^{\circ} 02',_{3}$ N. $12^{\circ} 11',_{9}$ E. er bortsprængt. Den ved Pæleresterne udlagte Vragvager med 1 Flag er inddraget.

(E. f. S. Nr. 10/567 1943.)

1119. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kalvehave—Koster Færgefart nedlagt. Oplysning om Fyrbelysning.

1. Færgefarten *Kalvehave—Koster* er nedlagt.

2. Fyrene paa *Koster* Færgebro paa $54^{\circ} 59'$ ($14''$) N. $12^{\circ} 10'$ ($33''$) E., der viste hvidt, fast Lys, er nedlagt, hvorimod de 4 hvide, faste Fyr paa *Kalvehave* Færgebro paa $54^{\circ} 59'$ ($36''$) N. $12^{\circ} 10'$ ($20''$) E. er bibeholdt.

(Kort Nr. 161. Danske Lods III, Side 223, 224 og 232. Havnelods, Side 110 og 120. Fyr-Fort. Nr. 762 og 764.)

1120. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogø Havn. Bygning af Færgeleje udført. Rønde til Havnen uddybet. Færgefart etableret.

1. Færgelejet paa W.-Siden af *Bogø* Havn paa c. $54^{\circ} 54',_{8}$ N. $12^{\circ} 03',_{3}$ E. er nu færdigbygget. Dybden i Færgelejet er $3,1$ m.

2. Den gravede Rønde til *Bogø* Havn er uddybet til $3,1$ m Dybde.

3. Færgeforbindelse er etableret fra *Bogø* til *Stubbekøbing*.

(E. f. S. Nr. 1/104 1943. Kort Nr. 161 og 162. Danske Lods III, Side 236. Havnelods, Side 49.)

1121. Danmark. Smaalandsfarvandet. Stubbekøbing Havn. Bygning af Færgeleje udført. Færgefart etableret.

1. Færgelejet paa W.-Siden af det gamle Havnebassin i *Stubbekøbing* Havn paa c. $54^{\circ} 53',_{6}$ N. $12^{\circ} 03'$ E. er nu færdigbygget. Dybden i Færgelejet er $3,1$ m.

2. Færgeforbindelse er etableret fra *Stubbekøbing* til *Bogø*.

(E. f. S. Nr. 1/106 1943. Kort Nr. 161 og 162. Danske Lods III, Side 237. Havnelods, Side 201.)

1122. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved Rev W. Mærke upaalideligt.

Mærket: „Højre Kant af *Karrebæk Kirke* overet med venstre Kant af et lille Krat ved *Stranden*“, der i 10 m Vand leder mellem *Knudshoved Rev* og *Venegrund* 3,4 m Pulle, er indtil videre upaalideligt, da 3 af Træerne i Krattet er gaaet ud og blæst om. Nye Træer vil snarest belejligt, sandsynligvis først til Efteraaret, blive plantet til Erstatning for de udgaaede.

(Kort Nr. 160, Mærke D. Danske Lods III, Side 198.)

1123. Danmark. Store-Bælt. Omø SSW. Dybde over Vrag. Vragafmærkning inddraget.

Mindste Dybde over Vraget, der var sunket i c. 11 m Vand paa $55^{\circ} 05' 58''$ N. $11^{\circ} 04' 59''$ E., c. 4 Sm 207° fra *Omø Fyr*, er $10,0$ m.

Den ved Vraget udlagte Vragvager med 1 grønt Flag er inddraget.
(E. f. S. Nr. 49/1683 1942. Kort Nr. 142, 140, 126 og 180.)

1124. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Turø SE. Vrag fjernet.

Vraget, der er sunket paa $55^{\circ} 01' 06''$ N. $10^{\circ} 44' (03'')$ E., c. $0,9$ Sm SE. t. S. for *Turø SE.-Spids*, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 26/1093 1943. Kort Nr. 170, 142, 140 og 185.)

1125. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Kristiansminde Fyrline Fyrpæle ommalet.

Fyrpælene ved *Kristiansminde Ledefyr* paa c. $55^{\circ} 03',8$ N. $10^{\circ} 38',5$ E., der hidtil har været grønmaledede, er nu malet rød- og hvidstribede.

(Fyr.-Fort. Nr. 667 a og b.)

1126. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 30. Juni 1943 fandtes Dybden i Baakelinien at være $2,3$ m.

(E. f. S. Nr. 18/834 1943.)

1127. Danmark. Lille-Bælt. Brandsø NW. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 20/917 1943 nævnte Vrag, der ligger sunket paa $55^{\circ} 22' 24''$ N. $9^{\circ} 41' 13''$ E., c. 1 Sm 351° fra *Brandsø W.-Pynt*, og af hvilket 1 Mast rager c. 4 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 35 m N. t. E. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 20/917 1943. Kort Nr. 151 og 150.)

1128. Danmark. Lille-Bælt. Brandsø SE. Vrag afmærket.

Vraget, over hvilket mindste Dybde er $4,1$ m, og som ligger sunket i $8,8$ m Vand paa $55^{\circ} 21' 00''$ N. $9^{\circ} 43' 21''$ E., c. $0,3$ Sm 137° fra *Brandsø Bro*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 20 m S. t. W. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 49/1686 1942. Kort Nr. 151 og 150.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1129. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Kolby Kaas NW. Vragafmærkning inddraget.

Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa $55^{\circ} 49' 03''$ N. $10^{\circ} 28' 59''$ E., ca. $2,1$ Sm 310° fra *Kolby Kaas Havn*, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 23/1008 1943. Kort Nr. 112, 114 og 103.)

1130. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal midlertidigt i Uorden. Taagesignalet med elektrisk Gongong paa Hovedet af *Mellemarmens N.-Mole* paa $56^{\circ} 09' (28'')$ N. $10^{\circ} 13' (28'')$ E. i Aarhus Havn er midlertidigt i Uorden.

1131. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser. Advarsel. (U. f. s. Nr. 28/1399. Stookholm 1943.)

Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i Tiden: 5.—10. Juli 1943 fra *Vallda Sandö* SW.-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.-Pynt, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie, der fra *Vallda Sandö* gaar i Retning 290° , og mod Vest af en Cirkellinie med Centrum i *Vallda Sandö* SW.-Pynt og Radius $10,8$ Sm.

1132. Sverige. Kattegat. Neutralitetsløbet Vinga—Paternoster og Indsejlingen til Marstrand. Farvand afmærket. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 28/1397. Stookholm 1943.)

Farvandet fra Vraglystønden ved Undervandsbaaden *Ulven* paa $57^{\circ} 45',_{12}$ N. $11^{\circ} 27',_{20}$ E. forbi *Kråkebådan* paa c. $57^{\circ} 51',_5$ N. $11^{\circ} 29',_7$ E. til E. for *Södra Astol* paa c. $57^{\circ} 54',_9$ N. $11^{\circ} 35',_9$ E. er afmærket med Ministrygningsbøjer.

Sejladsen paa denne Strækning skal foregaa under Hensyntagen til de udlagte Bøjer, saaledes at disse ikke flyttes.

(E. f. S. Nr. 21/957 1943.)

1133. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* $6,0$ m, i *Svaneholm* Fyrlinie: $6,2$ m, i *Sælhundeholm Løb*: $3,0$ m, i *Gaaseholm Løb*: $2,4$ m, i *Svaneholm Løb*: $1,2$ m og i *Kobberø Løb*: $2,3$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn $6,0$ m over *Havrevlen* og $6,2$ m i *Svaneholm* Fyrlinie og $3,0$ 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. — $4,0$ 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. — $1,8$ m.

d. $56^{\circ} 42' (55'')$ N. $8^{\circ} 12' (50'')$ E. — $4,0$ m.

(E. f. S. Nr. 23/1011 1943. Kort Nr. 104.)

1134. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.

Dybden i den E.-lige Del af Indsejlingen til *Hirtshals* Havn paa c. $57^{\circ} 35',_0$ N. $9^{\circ} 57',_7$ E. er aftaget, saaledes at den nærmest det E.-lige Molehoved er $6,0$ m.

(E. f. S. Nr. 1/163 1943.)

1135. Sverige. Skagerrak. Skärhamn Red Indsejling. Nye Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 28/1355. Stookholm 1943.)

a) Paa Skæret udfor *Saltskavs* S.-Pynt er paa $57^{\circ} 59',_{80}$ N. $11^{\circ} 32',_{25}$ E. tændt et nyt Fyr, *Skärhamn nedre* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10 Sm for hvidt Lys i Fyrliniens Retning og udenfor denne 7 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrpæl paa hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 174° til 268° . 3. Rødt i Pejll. fra 356° til 27° .

2. Hvidt i — - 268° - 356° . 4. Hvidt i — - 27° - 58° .

b) Paa Fjeldet 500 m NE. for Forfyret er paa $57^{\circ} 59',_{83}$ N. $11^{\circ} 32',_{55}$ E. tændt et nyt Fyr, *Skärhamn övre* Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5^s . Flammens Højde: 21 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser mellem Pejlingerne 37° og 90° . Mellem Pejlingerne 57° og 60° samt mellem Pejlingerne 71° og 75° gaar Fyret dog i Skjul bag mellemliggende Fjeldtoppe.

Skärhamn övre og *nedre* Fyr leder, holdt overet i Pejling 48° , fra Søen til Forfyret. Ved høj Paalandssø bør dog Skæret *Inre Syster* passeres noget SE. for Ledefyrlinien.

1136. Sverige. Skagerrak. Skärhamn. Ny Toldstation oprettet.

(U. f. S. Nr. 27/1347. Stockholm 1943.)

I *Skärhamn* paa c. $57^{\circ} 59',5$ N. $11^{\circ} 32',9$ E. i *Lysekils* Tolddistrikt er oprettet en ny Toldstation.

1137. Norge. Oslofjord. Drøbak—Enge. Sejladsbestemmelser.

(N. f. S. Nr. 23/1284. Berlin 1943.)

Det tilraades de Søfarende nøje at følge nedenstaaende Forskrifter for Sejlads mellem Punkterne:

a) c. $59^{\circ} 39',8$ N. $10^{\circ} 37',45$ E. ogb) c. $59^{\circ} 40',85$ N. $10^{\circ} 37',25$ E.1. Der skal styres Kurs $351^{\circ},5$ (eller $171^{\circ},5$).

2. Der skal holdes særligt godt Udkig, og ovennævnte Kurs skal nøje holdes, saaledes at man undgaar at oversejle de i Farvandet udlagte Hindringer.

3. Man maa ikke overhale eller passere andet Skib. Syd fra kommende Skibe skal Syd for Strækningen vente, til Nord fra kommende Skibe har passeret Strækningen.

4. Maksimumsfart: 7 Knob.

Strækningen vil snarest blive nærmere afmærket.

1138. Norge. Oslofjord. Ildjærnsflu Fyrskib genudlægges.

(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1943.)

Ildjærnsflu Fyrskib paa c. $59^{\circ} 51',3$ N. $10^{\circ} 38',3$ E. udlægges atter paa Plads i Midten af Juli Maaned 1943. Den paa Fyrskibets Plads midlertidigt udlagte Lystønde viser hvidt Et-Blink hver 5^s.

(E. f. S. Nr. 25/1076 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1139. Norge. Vardo. Bussesund. Ankringsforbud.**

(N. f. S. Nr. 26/1493. Berlin 1943.)

Det indskræpes, at det er forbudt at ankre i Nærheden af Vandledningen, der er ført tværs over *Bussesund* paa c. $70^{\circ} 22',8$ N. $31^{\circ} 04',0$ E.

1140. Norge. Vardø. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 26/1492. Berlin 1943.)

Man advares imod at sejle og at fiske indenfor et Omraade, der begrænses af den E.-lige Halvdel af en Cirkelbue med Centrum i Punktet c. $70^{\circ} 22',5$ N. $31^{\circ} 00',0$ E. og med Radius 6,5 Sm.

1141. Norge. Bodø W. Spærret Omraade.

(N. f. S. Nr. 26/1490. Berlin 1943.)

Omraadet indenfor en Linie gennem nedeuævnte Punkter er spærret for al Sejlads og Fiskeri:

a) c. $67^{\circ} 16',4$ N. $14^{\circ} 19',0$ E., *Langdragan* NE.-Pynt.b) c. $67^{\circ} 16',34$ N. $14^{\circ} 19',3$ E., *Schønninggrund* Sømærke.c) c. $67^{\circ} 15',95$ N. $14^{\circ} 18',7$ E., *Rosøyskjær* Fyr.d) c. $67^{\circ} 15',7$ N. $14^{\circ} 17',5$ E., *Rosøy* SW.-Pynt.e) c. $67^{\circ} 15',53$ N. $14^{\circ} 16',1$ E., *Vetmaalskjan* NE.-Pynt.f) c. $67^{\circ} 15',7$ N. $14^{\circ} 15',7$ E., *Værholmen* SW.-Pynt.g) c. $67^{\circ} 16',03$ N. $14^{\circ} 17',0$ E., *Slaattøy* NE.-Pynt.

1142. Norge. Ramsøfjord—Folla. Mincomraade.

(N. f. S. Nr. 26/1462. Berlin 1943.)

Man advares imod at sejle og at fiske indenfor et Omraade, der begrænses af en

Linie gennem følgende Punkter:

- a) c. 63° 28',₁ N. 8° 06',₁ E., *Smolen—Holberg.*
 - b) c. 63° 31',₉ N. 7° 58',₂ E., *Haugjegla Fyr.*
 - c) c. 63° 39',₇ N. 8° 19',₈ E., *Froya SW.-Pynt.*
 - d) c. 63° 48',₁ N. 8° 49',₇ E., *Froya Stenbaake—Skaget.*
 - e) c. 63° 53',₀ N. 8° 47',₂ E., *Grønholmen.*
 - f) c. 63° 59',₆₅ N. 9° 11',₃ E., *Sauøy, ostre Fyr.*
 - g) c. 64° 10',₄ N. 9° 24',₈ E., *Halten Fyr.*
 - h) c. 64° 21',₀ N. 9° 18',₅ E.
 - i) c. 64° 44',₀ N. 10° 00',₀ E.
 - j) c. 64° 47',₉ N. 10° 33',₃ E., *Nordøyan Fyr.*
 - k) v. 64° 45',₂₅ N. 10° 46',₇ E., *Kvitingen (Sorgjæstingene) Fyr.*
 - l) c. 64° 30',₀ N. 10° 23',₀ E.
 - m) c. 64° 13',₈ N. 10° 08',₆ E., *Kaura Fyr.*
 - n) c. 63° 49',₇ N. 9° 26',₀ E., *Husøyen N.-Pynt.*
 - o) c. 63° 47',₃ N. 9° 23',₈ E., *Husøyen S.-Pynt.*
 - p) c. 63° 41',₅ N. 9° 25',₅ E., *Storfosen N.-Pynt.*
 - q) c. 63° 38',₉ N. 9° 24',₀ E., *Storfosen S.-Pynt.*
 - r) c. 63° 38',₈ N. 9° 11',₄ E., *Fjeldværøy E.-Pynt.*
 - s) c. 63° 39',₆₅ N. 9° 03',₃ E., *Fjeldværøy NW.-Pynt.*
 - t) c. 63° 39',₁₅ N. 9° 00',₃ E., *Hitteren NE.-Pynt.*
 - u) c. 63° 25',₆ N. 8° 23',₇ E., *Hitteren SW.-Pynt.*
 - v) c. 63° 23',₆ N. 8° 12',₆ E., *Smolen—Bremnes.*
- E. f. S. Nr. 1/177 1943 og 1/179 1943, Pkt. 1, udgaar.
(E. f. S. Nr. 1/177 og Nr. 1/179 1943.)

1143. Norge. Hustadviken. Spærret Omraade.

(E. f. S. Nr. 11/349. Oslo 1943.)

Omraadet indenfor en Linie gennem nedennævnte Punkter er spærret for al

Sejlad og Fiskeri:

- a) 62° 54',₆ N. 6° 54',₄ E., *Bud.*
- b) 62° 57',₉ N. 6° 30',₄ E.
- c) 63° 08' N. 7° 08' E.
- d) 63° 00',₉ N. 6° 18',₄ E., *Kråka Fyr.*

E. f. S. Nr. 1/179 1943, Pkt. 2, udgaar.

(E. f. S. Nr. 1/179 1943.)

1144. (T). Norge. Sildegapet. Skongsnes Fyr midlertidigt slukket. Midlertidigt Fyr tændes.

(K. f. F. Nr. 6. Oslo 1943.)

Paa Grund af Reparation vil *Skongsnes Fyr* paa c. 62° 01',₉ N. 5° 07',₇ E. først blive tændt senere paa Aaret.I Fyrets Nærhed vil der, indtil *Skongsnes Fyr* atter er i Orden, midlertidigt blive tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.**XI. Bekendtgørelser m. m.****1145. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlad og Fiskeri i Farvandet ved Torpedostationen ved Bransnæsvig (udfor Sydenden af Dragerup Skov).**

Marineministeriet har under den 30. Juni 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger fastsætter Marineministeriet følgende:

§ 1.

Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Farvandet Syd for Torpedostationen ved *Brams-næsvig* indenfor et Areal, der begrænses mod Vest af Strandkanten, i Nord af Breddeparallelens gennem Torpedostationens Brohoved, 55° 42' (45") N., i Syd af Breddeparallelens gennem Sydenden af *Dragerup* Skov, 55° 42' (13") N., og mod Øst af Meridianen gennem den sorte Stage paa c. 55° 42',₄ N. 11° 48',₅ E. (den W.-lige Begrænsning af Skydefeltet udfor *Bretved*).

§ 2.

Overtrædelse af Forbudet straffes i Henhold til Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger med Bøder, Hæfte eller under skærpende Omstændigheder med Fængsel indtil 3 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(Kort Nr. 116. Danske Loda II, Side 161.)

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. 70 Binnenreeden von Helgoland.

Tillæg.

I. Østersøen.

1146. (S). Finland. Bottniske Bugt. Snipan Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskontoret i Vasa, 6. Juli 1943.)
Snipan Fyrskib paa c. 63° 26' N. 20° 40' E. er atter udlagt paa Plads.
1147. (S). Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib genudlagt.
(Telegram fra Lodskontoret i Åbo, 6. Juli 1943.)
Rauma Fyrskib paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er atter udlagt paa Plads.

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

1148. Danmark. Lille-Bælt. Mommark Færgelavn atter aaben for Trafik.
Mommark Færgelavn paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er atter aaben.
(E. f. S. Nr. 23/1027 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

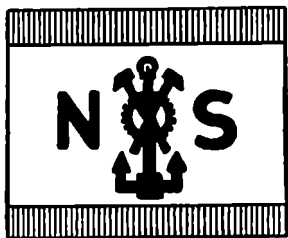
1149. Danmark. Kattegat. Gilleleje NNW. Vrag afmærket.
Et Vrag, der er sunket paa 56° 14' (00") N. 12° 14' (56") E., c. 6½ Sm 340° fra *Gilleleje* Havn, og over hvilket mindste Dybde er 15½ m, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m NE. for Vraget.

1150. Danmark. Kattegat. Anholt Havn W. t. S. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 26/1103 1943 nævnte Vrag, af hvilket en Mast rager 5 m op over Vandet, og som er sunket i 15,3 m Vand paa c. $56^{\circ} 40,6' N.$ $11^{\circ} 11,5' E.$, c. 11 Sm 258° fra *Anholt Havn Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, udlagt henholdsvis 85 m og 185 m WSW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 26/1103 1943).

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

Den store Succes



CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN****SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke
PENSIONS-FORSIKRING er Tidens LøsenPENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN ^A/_S
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SIMONSEN & MØLLER**
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**DANSKE LLOYD**
Holmens Kanal 42REDERI- OG HANDELSSELSKABET
MONTANA ^A/_S
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTERKØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**EINAR SCHMITH**
Befragtning & Klarering
AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K
Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**
(S. OLSEN)HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.
PAKHUS: TEGLHOLMENHOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491BFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariuson«

Telefon Central 12057

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 28

FREDAG 16. JULI 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Hvad saa ofte har været bebudet og saa længe ventet med Spænding er nu sket. De Allierede har begyndt Invasionen paa Sicilien, og første Fase synes at være lykkedes. Hvorledes den fremtidige Udvikling vil forme sig, vil utvivlsomt først og fremmest afhænge af Angelsaksernes Evne til at skaffe Forsyninger og Forstærkninger til de paa Sicilien kæmpende Tropper. Fra allieret Side foreligger Meddelelse om, at ikke mindre end 3000 Skibe af alle Slags har deltaget i denne Operations første Fase, men de Allierede synes at have ophobet meget betydelige Tonnagemængder i Middelhavsrummet, idet den kendte tyske Militærskribent, Kaptajn Sertorius, meddeler, at hidtil kun en Trediedel, ja maaske ikke engang saa meget af de Allieredes Tonnageresourcer er taget i Brug. Om denne Tonnagepark er beregnet paa Sicilienfelttoget alene, eller om de Allierede har andre Planer i Middelhavsrummet, vil den nærmeste Fremtid sikkert give Svaret paa.

Om Søkrigen foreligger der iøvrigt en officiel Deklaration underskrevet af Churchill og Roosevelt. Indholdet heraf gaar i Korthed ud paa, at alle Oplysninger, saavel vedrørende Ubaadskrigen som om Tonnagesituationen for Fremtiden vil blive meddelt den 10. i hver Maaned i Form af en officiel Erklæring approberet af saavel Churchill som Roosevelt. Grunden til denne Foranstaltning opgives at være den, at en lang Række Enkeltpersoner i høje offentlige Stillinger er fremkommet med Erklæringer om Ubaadskrigen og Tonnagesituationen, hvori fandtes Oplysninger, der lagt sammen kunde skaffe Axemagterne Oplysninger, som det ikke var ønskeligt, at disse kom i Besiddelse af. Den første engelsk-amerikanske Fælleserklæring af denne Slags er dateret 10. Juli. Den er holdt i meget almindelige Vendinger og nøjes med at konstatere, hvad jo allerede var bekendt i Forvejen, at de Allieredes Tab af Handelstonnage i Juni har været de laveste siden U. S. A. traadte ind i Krigen, og at Hovedgrunden til denne Nedgang i Sænkningerne var de Allieredes forbedrede saavel defensive, som offensive Kampmidler og -metoder. Og endelig fastslaaes det, at de Allieredes Tonnageresourcer er steget fra Maaned til Maaned i indeværende Aar.

Fra Markederne udenfor Spærrezonen foreligger der kun faa Nyheder. New York melder om stadig Efterspørgsel efter Tonnage for Malm saavel fra Indien som fra Sydafrika og Chile/Peru. Disse Trades faar almindeligvis temmelig store Tonnagetildelinger fra de amerikanske Myndigheder, men til Trods herfor søger Befragterne neutral Tonnage til Komplettering. Vestindiamarkedet viser uforandret Aktivitet, ligesom der ogsaa cirkulerer forskellige Ordre for Kul til Canada og New Foundland kombineret med Papir tilbage til Northern Range.

Fra de engelske Markeder foreligger ingen Rapport om større Ændringer. Der er livlig Aktivitet i Kul-farten fra Durban til Middelhavshavnene Alexandria og Port Said til uforandrede Rater. Salt er sluttet fra Rødehavet til Calcutta til den uforandrede Rate af 35 Rupees.

I fri Fart noteres stadig Korn til Eire til \$90 Basis Buenos Aires Lastning, ligesom River Plate/Callao stadig kan tage Tonnage til \$23 for Hvede i Sække.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stadig

rolige. Det er meget begrænset, hvad der gives af Sten for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark. Der er sluttet enkelte Skibe for Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark til Rater omkring Kr. 18. Trælastfarten til Danmark er meget stille. For de andre Østersøtrades vedkommende skal nævnes Malm Luleå/Tyskland, hvor ogsaa flere danske Skibe har fundet Beskæftigelse.

VIL FREDEN BRINGE EN HANDELSKRIG?

Fra Sverige foreligger der — blandt andet gennem en Artikel i den svenske Arbejdsgiverfor- enings Blad *Industria* — forskellige Oplysninger, der viser, at vort Naboland er begyndt at ruste sig ogsaa mod den Sandsynlighed, at der efter den kommende Fredsslutning kan opstaa en Handelskrig, der paa sin Vis kan blive alvorlig for Landene.

I Sverige tilrettelægges *Svenska reklamförbundet* i Samarbejde med *Eksportföreningen* og *Industriförbundet* et — eller forsaavidt to — Studiekursus omkring Midten af September. Hovedemnet for disse Kursus bliver Salgsteknik, Reklame, Fordelingsteknik etc. — altsammen Momenter, der har til Hensigt at assurere Sveriges Andel i Verdenshandelen, i første Række Sveriges Eksport, naar Fredsslutningen engang er blevet en Realitet.

Baggrunden for disse svenske Bestræbelser er ganske nærliggende. Under den nuværende Krig er Verdensmarkedet undergaaet saa store Forandringer, at de nødvendiggør nye Propaganda- og Salgsmetoder, navnlig indenfor Verdenskonkurrencen om de forædlede Varer. Billedet af disse Varers Omsætning bliver væsentlig anderledes end Billedet af den svenske Eksport af Raastoffer, Halvfabrikata og lignende før denne Krig.

Jo længere denne Krig varer, desto voldsommere bliver Forskydningen i den internationale Arbejdsfordeling, og de Ændringer, der derigennem kommer i Verdensøkonomien, bliver — i alle Tilfælde efter svenske Sagkyndiges Mening — langt mere indgribende denne Gang end efter den forrige Verdenskrig.

Den krigsøkonomiske Organisation, som den nuværende Verdenskrig har afstedkommet, har ført til nye Grupperinger, under hvilke Staterne i væsentlig Grad har maattet tilpasse sig efter hinanden. Paa det europæiske Fastland har Tyskland — som man jo ved — arbejdet henimod en Tilrettelæggelse af Europas Erhvervsliv i nøje Tilknytning til Landets politiske og erhvervsmæssige Retningslinier. I De Forenede Stater og det saakaldte »ostasiatiske Storrum« foregaar der sideløbende Bestræbelser, dirigeret paa den ene Side af De Forenede Stater, paa den anden Side Japan.

Sverige nævner som positivt Eksempel paa de Forskydninger, der griber dybt ind i dette Lands Eksportinteresser, at der i Canada, hvortil Sverige tidligere eksporterede meget betydelige Mængder af Cellulose, nu under Krigen er opstaaet en canadisk Celluloseindustri, der har overflødiggjort Tilførslerne af Cellulose fra Sverige.

Hvis vi betragter vore hjemlige Eksportforhold, kan man for Danmarks Vedkommende som Eksempel anføre hele Omlægningen af vor Landbrugseksport. Før Krigen bestod store Dele af vor Eksport af animalske Fødevarer Vest paa, men nu tager tilsvarende Varer fra de britiske Kolonier og fra Dominions den Plads, som danske Varer tidligere havde.

De svenske Sagkyndige er ganske utvivlsomt inde paa det rette Spor i Bedømmelsen af Situationen. Navnlig finder man den svenske Bedømmelse rigtig, naar man stiller sig klart, at for Eksempel Beveridge-Planen forudsætter størst mulig engelsk Eksport, hvilket paa mange Feller vil betyde en forøget engelsk Konkurrence overfor andre Landes Eksportvarer. Fra Sverige er det blevet oplyst, at *Times* fornylig i en Artikel er gaaet ind for den Tankegang, at det ud fra et nationalt Synspunkt kan være berettiget og forsvarligt at sælge Eksportvarer til Underpriser, hvis man derigennem efter Krigen kan komme ind paa Markederne.

At det under saadanne Forhold for ethvert Land gælder om at have sit Eksportberedskab i bedst mulig Orden den Dag, da der atter aabnes for Vareudveksling mellem Landene efter gamle Handelsmeloder, er en ganske givet Sag.

De Oplysninger, som foreligger fra Sverige, tyder paa, at man har Opmærksomheden henledt paa, at Forberedelser i Tide er nødvendige.

Man kan sikkert gaa ud fra, at interesserede Kredse herhjemme i Danmark har Øjnene aabne overfor dette Problem.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeler Statistisk Departement nogle Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1943.

Af Oversigten fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Januar Kvartal 1943 androg 9.500 mod 1.800 i samme Tidsrum i Fjor. Register-Tonnagen udgjorde 1.439.000 N.R.T. mod 428.000 N.R.T. i Fjor, og der udlossedes 1.858.000 Tons Gods og indladedes 977.000 Tons mod henholdsvis 621.000 og 129.000 Tons i Januar Kvartal i Fjor.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar viser den samlede Skibsfart saaledes en stærk Opgang, saavel hvad angaar Antallet af Anløb og Skibenes Registertonnage som med Hensyn til den transporterede Varemengde, idet der ikke i Januar Kvartal i Aar, saaledes som i 1942 har været Isvanskeligheder af nævneværdig Betydning.

Om Rutefarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1943 oplyser Oversigten, at Antallet af Anløb har været 1800 mod 500 i tilsvarende Periode i Fjor. Antallet af N.R.T. har været 242.000 mod 79.000 i Fjor, Mængden af udlosset Gods har været 137.000 Tons mod 32.000 Tons og Mængden af indladet Gods 101.000 mod 32.000 Tons i Januar Kvartal i Fjor.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Inspektør *O. Jerichov* i Odense har fra De Forenede Stater faaet den sørgelige Meddelelse, at hans Søn, Maskinmester *Torben Jerichov* er død til Søs den 8. Juni i Fjor. Meddelelsen herom er først nu over et Aar efter naaet frem til Familien.

For nogen Tid siden forsvandt den 28-aarige Styrmand *Kaj Anker Holm Hansen* ved et Krigsforlis. Nu er han fundet som Lig, drevet i Land et Sted ved Kysten. Liget blev paa Politiets Foranledning bragt til Retsmedicinsk Institut, og her genkendte man den forsvundne Styrmand ved Hjælp af nogle Papirer, han havde paa sig.

Den 24-aarige Matros *Knud Bauer Sørensen*, Søn af Enkefru *Sofie Sørensen*, Birkerød, er iflg. Meddelelse til Familien krigsforlist med et Skib, hvormed han var forhyret i Amerika efter i April 1940 i norsk Havn at være mønstret ud med »Emma Mærsk«.

BARON NIELS JUEL BROCKDORFF FYLDER 65 AAR

Paa Mandag fylder Kommandørkaptajn, Baron *Niels Juel Brockdorff* 65 Aar. Baron Juel Brockdorff, der blev født paa den fyn-

ske Gaard *Hollufgaard* som Søn af den senere Lensbaron paa *Valdemarslot*, Kammerherre *Carl Juel Brockdorff*, kom til Søs i 1892 og blev Søkadet i 1896. I 1900 blev han Sekondløjtnant, Kaptajn i 1915 og Orlogskaptajn i 1932, hvorefter han tog sin Afsked.

Allerede i 1919 var Baron Juel Brockdorff blevet knyttet til Ø. K. som Kaptajn i Koffardiflaaden. Han var saaledes Skoleskibet *København*s første Fører. Senere sejlede han paa Østasien, men overtog i 1922 Stillingen som Direktør for Kompagniets Skibsinspektion — en Stilling han beklædte i en Aarrække, indtil han for et Par Aar siden trak sig tilbage.

Baron Juel Brockdorff, der har dybe Rødder i den danske Marine, har ogsaa formaaet at yde en Indsats for den danske Handelsflaade og dens Mænd. Arbejdet for Søfartens Sag har altid ligget ham dybt paa Sinde. Han sidder i Dag som Formand for »Foreningen til Søfartens Fremme« og »Stiftelsen Georg Stages Minde«. Endvidere er han Medlem af »Bombøssens« Direktion. Han er dybt interesseret i alle Søfartsanliggender og har ofte ydet en værdifuld Indsats i de mange Problemer, der rejser sig for Skibsfartens praktiske Udøvere. Han har aldrig glemt, at han selv var aktiv Sømand og derfor har Søn og dens Mænd hans Hengivenhed og Interesse.

DEN NORSKE HANDELSFLAADE UNDER KRIGEN

Det norske Telegrambureau i London meddeler, at den norske Eksilregerings Søfartsminister, *Sunde*, i et Interview har udtalt, at Norges Handelsflaade i Juni ikke mistede eet eneste Skib. De største Tab af Menneskeliv og Tonnage falder paa første Halvdel af 1942.

Sunde udtalte, at Situationen nu var betydelig bedre, og at Skibstabene i de sidste tolv Maaneder var mindre end Tabene i Tidsrummet fra Januar til Juli 1942. Tabene i April Maaned i Aar var mindre, end de havde været nogen Maaned siden Invasionen i Norge.

De norske Skibstab under Verdenskrigen fra 1914 til 1918 beløb sig til 49 pCt. af hele den norske Handelsflaade, og omtrent 2.000 Søfolk satte Livet til ved disse Skibsulykker. Tabene i denne Krig er betydelig mindre. Hidtil har under denne Krig 2.400 norske Søfolk sat Livet til, og det betyder en væsentlig Bedring i Situationen, naar man tager Hensyn til, at Flaaden denne Gang er betydelig større. Af speciel Interesse er det, at Sænkninger af norske Skibe i 1917 var meget hyppigere end i 1942.

Da Krigen brød ud, havde norske Redere paa svenske Værfter en sammenlagt Tonnage paa 300.000 Tons under Bygning. Kontrakterne er blevet overtaget af den nu i Eksil værende Regering.

Sunde meddelte videre i Interviewet, at hans Regering — ligesom alle andre allierede Regeringer — havde faaet sin Andel i det engelske Skibsbygningsprogram. Den har hidtil overtaget tre Motortankskibe, tre Tankdampere, fem Motorskibe og en Lastdamper paa en sammenlagt Tonnage af 137.000 Tons. Endvidere havde den overtaget seks »brugte« amerikanske Dampere med en sammenlagt Tonnage af 50.000 Tons og har yderligere faaet tilbudt 18 Skibe paa 167.000 Tons af England. Fra De Forenede Stater har man hidtil overtaget 8 Skibe, som man kan regne med at købe paa gode Vilkaar efter Krigen. De sejler under norsk Flag og med norsk Besætning.

DEN SVENSKLE LEJDESKIBS-TRAFIK I FØRSTE HALVAAR

Den svenske Lejdebaadsimport for første Halvaar 1943 var kun 150.000 Tons og bl. a. er Indførselen af tørret Frugt og Huder stærkt formindsket. Standsningen af Lejdebaadstrafiken i ca. 4 Maaneder har medført en Nedgang i den oversøiske Import fra 240.000 Tons i første Halvaar 1942 til de 150.000 Tons for samme Periode i Aar, hvilket er en Ned-

gang paa 37 pCt. I Januar indklareredes ialt 7 Lejdebaade til Göteborg paa 75.000 Tons d.w. I Løbet af Maj og Juni er de 12 Lejdebaade, som ved Trafikkens Aflydelse laa udenfor Spærringen, kommet hjem med værdifulde Laster, og desuden ialt 13 Skibe, som er kommet hjem i denne anden Periode, deriblandt et Tankskib paa 16.500 Tons.

TRANSKONCERNENS TONNAGEANSKAFSELSE

Rederiaktiebolaget Transpacific har fornylig fra Rederiaktiebolaget Pulp — Salenrederierne — overtaget et af dette Rederi ved Eriksbergs Mekaniska Verkstad tidligere bestilt Motorskib paa ca. 9.000 Tons. Det nye Skib bliver et Søsterskib til *Yarrowongu*. Skibet vil antagelig kunne søsættes i August Maaned. Det faar Plads til 12 Passagerer.

Som Erstatning for det forliste Motorskib *Vaalaren* har Transatlantic kontraheret et nyt 6.300 Tons d.w. Motorskib ved svensk Værft. Det faar en Fart paa 16,5 Knob paa fuld Last og indrettes til at kunne tage 12 Passagerer. Endvidere udstyres det med Kølerum til Transport af frisk Frugt. Nybygningen er bestemt for Transatlantics Fart paa Sydafrika.

Rederiaktiebolaget Transocean har ligeledes ved svensk Værft bestilt et 12.500 Tons Motortankskib. Det nye Skib bliver stort set et Søsterskib til de af Transkoncernens forskellige Selskaber tidligere bestilte Motortankskibe, af hvilke *Zelos* er det sidst leverede. Skibet skal leveres i Slutningen af 1945.

Med de sidste Ordre har Transkoncern nu ialt 14 Skibe paa tilsammen 122.500 Tons under Bygning.

ENGELSK MINDEDAG FOR OMKOMNE SØFOLK

Ifølge den engelske Efterretningstjeneste har der i London været afholdt en Mindedag for de 16.000

engelske Sømand, der under denne Krig er omkommet om Bord i britiske Handelsskibe. Ialt er i denne Krig over 70.000 Sømand, som sejlede ombord i engelske eller i engelsk Tjeneste staaende Skibe, omkommet som Følge af Krigsaktioner, deriblandt talrige Medlemmer af europæiske Nationer, fremfor all Nordmænd, men ogsaa Matroser fra oversøiske Omraader.

LUFTRANSPORT KONTRA SKIB OG JERNBANE

Dette Problem er nylig blevet behandlet af Præsidenten for U. S. A.'s United Airlines i en Artikel i Tidsskriftet »Time«. Af Artiklen findes følgende Referat i det norske Teknisk Ukeblad.

Præsidenten betegner det som en ren Fantasi, at Lufttrafikken efter Krigen vil fortrænge Skibs- og Jernbanetransporter. For 90 pCt. af det befordrede Gods gælder det, at en Forøgelse af Forsendelseshastigheden ikke er nødvendig, set fra et erhvervsmæssigt Synspunkt. Som Eksempel paa Forholdet mellem Lasterum og Brændselsforbrug anfører han, at et almindeligt Godstog mellem Chicago og San Francisco befordrer 1560 Tons med et Olieforbrug paa 170.000 Gallons og Transportudgifter paa 50.000 \$. Ved Flyvetransport vil den samme Godsmængde kræve 1,5 Mill. Gallons Benzin og koste 1,75 Mill. \$. Endnu mindre gunstigt er Forholdet mellem Luft- og Skibstrafikken: Et Gennemsnitsskib befordrer 13.000 Tons Gods med et Forbrug af 420.000 Gallons Olie og med 120.000 \$ i Transportomkostninger paa Frem- og Tilbageturen mellem San Francisco og Brisbane. Den tilsvarende Flyvetransport vil kræve 8 Mill. Gallons Benzin og 29 Mill. \$ i Transportomkostninger. De beregnede Omkostninger er kalkuleret paa Basis af de nuværende Priser.

Internationalt Samarbejde i Trampfart.

Den kendte hollandske Shipping Mand, *C. Vermey*, behandler i det sidst udkomne Nummer af *Scandinavian Shipping Gazette* Spørgsmaalet om, hvorvidt det i Fremtiden vil være muligt at beskytte Skibsfarten mere effektivt imod de næsten kroniske Førkrigstidsperioder med Lavkonjunktur og haard indbyrdes Konkurrence. Da Profetier let bliver hasarderede, begrænser Vermey sig i Besvarelsen af Spørgsmaalet til visse fundamentale Principper, som ikke kan ignoreres, uden at Skibsfartsindustrien bringes i Fare.

Først og fremmest maa det understreges endnu en Gang, siger Vermey, at Skibsfart ikke bør drives af Staten, men overlades til det private Initiativ. Eksperimenter i Amerika og Australien har — for blot at nævne nogle faa Eksempler paa Statsdrift af Skibsfart — vist sig at være en meget tung Belastning paa Statens Budget, og det er svært at forstaa, hvorledes den bulgarske Regering kan mene, at Bulgariens Skibsfart kun kan drives tilfredsstillende af en bulgarsk Handelsflaade drevet af den bulgarske Stat. Det maa i høj Grad befrygtes, at et saadant Eksperiment, som næppe vilde være prøvet, hvis Bulgarien havde haft nogen Erfaring i oversøisk Skibsfart, vil blive en Skuffelse.

For det andet maa Subventioner til Skibsfarten forømmes, da det er stik imod en sund Udvikling af denne Erhvervsgræn, idet den udsættes for haard Konkurrence, medens Selskaber, som uden Støtte fra Staten i mange Tilfælde vilde finde det umuligt at fortsætte, bliver sat i Stand dertil, idet eventuelle Tab dækkes af Statskassen.

Efter Krigen kan det i visse Tilfælde blive ønskeligt, ja nødvendigt, at der ydes foreløbig Støtte fra statsoprettede Fonds til at dække de af Krigen forvoldte Tab, men dette er selvsagt noget helt andet

end ordinære Subventioner, som — det maa gentages — er imod Skibsfartens sande Interesser.

Frivilligt internationalt Samarbejde paa Linje med Førkrigstids-Planen, som viste sig at fungere meget tilfredsstillende i Praksis, synes at kræve behørig Opmærksomhed. Selv om den internationale Trampfarts uensartede Natur maa erkendes, siger Vermey, er det ikke muligt at se, hvorfor Samarbejde, saaledes som det har vist sig gennemførligt baade indenfor Tank- og Linerfarten, ikke kunde realiseres, hvis Tramprederne var indstillet paa, om nødvendigt, at bringe personlige Ofre til Fremme af fælles Interesser.

Selvfølgelig kan en saadan Form for Samarbejde ikke realiseres i fuld Udstrækning lige fra Begyndelsen, men det heldige Udfald af Minimumfragt-Planen fra River Plate før Krigen viste, at en mildere Form for Samarbejde er mulig, forudsat Rederne er villige til at give deres Støtte. Hvis man derfor gradvis fik indført en Form for Samarbejde, kunde dette i Tidens Løb udvides, og man kunde endog tænke sig en frivillig Regulering af Verdenshandelsflaadens Fornyelse og Vækst. I saa Fald vilde Loven om Tilbud og Efterspørgsel fungere mere effektivt, end det desværre ofte var Tilfældet før Krigen.

Allt dette kan lyde utopisk, men vi er optimistiske nok, siger Vermey, til at tro, at internationalt Samarbejde inden for Trampfarten ikke nødvendigvis er umuligt. Naar først det anerkendes, at Redervirksomhed i Hovedsagen bør overlades til det private Initiativ, og at Handelsskibsfart ikke skal drives af Staten, vil private Interesser ikke spare sig nogen som helst Bestræbelser paa til sidst at sikre et harmonisk internationalt Samarbejde, som vil blive til Gavn for alle med Skibsfarten forbundne Interesser. Særlig vil der efter denne Krig blive Lejlighed til at realisere en saadan Plan, som vil faa varig økonomisk Betydning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Melfar« udvider Aktiekapitalen

Rederiet »Melfar« i Middelfart, der blev startet i Fjor med en Aktiekapital paa 68.000 Kr. og købte Motorskonnerter »Edith« af Marstal for godt 100.000 Kr., har paa en ekstraordinær Generalforsamling vedtaget at udvide Aktiekapitalen til 200.000 Kr. for at købe et nyt Skib. Man har set paa et Fartøj, der er paa 180 Tons.

Styrmands-Eksamen og Giftermaal i U. S. A.

En af »Drengene« fra Skoleskibet »Danmark«, den 22-årige Vagn Gudhæk Guldager, har meddelt sin Fader, Malermester Guldager, Aalborg, at han har giftet sig i De forenede Stater. Det er første Gang i fire Aar, at Forældrene hører fra den unge Mand, som ogsaa oplyser, at han har taget amerikansk Styrmands-Eksamen.

Bedstemanden skal betale

Fiskekutteren »Lusina« af Hundested laa om Natten den 11. Maj i Fjor for Anker 6 Sømil sydøst for Dueodde Fyr og blev, skønt den førte reglementerede Ankerlanterner, paasejlet af Motorskonnerter »Klara Marie« af Rønne. Paa det paagældende Tidspunkt var Skonnertens Bedstemand alene paa Dækkel, idet baade Skipperen og Kokken var til Køjs. »Lusina«s Ejer har krævet 3215 Kr. 45 Øre i Erstatning, deraf 3000 Kr. for tabt Arbejdsfortjeneste under Baadens Reparation. Sagen har nu fundet sin Afgørelse ved Sørøtten i Nexø, hvor Bedstemanden stod tiltalt for Skødesløshed i Tjenesten. Han blev idømt en Bøde paa 300 Kr. og skal betale 215 Kr. 45 Øre i Erstatning, idet Kravet om Erstatning for tabt Arbejdsfortjeneste blev henvist til civilt Søgmaal. Han modtog Dommen.

Kystpolitii med Bornholmerbaadene

»Bornholms Avis« meddeler, at 2 Mand af det bornholmske Kystpolitii fremtidig skal følge med Passagerskibene mellem Bornholm og København paa hver Rejse.

En Paasejling i Grenaa Havn for Sørøtten

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Paasejlings-sag fra Grenaa Havn.

Motorsejleren »Hedvig« af Rønne, der førtes af Skibsfører P. Jensen, sejlede 21. Januar fra Grenaa nye Havn til den gamle Havn. Da Skibet skulde lægge ind til Kajen, svigtede Motoren, og »Hedvig« lærkede mod Fiskekutteren »Jørgen«, der fik ret alvorlig Skade, og den indenfor »Jørgen« liggende Kutter »A. Jacobsen«, der ligesom »Jørgen« er hjemmehørende i Frederikshavn, fik ogsaa en Del Skade. Skønsmandene havde opgjort Skaderne paa »Jørgen« til 4776 Kr. og paa »A. Jacobsen« til 891 Kr. Det samlede Krav var for »Jørgen«s Vedkommende foruden Skaden tabt Fortjeneste 4500 Kr. og for »A. Jacobsen«s 1350 Kr. eller ialt tilsammen 11.517 Kr.

Retten udtaler, at Føreren af »Hedvig« burde have købt Motoren fra paa et tidligere Tidspunkt end sket, og at der er blevet sejlet uforsigtigt fra »Hedvig«s Side. »Jørgen« tilkendtes 2250 Kr. og »A. Jacobsen« 900 Kr. eller ialt et Beløb for Skader og Næringstab paa 8.817,45 Kr. samt i Sagsomkostninger 600 Kr.

Sømandshjemmet Skagen

Indenlandsk Sømandsmission paatænker at foretage en betydelig Udvidelse af Skagen Sømandshjem.

Skagen Fiskeriforening har været meget interesseret i Planerne, og der er fra Fiskernes Side vist stor Interesse for Sagen. Allerede paa dette forberedende Stadium er der givet betydelige Gaver og Tilsagn om rentefri Laan. — Den samlede Udgift vil beløbe sig til ca. 160.000 Kr. Tegningerne er udarbejdet af Arkitekt Christen Justesen, M. af A. A.

Danmarks næstældste Fartøj forlist

Danmarks næstældste Fartøj, Yachten »Anna«, som i over 100 Aar har været hjemmehørende i Marstal, er sprunget Læk ved Strib og sunket paa 12—14 Favne Vand. »Anna« blev bygget i Marstal 1794 af Skibsbygger H. C. Friis, og førtes senere af tre Brødre Hans, Jochem og Jørgen Hansen. Igennem de mange Aar blev det gamle Fartøj bevaret i sin gamle Stil. Det var en typisk Marstalyacht med smukke Linier og Facon, men naturligvis var Skibet nu stærkt medtaget efter at have sejlet i 149 Aar. Det maa betragtes som givet, at »Anna« ikke bliver hævet.

Udgravningsarbejdet i Odense nye Havn afsluttes

Ved Hjælp af en Uddybningsmaskine skal der nu foretages afsluttende Udgravninger i det ny Havnebassin ved Odense. Man maa tage Maskinen i Brug, da man ikke kan torgrave ned til den Dybde, Bassinet skal have, og ogsaa Resten af Spærredæmningen mellem den gamle Havn og den nye skal fjernes af Uddybningsmaskinen, samtidig med at den gamle Havn skal uddybes. For at faa Dybden i Svajebassinet øget fra 7 til 7,5 Meter maa man bortgrave ialt 125.000 Kubikmeter Fyld.

Der har været holdt Licitation paa Arbejdet.

Tilbudene var delt efter to Forslag for Arbejdets Udførelse. Efter det ene Forslag skal den bortgravede Fyld i selvløsende Pramme føres til Egense Dyb, og efter det andet skal Fylden leveres langs Kanalen, dels i Baago Strand, dels paa Nordspidsen af østre Kanaldæmning.

Der forelaa to Tilbud paa Arbejdet efter det førstnævnte Forslag. Lavestbydende var Firmaet Saabye & Lerche med 725.000 Kr. Det andet Tilbud var fra A/S N. C. Monberg og lød paa 765.000 Kr.

Paa Arbejdet efter det sidstnævnte Forslag var der kun et Tilbud. Det var fra Saabye & Lerche og lød paa 867.000 Kroner.

For Saabye & Lerches Tilbud gælder den Tilføjelse, at der i Prisen afkortes 40 Øre pr. Kubikmeter for den Del af Fylden, der graves inden 1. September.

Fra Entreprenør Johs. Sørensen, Odense, forelaa et alternativt Tilbud paa et Arbejde, ved hvilket den gamle Havn skulde tørlægges ved Opførelsen af en Dæmning. Derefter skulde en Del af Fylden torgraves og Resten bortgraves af Uddybningsmaskine. Tilbudet lød paa 825.000 Kr., men man vil næppe anvende denne Form for Bortgravning af Fylden.

De gamle Søfolk

Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond har holdt en Udflygt for 150 gamle Sømænd og Enker efter krigsforliste Sømænd. Der blev drukket Eftermiddagskaffe i Skovriderkroen og senere var der Besøg i Akvariet paa Charlottenlund Slot. Dagen sluttede med Middag i Skovriderkroen.

Sunket i Korsør Havneløb

Skonnerten »Jørga« af Hasle er sunket i Havneløbet i Korsør. Skibet, der var paa Rejse med en Ladning Klinker, havde søgt Havn for Natten i Korsør og var just ved at forløje, da det blev grebet af den stærke indadgaende Strøm og ført ud i Havneløbet, hvor det tørnede imod en Granitpullert, en Rest af den gamle Halskovbro. Fem Minutter efter stod det paa Bunden, saa at kun Masterne rager op. Føreren, Kaptajn Kofoed, med Kone og to Børn samt den to Mands Besætning naaede at redde sig op paa Pullerten.

Svensk konstrueret Redningsflaade

Civilingeniør Rolf Cervin, der er Chefingeniør i Trelleborg Angfartygs Nya Aktiebolag, har konstrueret en Livredningsflaade, udstyret med Radio. I den sidste Tid er der i Øresund foretaget Forsøg med Flaaden, som er bygget hos Kockum.

Flaaden er bygget af Staal, helsvejsset og selvløsende. Den er konstrueret saaledes, at det er ligegyldigt, hvilken Side, der kommer opad, naar den kastes i Søen. De ombordværende har akkurat de samme Muligheder for at faa Adgang til Sengeklæder etc., hvad Side, der end kommer opad.

Om Bord i denne Redningsflaade kan der være 500 Liter Ferskvand. Endvidere er den forsynet med Kortbølgesender, hvorigennem de nødstedte kan kalde en Station i Land eller andre Skibe paa Søen. Radiosenderen staar i Forbindelse med en 14 Meter høj Mast, der bevirker, at man sikkert kan regne med at kunne komme i Forbindelse med en anden Sender.

Efter hele sin Konstruktion er Flaaden betydelig bedre udrustet end de sædvanlige Redningsbaade.

De Eksperter, der har deltaget i Prøveturene, udtaler alle deres Anerkendelse af Civilingeniør Cervins Redningsflaade. Selv om den er et Produkt af Krigen, mener man dog, at den ogsaa vil have Betydning i Fredstid, ikke mindst om Bord i de store Tankskibe. Der har været rejst den Indvending, at Flaaden var for kostbar, men Ingeniør Cervin anfører, at den kan bringes meget betydeligt ned i Pris ved Scietilvirkning.

Redningsflaaden skal om Bord i Lejdeskibet *Falsterbohus* paa dette Skibs næste Rejse.

Første Lejdebaad hjemme igen

Rederiaktieselskabet Saturnus' Motortankskib »Saturnus« er ankommet til svensk Farvand medførende godt 15.000 Tons Olie, bestemt til Forsvaret. »Saturnus« afgik fra Göteborg den 12. Maj og er det første Skib, som har fuldført en Rundrejse, efter at Lejdebaadstrafiken blev genoptaget i Maj i Aar.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLÄTZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Dødsfald

Tidligere Professor ved den tekniske Højskole i Stockholm *Karl Ljungberg* er afgaaet ved Døden, 75 Aar gammel. Den Afdøde var en meget kendt Brobygger.

Blandt Prof. Ljungbergs store Broprojekter kan nævnes Konstruktionen af de af Svenskerne byggede Broer i Iran over Babolfloden og over Karoun. Desuden udarbejdede Professor Ljungberg for adskillige Aar siden et meget diskuteret Projekt til en Øresundsbro fra Amager til Malmø.

*

Den kendte hollandske Skibsmægler E. Wagenborg, Seniorchef for Firmaet E. Wagenborg's Scheepvaart- & Expeditiebedrijf, er afgaaet ved Døden i Delfzijl i en Alder af 77 Aar.

Kaptajn Wagenborg trak sig i 1898 tilbage fra Søen og startede sit Skibsmæglerfirma i Delfzijl, som fra en beskeden Begyndelse udviklede sig til et omfattende Foretagende med Filialer i Groningen, Amsterdam og Rotterdam.

Wagenborg var en førende Skikkelse saavel i Delfzijl's Handelskredse som inden for den hollandske Kyst- og Flodskibsfart.

Svensk Fregat til Ophugning

Fregatten »Vanadis«, der har sejlet Jorden rundt talrige Gange, og som i den sidste Tid af Marinen har været anvendt som Logiskib, er nu solgt til Ophugning for 11.950 Kr. Skibet paaregnes at ville give ca. 10 Tons Kobber og 18 Tons Jern samt to Motorer.

»Ulven«s Hævning

Gøteborgs »Isbrytaren II« er bemyndiget til at deltage i Hævningen af »Ulven«, der nu skal bjerges. Skibet lejes af Marinen for 14.000 Kr. om Maanedens, og der skaffes nyt Materiel til 30.000 Kr.

Intet schweizisk Statsrederi, naar Krigen er forbi

Formanden for Forbundsraadets Erhvervsdepartement, Forbundsraad, Dr. Stampfli, har paa et Møde af Repræsentanter for de schweiziske Konsumentforeninger udtalt, at der ikke kunde være Tale om at beholde en Statshandelsflaade efter Krigen.

Dr. Stampfli's Erklæring fremkom som Følge af en Diskussion om Tilførslerne efter Krigen, idet de førende Eksportører havde anbefalet, at de schweiziske Skibe blev stillet til Raadighed for Landets Forsyninger.

Spaniens største Skibsværft

Soc. Espanola de Construction Naval har meddelt Aktionærerne, at den britiske Kapital i Selskabet nu er ophørt, og de Aktieposter, der hidtil var paa engelske Hænder, er nu i spansk Besiddelse. Den engelske Kapital tilhørte Vickers-Armstrong & Brown, der har været interesseret i Selskabet siden dets Oprettelse i 1908 og havde tre Repræsentanter i Bestyrelsen.

Det spanske Selskabs Aktiekapital er paa 185 Millioner Pesetas.

Portugal bestiller Tankskib

Det portugisiske Rederi Compania Nacional de Navegacao har sluttet Kontrakt med det spanske Skibsværft Sociedad Espanola de Construcción Naval om Bygning af en Tankbaad paa 16.000 BRT. Saasomt den spanske Regering har givet sin Sanktion, vil Kølen blive lagt paa Mata Gorda Værftet i Cadiz. Tankskibet, der skal døbes *San Vincente* er den portugisiske Handelsflaades andet Tankskib. Det første, *San Bras*, blev bygget paa det portugisiske Statsværft Alcaite med Assistance af Burmeister & Wain.

Spansk Jernmalm til Argentina

Et argentinsk Skib er kommet til Buenos Aires med en Last spansk Jernmalm. Leverancen er den første af de 30.000 Tons, som Argentina i Henhold til Handelsaftalen skal have fra Spanien.

1976 Dage om at krydse Atlanten

1976 Dage har det taget for en Flaskepost at tilbagelægge Strækningen Madeira—Bermuda. I Oktober 1937 kastede en portugisisk Journalist en Flaske, indeholdende en Meddelelse fra Fiskekutteren »General Osorio«, i Havet uden for Madeira. Den 11. Marts i Aar fiskede man Flasken op i Mulletbugten ved St. Georgs Øerne paa Bermuda.

»Normandie« skal hæves

Efter hvad der meddeles til »Stockholms Tidningen«

ODENSE MASKINISTSKOLE

Den 9. August paabegyndes nye Kursus som følger:

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen med Afslutning Juni/Juli 1944.

Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister med Afslutning Januar 1944.

Oplysninger om Undervisningsplanerne, Statsunderstøttelse m. m. faas ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827.

Forstanderen.

fra New York, kan Bjergningen af den tidligere franske Atlanterhavsdampner »Normandie«, som sank i New York Havn efter at være blevet hærget af en voldsom Brand, snart ventes afsluttet. De nødvendige Reparationsarbejder er udført, og der skal nu bygges en Bro over Hudsonfloden, hvor Skibet ligger, inden det kan bringes flot en Gang i Midten af Maanedens.

Komprimerede Levnedsmidler

Afskibning af Levnedsmidler i komprimeret Form forsøges fra U. S. A., og man ventet, at de vil komme til at repræsentere en væsentlig Del af Levnedsmiddeltransporterne, hvorved der regnes med 25 pCt. Besparelse af Skibsrum ved Transporter til Lands, til Søs og i Luften.

Til Eftersyn

Det bornholmske »66-Selskab«s Motorsejlere benytter Turistsæsonen, hvor Dampskibene opretholder regelmæssig Fart, til at gennemgaa aarligt Eftersyn paa Ophalingsbeddingen i Rønne Sydhavn. »Ella« har i disse Dage afsluttet dette Eftersyn, og Turen er derefter kommet til »Freja«.

PERSONALIA**75 Aar**

En kendt og afholdt Haandværker, flv. Skibssnedker H. P. J. Pedersen, Hesseløgade 53, fyldte i Onsdags 75 Aar. Skibssnedker Pedersen arbejdede fra sin tidligste Ungdom for A/S »Københavns Flydedok & Skibsværft« og fulgte med, da dette Firma overtoges af »B. & W.«. En Søn af ham, »Maskinmesteren«s Redaktør, Aage J. Chr. Pedersen, fejrede sin Fars 75 Aars Dag i sit Sommerhus ved Bramsnæsvig.

Ordensdekoration

Inspektør ved »Prinsesse Hjem for gamle Sømand og Sømandsenker«, Kaptajn V. J. Weichardt, er udnævnt til Ridder af Dannebrog.

Maskinisteksaminerne

Maskinisteksaminerne ved Københavns Maskinskole er nu afsluttet. Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 72 Eksaminander, hvoraf 62 bestod. Til *Den udvidede Maskinisteksamen* havde der indstillet sig 79 Eksaminander og af disse bestod 70. Til *Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister* mødte 62 Eksaminander, hvoraf 41 bestod. *Maskinpasserprøven* blev bestaaet af de tre Eksaminander, der havde indstillet sig.

Statsbanerne

Efter Indstilling af Trafikministeren er ved kgl. Resolution Undermaskinmester af 1. Grad ved Statsbanerne *Ove Georg Johannes Lorentzen*, Storebæltsoverfarten, udnævnt til Skibsmaskinmester af 2. Grad ved Statsbanerne fra 1. August 1943, indtil videre med Tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

Skibsmægler-Bevilling

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har efter derom af Skibsmægler *Jens Jensen* fremsat Anmodning taget den for ham under 17. Januar 1929 udfærdigede Bevilling som Skibsmægler i København i Forvaring.

25 Aars Jubilæum

Sømandshjemmet Vesterø Havn har paa Onsdag — den 21. Juli — bestaaet i 25 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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

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, Svendborg.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.
 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«.
 Navitas A/S
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 Alfred Olsen Transport Co.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »Phønix«, Esbjerg.
 Poseldon 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«.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 15. Juli 1943.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarots 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 Synvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort. Nr. 156. Kolding Fjord 1943. Maalestok 1 : 20.000. Kortet indeholder Spealkort over Kolding i Maalestok 1 : 6000. Pris: Kr. 3,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

Danmark.

1151. Midlertidigt inddraget Somæke. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

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

Farvandet Syd for Fyn:

<i>Skrams Flak</i>	55° 01', ₅	10° 12', ₃	Spids	r.	1 opadv. Kost	
------------------------------	-----------------------	-----------------------	-------	----	---------------	--

(E. f. S. Nr. 1/6 1943).

I. Østersøen.

1152. (T). Danmark. Gedser Anduvning. Rødsand Rende S. Klokketønde væltet. Rødsand Rende S. Klokketønde paa c. 54° 32',₈ N. 11° 56',₁ E. er væltet. Den vil snarest atter blive bragt i Orden.

1153. Sverige. Åhus S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.

(U. f. s. Nr. 30/1452. Stockholm 1943.)

Indtil 15. September 1943 afholdes Skyde- og Bombekastningsøvelser c. 8,₁ Sm S. for Åhus.

Det farlige Omraade begrænses mod N. af Breddeparallellen 55° 55',₇ N. gennem Helgeåns Munding, mod W. af en Linie parallel med Kysten 600 m uden for denne, mod

S. af Breddeparallellen $55^{\circ} 45'_{,2}$ N. gennem *Knäbäck* samt mod E. af en Linie parallel med Kysten $5_{,0}$ Sm uden for denne. Desuden bestaar Fareomraadet af en Sektor med Centrum i *Friseboäng* paa c. $55^{\circ} 48'_{,5}$ N. $14^{\circ} 11'_{,5}$ E. og Radier i NE. og SE. samt mod E. begrænset af førstnævnte Omraade.

Under Skydning er der hejst et rødt Flag paa Stranden E. for *Friseboäng*. Skydningen indstilles, naar Skibe befinder sig inden for Fareomraadet.

1154. (T). Sverige. Kalmarsund. Sillåsen. Midlertidigt Fyr tændt.

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

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

1155. Finland. Skärgårdshavet. Aland. Sejlöbet Pungö—Askösund. Nye Sømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 18/401. Helsingfors 1943.)

Følgende nye Sømærker er udlagt:

1. En hvid Stage med sort Bælte og 1 sort nedadvendt Kost paa hver af Pladserne:
 $59^{\circ} 59' 33''$ N. $20^{\circ} 00' 17''$ E. og
 $59^{\circ} 59' 37''$ N. $19^{\circ} 59' 54''$ E.
2. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa $59^{\circ} 59' 38''$ N. $20^{\circ} 00' 07''$ E.
3. En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $59^{\circ} 59' 53''$ N. $19^{\circ} 59' 53''$ E.

1156. Finland. Skärgårdshavet. Aland. Nye Ledebaaker.

(U. f. s. Nr. 18/400. Helsingfors 1943.)

Følgende nye Ledebaaker er opført:

1. *Björkör nedre* Baake paa $59^{\circ} 56' 22''$ N. $20^{\circ} 13' 04''$ E. Hvid Firkant med et sort, lodret Midterfelt. Højde over Havet: 14 m.
 2. *Björkör övre* Baake paa $59^{\circ} 55' 56''$ N. $20^{\circ} 14' 10''$ E. Hvid Firkant med et sort, lodret Midterfelt. Højde over Havet: 19_{,5} m.
- Baakerne, der er synlige paa Afstande indtil 5 Sm, er overet i Pejling c. 128° .

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

1157. Sverige. Sundet. Malmö. Taagesignal atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 30/1411. Stockholm 1943.)

Taagesignalet ved *Malmö Vågbrytarbank* paa c. $55^{\circ} 38'$ N. $12^{\circ} 59'$ E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 27/1115 1943.)

1158. Danmark. Store-Bælt. Kerteminde Bugt. Risinge Hoved. N. Skydeplads afmærket.

Skydepladsen N. for *Risinge Hoved* er afmærket med 4 sorte Vagere uden Topbetegnelse, udlagt paa følgende Pladser:

1. $55^{\circ} 26' 48''$ N. $10^{\circ} 43' 57''$ E.
2. $55^{\circ} 26' 21''$ N. $10^{\circ} 45' 29''$ E.
3. $55^{\circ} 25' 41''$ N. $10^{\circ} 44' 50''$ E.
4. $55^{\circ} 26' 13''$ N. $10^{\circ} 43' 07''$ E.

(E. f. S. Nr. 8/479 1943. Kort Nr. 141, Danske Lods III, Side 82).

1159. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved N. Skydeplads afmærket.

En Skydeplads ved *Nyborg* er afmærket med 4 sorte Vagere uden Topbetegnelse, udlagt paa følgende Pladser:

1. $55^{\circ} 19' 40''$ N. $10^{\circ} 51' 56''$ E.
2. $55^{\circ} 18' 55''$ N. $10^{\circ} 53' 12''$ E.
3. $55^{\circ} 18' 25''$ N. $10^{\circ} 52' 09''$ E.
4. $55^{\circ} 19' (14'')$ N. $10^{\circ} 51' (03'')$ E.

(Kort Nr. 143 og 141, Danske Lods III, Side 83).

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1160. Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1097 1943 meddeles, at udover de deri nævnte Skydeøvelser ved *Jægerspris* afholdes følgende Skydninger:
1. Den 29. Juli 1943 afholdes Skydning mod Luftmaal NW. for *Jægerspris*. Fareomraadet under Skydningen strækker sig 2,2 Sm ud fra Kysten mellem Breddeparallellerne 55° 54' N. og 55° 51' N.
2. Den 30. Juli 1943 Kl. 0900—1500 afholdes Skydning med Kanon mod Maal paa Søen fra en Skydeplads paa c. 55° 53',3 N. 11° 56',1 E., c. 500 m N. for *Nissebakker*. Naar der skydes, hejses et Flag, halvt rødt og halvt hvidt, ved Skydepladsen.
Fareomraadet under Skydningen er en Sektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 225° og 315°, samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius 5,4 Sm.
(E. f. S. Nr. 26/1097 1943.)
1161. Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. t. S. Vrag fjernet.
Vraget, der var sunket paa 56° 55' (30") N. 10° 55' (54") E., er fjernet.
(E. f. S. Nr. 23/1030 1943.)
1162. Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. 1/2 E. Vragafmærkning forandret.
Vragafmærkningen ved Vraget, der er sunket paa 57° 39' (10") N. 10° 44' (45") E., c. 6,2 Sm 128° fra *Skagen Havn*, er forandret, saaledes at Vraget nu er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, og en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt henholdsvis 200 m og 60 m WSW. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 15/530 1942. Kort Nr. 101, 100 og 92).
1163. Danmark. Limfjorden. Løgstor. Kanalhavn. Dybde aftaget.
Dybden i Indløbet til *Løgstor Kanalhavn* paa c. 56° 58',2 N. 9° 15',4 E. er aftaget til 3,5 m.
(Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 81. Havnelods, Side 142.)
1164. Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser.
(U. f. S. Nr. 30/1453. Stockholm 1943.)
I Tiden 15.—16. Juli og 19.—24. Juli 1943 hver Dag Kl. 1000—1700 afholdes Skydning med Panserværnskyts fra Egnen ved *Långeby* (c. 58° 43',6 N. 11° 11',5 E.) og Kysten W. for *Långeby* i W.-lig og SW.-lig Retning.
Fareomraadet begrænses mod N af en Linie *Långeby—Gulskär—Båtskär* (c. 58° 45',3 N. 11° 08',1 E.) og videre 4,5 Sm til Søs til Punktet 58° 48',6 N. 11° 02',1 E., mod E. af en Linie mellem *Långeby* og *Klätten* (c. 58° 42',6 N. 11° 11',1 E.) samt mod S. af en Linie fra *Klätten* 4,5 Sm i Retning 228° til Punktet 58° 39',25 N. 11° 05',30 E.
Under Skydning er der hejst et rødt Flag paa *Stora Huvudet* (3,08 Sm NW. for *Grebbestad*) samt paa den trigonometriske Station 200 m E. for *Saltvikens N.-Spids* (2,10 Sm NW. for *Grebbestad*).
Skydningen afbrydes for passerende Skibe, men man anmodes om at undgaa unødigt Ophold i Fareomraadet.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1165. Norge. Lofoten. Skråva. Sjøholmsundet. Mole opført.
(E. f. S. Nr. 12/383. Oslo 1943.)
Molen, der blev paabegyndt i *Sjøholmsundet* paa c. 68° 09',8 N. 14° 39',6 E., er nu færdigbygget. Molen gaar fra et Punkt paa *Sjøholmens* W.-Side, 220 m 22° fra *Skråva Fyr*, i Retning 310° til *Masterleiholmen*.
(E. f. S. Nr. 19/664 1942.)

1166. Norge. Sør-Helgeland. Vefsenfjorden. Spærret Omraade.
(E. f. S. Nr. 12/373. Oslo 1943.)
Omraadet i *Vefsenfjorden* mellem Meridianerne $12^{\circ} 41',_4$ E. og $12^{\circ} 50',_7$ E. er spærret for Sejlads og Fiskeri.
c. $65^{\circ} 57'$ N.
1167. Norge. Trondheimsleia. Mineomraade.
(N. f. S. Nr. 27/1546. Berlin 1943.)
Man advares mod Sejlads og Fiskeri i *Trondheimsleia* mellem Meridianerne $9^{\circ} 31'$ E. og $9^{\circ} 45'$ E.
Omraadet maa kun befares efter indhentet Tilladelse fra Havnekaptajnerne eller Vagtfartøjerne.
c. $63^{\circ} 38'$ N.
1168. Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.
(E. f. S. Nr. 12/380. Oslo 1943.)
Vibransøysund mellem *Garsøy* paa c. $59^{\circ} 25',_2$ N. $5^{\circ} 14',_8$ E. og *Kyllingøy* paa c. $59^{\circ} 25',_3$ N. $5^{\circ} 15',_2$ E. er lukket for Gennemsejling for alle Skibe og Fartøjer.
1169. Norge. Vest-Agder. Ullerøysund. Oplysning om Grund.
(E. f. S. Nr. 12/384. Oslo 1943.)
En $7,7$ m Grund er fundet paa $58^{\circ} 02' 28''$ N. $6^{\circ} 56' 35''$ E., 250 m $44^{\circ},_5$ fra *Ullerøysund Fyr* paa *Mågetangen*.
(E. f. S. Nr. 24/1043 1943.)
1170. Norge. Vest-Agder. Tregde S.-lige Indsejling. Risøy E. Oplysning om Grund.
(E. f. S. Nr. 12/382. Oslo 1943.)
I Sejlløbet *Oddfjorden*—*Tregde* er paa $57^{\circ} 59' 21''$ N. $7^{\circ} 34' 21''$ E., 60 m 102° fra *Risøy NE*.-Spids, fundet en Grund med 3 m Vand. 6 m Kurven gaar c. 20 m E. om Grunden.
1171. Tyskland. Föhr NE. Kabel udlagt. Ankringsforbud.
(Meddelelse fra det Kgl. Danske Konsulat i Flensborg den 29. Juni 1943.)
Et Stærkstrømskabel er udlagt i *Norderaue* til Øen *Föhr*. Kablet er afmærket med 2 Pæle, mærket *K*, paa henholdsvis $54^{\circ} 41' 46''$ N. $8^{\circ} 34' 20''$ E. og $54^{\circ} 41' 50''$ N. $8^{\circ} 34' 31''$ E., paa *Föhr NE*.-Side.
Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 200 m fra den Linie, hvori man har de to Kabelskilte overet.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1172. Sverige. Østersøen. Sundet. Oplysninger om Falsterbokanalen.
(U. f. S. Nr. 29/1402. Stockholm 1943.)
E. f. S. Nr. 52/1698 1941 udgaar.
Falsterbokanalen med Indsejlingsrender, som aabnedes 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 $7,20$ 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 *Höllviken* mellem N.-lige Munding og $2,7$ Sm fra Kysten 90 m.
mellem $2,7$ Sm fra Kysten og Molehovederne..... 80 m.
indenfor Bølgebryderne indtil c. 100 m fra Kystlinien..... 105 m.

- b) I Kanalen gennem *Falsterbonåset* og c. 100 m fra Kystlinierne i *Höllviken* og i *Kämpingebukten*..... 40 m.
 c) I *Kämpingebukten*:
 indenfor Bølgebryderne fra c. 100 m fra Kystlinien..... 80 m.
 i Indsejlingsrenden S. for Bølgebryderne..... 100 m.

Den frie Gennemsejlingsbredde er mellem Molehovederne i saavel *Höllviken* som *Kämpingebukten* 70 m. Gennemsejlingsbredden ved *Höllviksbroen* og ved Sluserne er 25 m. c. 80 m S. for Kystlinien ved *Höllviken* er opført en Jernbane- og Vejbro over Kanalen, *Höllviksbroen*. Broen er en Klappro; Gennemsejlingens frie Bredde er 25 m, den fri Højde fra daglig Vande til Underkant af Dragerne er 3,9 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 og lige indenfor nævnte Kystlinie paa Kanalens W.-lige Side. Duc d'Alber og Fortøjningsringe ved Kanalbredderne.

A n m. Ved Sejlløbets Sider og lige udenfor Kystlinien i saavel *Höllviken* som *Kämpingebukten* findes paa hvert Sted 2 Duc d'Alber til særlige Formaal.

Det er forbudt at fortoje til disse sidstnævnte Duc d'Alber.

Hvis Sejlads gennem *Falsterbokanalen* af en eller anden Grund indstilles helt, angives dette ved Stopsignaler. Stopsignalerne gives med Signallanter, 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. $12^{\circ} 56',_{06}$ E. samt paa S.-lige Kaj i *Klagshamns* Havn paa $55^{\circ} 31',_{35}$ N. $12^{\circ} 53',_{66}$ E. Hver af Signallanterne paa Kanalens Molehoveder viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.; Stopsignalet ved *Klagshamn* er to vandret for hinanden anbragte Signallanter, der viser hvidt 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 Signallanter 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 Signallanter har en Højde over Vandet af c. 4,5 m.

For Regulering af Trafiken gennem Kanalen er endvidere anbragt Signallanter, som følger:

For S.-gaaende Sejlads: Paa Broens N.-Side foran Manøvrehuset og paa N.-Siden af S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus.

For N.-gaaende Sejlads:

Paa S.-Siden af saavel S.-lige som N.-lige Sluses E.-lige Maskinhus.

Samtlige Signallanter har en Højde over Vandet af c. 6 m.

Slusegabenes Sider belyses af gult, indirekte Lys.

Kanalen vil uden Afgift 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.

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

1173. Sverige. Falsterbokanalen. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.

(U. f. S. Nr. 29/1402. Stockholm 1943.)

E. f. S. Nr. 1/223 og 8/495 1943 udgaar.

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 Molehovederne henholdsvis i *Kämpingebukten* og i *Höllviken*, give Ankomstsigt, som gentages, saafremt Lyssignalet, der angiver, at Skibets Signal er opfattet, ikke bliver tændt.

2. Under Sejlads gennem Kanalen skal Skibe nøje følge de Anvisninger, som gives gennem viste Passagesignaler, og under ingen Omstændigheder maa man komme Bro eller Sluser nærmere end 200 m, uden at Passagesignalerne giver Tilladelse til Passage. Grænserne, uden for hvilke der skal stoppes op, er paa E.-Siden af Kanalen angivet ved hvide, firkantede Flader med sort Ring, der om Natten er belyst.

C. Rækkefølge mellem ventende Skibe.

Hvis flere Skibe, der gaar i samme Retning, nødsages til at stoppe op, medens de venter paa, at Broen eller Sluserne skal blive aabnet, skal Skibene derefter, eet ad Gangen, passere gennem Bro eller Sluser i den Rækkefølge, hvori de er ankommet.

Kun under gode Vejrforhold maa der samtidigt befinde sig 2 eller flere Skibe paa Strækningen mellem de 2 Sluser.

D. Lydsignaler.

Foruden de almindeligt gældende Signaler skal Skibe under Sejlads i Kanalen og Indsejlingsrenderne yderligere anvende følgende Lydsignaler:

— •	Opmærksomheds- og Svarsignal fra N.-gaaende Skib til andet Skib.
• —	Opmærksomheds- og Svarsignal fra S.-gaaende Skib til andet Skib.
—	Jeg er under Gang.
— —	Jeg ligger stille.
— — —	Jeg gaar til Kaj.
— — •	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:

- Et-Blink: Svartsignal.
- 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 Svartsignal, til Skibe kommende fra *Kämpingebukten* paa S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus, til Skibe kommende fra *Höllviken* paa Broens Manøvrehus.

Om Dagen kan der fra Broens Manøvrehus og ved S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus ogsaa gives Stoppsigtal ved at vise et rødt Haandflag og Signal „Gennemsejling tilladt“ ved at vise et grønt Haandflag.

Om Natten kan samme Signaler gives ved at svinge med en rød eller en grøn Lanterne.

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

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

Vises Stoppsigtal 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 Ankomstsinal, tændes Svarsignal. Dette efterfølges snarest af den Signalmæddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.

4. Skibe maa ikke komme nogen af Sluserne nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ gives med fast Lys.

5. Vises Signalet „Stop“, skal Farten tages af Skibet.

6. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne S. for S.-lige Sluse.

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

8. Kommer flere Skibe efter hinanden, gives ny Ordre pr. Signal til hvert enkelt Skib.

Naar Signalet „Gennemsejling tilladt“ er vist, gaar det første Skib gennem Slusen, hvorefter Signalet slukkes. 10—20 Sekunder derefter gives Signal til det næste Skib, der staar for Tur.

9. Naar den S.-lige Sluse er passeret, skal Opmærksomheden henvendes paa de Signaler, der bliver givet fra E.-lige Maskinhus ved N.-lige Sluse.

10. Vises Signalet „Stop“ fra N.-lige Sluse, tages Farten af Skibet.

11. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes til Duc d'Alberne mellem Sluserne.

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

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

1. Vises Stopsignal med hvidt Hurtigblink ved *Klagshamn* eller med rødt Hurtigblink ved det E.-lige Molehoved i *Höllviken*, skal Skibet vende, hvis det med Hensyn til dets 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 Ankomstsinal til Brovagten.

3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsinal, tændes Svarsignal. Dette efterfølges snarest af den Signalmæddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.

4. Skibe maa ikke komme Broen nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ er givet.

5. Vises Signalet „Stop“, skal Farten tages af Skibet.

6. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne i Havnebassinet i *Höllviken*.

7. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem Broen og N.-lige Sluse.

8. Kommer flere Skibe efter hinanden, gives ny Ordre pr. Signal til hvert enkelt Skib.

Naar Signalet „Gennemsejling tilladt“ er vist, gaar første Skib gennem Broen, hvorefter Signalet slukkes. 10—20 Sekunder derefter gives Signal til det næste Skib, der staar for Tur.

9. Naar Broen og den N.-lige Sluse er passeret, skal Opmærksomheden henvendes paa de Signaler, der bliver givet fra E.-lige Maskinhus ved S.-lige Sluse.

10. Vises Signalet „Stop“, tages Farten af Skibet.

11. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne mellem Sluserne.

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

I. Forskellige Bestemmelser.

1. Passage af Kanalen er kun tilladt for Skibe med Maskinfremdrivning eller for Skibe, der bugseres. Skibe skal benytte Bugserhjælp i den Udstrækning, som vedkommende Lodsstation anser for paakrævet.

2. Sejlskibe med Hjælpemotor maa ikke passere Kanalen mellem Molehovederne i *Höllviken* og i *Kämpingebukten* med Sejl helt eller delvis sat.

3. Ved Fortøjning til Fortøjningsstederne skal der straks sættes fast til Fortøjningsringene paa Bølgebryderne eller ved Kanalens Bredder. De paa Duc d'Alberne værende Fortøjningskroge maa kun midlertidigt benyttes som Hjælp under Fortøjningsarbejdet.

Til Fortøjningsarbejdet kan der ikke regnes med Hjælp fra Kanalpersonalets Side.
4. Hvis et Skib synker eller grundstøder i Kanalen, paahviler det Skibets Fører eller Reder uopholdeligt at fjerne det herfra, i modsat Fald vil det paa Skibets eller Rederiets Bekostning blive fjernet af det Offentlige.

5. Det er forbudt:

- a) at fastgøre Trosser eller Liner i Bro, Sluser, Afviserværk eller lignende, ogsaa i Duc d'Alberne paa anden Maade end ovenfor angivet,
- b) uden gyldig Grund at ligge stille i Kanalen,
- c) i Kanalen at udkaste Aske, Olie eller lignende, som kan foraarsage For- mindskelse 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,
- e) at have Sidefartøjer udsvinget under Sejlads paa Strækningen mellem Molehovederne i *Höllviken* og i *Kämpingebukten*,
- f) at ankre indenfor Kanalområdet uden i Forbindelse med Fortøjning til Fortøjningspladserne,
- g) at fortøje uden Tilladelse, enten pr. Signal eller af Kanalinspektøren,
- h) uden særlig Tilladelse at blive liggende ved Fortøjningspladserne, naar Signal for Fortsættelse af Rejsen er givet.

6. Foruden ovennævnte Bestemmelser vil alle af Kanalinspektøren givne Anvisninger være at holdes efterrettelige.

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

(E. f. S. Nr. 1/223 og Nr. 8/495 1943.)

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. 87. Die Ostfriesischen Inseln mit Helgoland.

† D. 1302. Reval-Bucht.

† D. 1303. Packerort bis Wulf.

Tillæg.

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

1174. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Taars Fyr W. Vrag.

Et Vrag, hvorfra en Mastestump rager c. $\frac{1}{2}$ m over Vandet, ligger sunket paa c. $54^{\circ} 52',_5$ N; $11^{\circ} 00',_4$ E. c. 1 Sm W. for Taars Fyr.

1175. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker genudlagt.

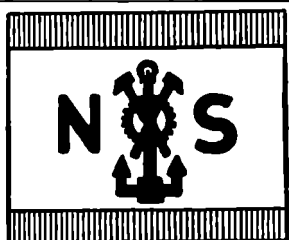
Nedennævnte Sømærker er genudlagt:

- a. *Knastegrund* Klokketønde c. $55^{\circ} 02',_7$ N. $10^{\circ} 14',_2$ E.
- b. *Knoldhjørne E.* Stumtønde c. $55^{\circ} 03',_6$ N. $10^{\circ} 14',_0$ E.
- c. *Langetangflak* Lystønde c. $55^{\circ} 04',_1$ N. $10^{\circ} 14',_0$ E.
- d. *Bjørnø N.* Lystønde c. $55^{\circ} 04',_4$ N. $10^{\circ} 14',_5$ E.
- e. *Højen* Klokketønde c. $55^{\circ} 05',_0$ N. $10^{\circ} 14',_9$ E.

(E. f. S. Nr. 23/1026 1943.)

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

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

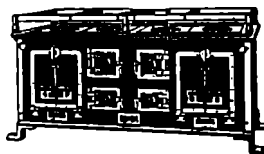
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



*Kabys - Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARENING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KIBENHAVNSKE SØ-ARRANGEFØRING

TELEGRAM-ADRESSE: ØJØRDING TELEFON NR. 1910 081811

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 606

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hudes.
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 29

FREDAG 23. JULI 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Tyskerne og Italienerne melder om mange ødelagte allierede Skibe i Forbindelse med Felttoget paa Sicilien. Tilsyneladende raader de Allierede imidlertid over mægtige Tonnageresourcer i dette Kamprum, thi fra Akseide fremkommer der jævnligt Meddelelser om, at de Allierede har landsat saavel nye Tropper i store Mængder som Masser af nyt Krigsmateriel. Aktionen imod Sicilien er den første alvorlige Prøve, de Allierede har foretaget paa en Landgang paa fjendtlig Kyst i virkelig stor Stil, og det, man fra et tonnagemæssigt Standpunkt var spændt paa at se, nemlig om de Allierede kunde skaffe de nødvendige Forstærkninger af Tropper og Materiel frem over Søen, synes de at have klaret uden større Vanskeligheder.

Om Sicilienfelttoget er Optakten til Krigens afgørende Fase, er der naturligvis ingen, der ved, men i engelske Shippingkrede synes Diskussionen om den engelske Skibsfarts Stilling efter Krigen at vokse i Intensitet, og der er særlig eet Forhold, der træder i Forgrunden, nemlig den voldsomme Aareladning den engelske Handelsflaade har været ude for i Krigens Løb, og den store Forøgelse af U. S. A.'s Handelsflaade, som ved Krigens Afslutning beregnes at være dobbelt saa stor som den engelske. Det har jo længe været kendt, at de Erstatningssummer, der udbetales til de engelske Rederier for krigsforlist Tonnage, langt fra dækker Omkostningerne ved Bygningen af tilsvarende nye Skibe, og det gøres derfor gældende, at medmindre der sker en radikal Ændring i dette Forhold, vil den engelske Rederiverden ved Krigens Afslutning være stillet overfor næsten uovervindelige Vanskeligheder i Spørgsmaalet om Handelsflaadens Genopbyggelse.

Ogsaa paa andre Hold synes man at hælde til den Anskuelse, at Krigen nu har naaet et afgørende Stadium. Svenske Aviser ved saaledes at berette fra New York, at forskellige Følere allerede er fremme fra Timecharteroperators om Tonnage paa Timecharter efter Krigens Afslutning, men, tilføjes det, Befragtninger af denne Art er naturligvis ikke mulige endnu, da de forskellige Staters Foranstaltninger overfor Skibsfartserhvervet stiller sig i Vejen for Redernes Forsøg paa at forberede Fredsbeskæftigelsen for deres Tonnage. Desværre nævner den svenske Avis intet om, hvilke Rater der antydes for saadan Forretning.

Fra de oversøiske Markeder foreligger der stadig kun sparsomme Rapporter. Striken i de østamerikanske Kulminer har medført en saa betydelig Nedgang i Kulafskibningerne til Sydamerika, at den mindre Tonnagetilgang til disse Markeder har medført, at f. Eks. Fragten for Hvede i Sække fra River Plate til Callao er forhøjet fra \$23 til \$25. Iøvrigt melder New York stadig om stor Efterspørgsel efter Tonnage i Malmfarten fra Indien, Sydafrika o. s. v. til Northern Range til uforandrede Rater. Der har kun været ringe Tildeling af Tonnage til Vestindia- og Canadafarten, men i New York venter man i nær Fremtid, at en stor Del af de Trades, som i lange Tider har været Stedbørn m. H. t. Tonnagetildeling, vil faa mere Skibsrum tildelt paa Grund af den stærkt stigende Nybygningsproduktion.

Fra London foreligger ingen Nyheder om de engelsk kontrollerede Markeder, men paa den derværende Børs noteres uforandret \$60 for Hvede fra River Plate til Portugal, ligesom River Plate/Eire stadig indikerer \$90. For en Last Nitrat fra Chile til Santos indikeres for neutral Tonnage \$14.

Markederne i vore hjemlige Farvande er stadig rolige. Der er givet Stem til enkelte Baade for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark paa Basis af de fastsatte Rater. I de Trades, hvor Ratedannelsen er nogenlunde fri, er Tendensen svagere. Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark er saaledes sluttet til Kr. 16.50 for 3100 Tonner og for Brunkul fra Horsens til København er betalt Kr. 7.25 for 2200 Tonner. Malmfarten fra Sverige til Tyskland aflager stadig ikke ubetydelige Tonnagemængder, især for senere Positioner.

EFTERKRIGSTIDENS PROBLEMER I DANMARK

Det er flere Gange blevet hævdet, at Staten ved Tilrettelæggelsen af Overgangstidens økonomiske og beskæftigelsesmæssige Forhold bør tage de store Erhvervsgrupper med paa Raad.

Regeringen, eller rettere dens Beskæftigelsesudvalg, har for nylig tilstillet Erhvervsorganisationerne Meddelelse om, at et saadant Samarbejde er ønskeligt og har samtidig indbudt dem til at lade sig repræsentere ved de forberedende Forhandlinger.

Indbydelsen er tilstillet Landbruget, Industrien, Handelen, Fragtnævnet og Arbejdernes Erhvervsraad, og naar Organisationerne har udpeget deres Repræsentanter, vil disse antagelig snart træde i Forhandling med Regeringens Beskæftigelsesudvalg, der bestaar af Finansministeren, Handelsministeren, Landbrugsministeren, Indenrigsministeren, Arbejdsministeren, Socialministeren, Trafikministeren, Ministeren for offentlige Arbejder samt Statsministeren med sidstnævnte som Leder.

Noget Tidspunkt for Forhandlingernes Begyndelse er ikke aftalt.

1518 MILL. KR. PAA CLEARING

Den eneste større Bevægelse paa Aktivsiden af Nationalbankens Balance pr. 15. Juli er en Fremgang paa 20 Mill. til 1518 Mill. Kr. i Tilgodehavender paa Clearing-Konti med Udlandet. Endvidere bemærkes, at Guldbeholdningen er formindsket med 50.000 Kr. Det er første Gang siden 31. Marts, der er Bevægelse paa denne Konto. Seddelcirkulationen er formindsket med 21 Mill. Kr. til 997 Mill. Kr., og endvidere er der paa Passivsiden en Forøgelse af 58 Mill. Kr. i Indskud paa Folio, Konto Kurant etc., og denne Konto er dermed oppe paa 2366 Mill. Kr. Desuden bemærkes en Nedgang paa 19 Mill. til 175 Mill. Kr. i Forskellige Kreditorer.

DØDSBUDESKABER FRA HAVET

Til Familien i Hellerup er der indløbet Meddelelse om, at Kaptajn *Sverre Brekke* er omkommet ved et Krigsforlis. Meddelelsen kom frem netop den Dag, da Kaptajnens Svigerfader, Redaktør Jacob Wolsing, blev begravet i Aalborg. Kaptajn Brekke, der blev 54 Aar gammel, efterlader sig Hustru og tre Børn.

Den 60-aarige Styrmand *Niels Kaarby*, Odense, er ifølge Meddelelse til hans Familie omkommet som Følge af et Ulykkestilfælde paa et dansk Skib i Udenrigsfart.

I det forleden udkomne Nummer af Radiotelegrafisternes Medlemsblad oplyses det, at Radiotelegrafist *Kjeld Peter Johannes Andersen* er blandt de savnede fra et af Ø. K.'s krigsforliste Skibe. Telegrafist Andersen, der blev 39 Aar gammel, sejlede indtil 1932 i Dampskibsselskabet Norden, hvorefter han traadte over i Ø. K. I Midten af Juni 1939 mønstrede han i Motorskibet *Siam*, som sidste Gang forlod Danmark i Begyndelsen af Aaret 1940. Efter dette Skibs Forlis maa Andersen være blevet ansat i et andet af Kompagniets Skibe udenfor Spærre-zonen. Han efterlader sig Hustru og lille Datter.

SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG

»Handels- og Søfartsmusset paa Kronborg« og »Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner« har udsendt Museets Aarvog for 1943. Det er anden Gang, den smukke og interessante lille Bog udsendes. Den indeholder ogsaa i Aar en Række fortrinlige Artikler, illustreret med glimrende reproduce-rede Billeder.

Kaptajn *Carl V. Sølvér* har skrevet en Artikel om Vasco da Gama og hans Rejser i Begyndelsen af det sekstende Aarhundrede. Sekretær, cand. jur. *Knud Strandgaard* fortæller om gamle Ladnings- og Befragtningsdokumenter, og Museumsdirektør *Knud Klem* beskriver den danske Ostindie- og Kinahandel lige fra Ove Geddes første Togt til Trankebar og indtil vi opgav vore ostindiske Besiddelser i 1845.

50 AAR

En af det danske Erhvervslivs fremstaaende Mænd, Direktør *Valdemar Steen-Christensen*, fyldte i Mandags 50 Aar.

Direktør Steen-Christensen, der er født i København som Søn i det Christensen'ske Kuldynasti, hvis Rødder er dybt plantet i en gammel Sømandsslægt fra Rudkøbing, kom selv som ganske ung ind i Handelen. Efter Uddannelse herhjemme og i England i Kuleksportfirmaer i London, Newcastle, Glasgow, Hull og Cardiff kom han ved Slutningen af sidste Verdenskrig hjem til Danmark, hvor han blev ansat i Slægtsfir-maet i Aarhus. I 1921 kom han tilbage til Køben-havn for at overtage Posten som administrerende Di- rektør for *Aktieselskabet De forenede Kulimportører*.

Som bekendt er De Forenede Kulimportører deres egen Reder, og Rederifdelingen indenfor den store Virksomhed har ikke mindst haft Direktør Steen-Christensens Interesse og Kærlighed. Hvad enten det nu skyldes Sømandstraditionerne hjemme fra Rudkøbing eller blot en indgroet Kærlighed til Søen og dens Mænd, har Steen-Christensen altid omfattet denne Gren af sit mangesidige Virke med stor Interesse.

En lang Række Bestyrelsesposter og Tillidshverv indenfor Kulbranchen er ham betroet, og tillige har han siden 1925 været Medlem af Sø- og Handelsretten.

SVERIGES LEJDEBAADS-IMPORT I 1942

Sverige har i 1942 rundt regnet fordoblet sin Lej- debaads-Import i Forhold til det foregaaende Aar.

Mens Landet i 1941 med Lejdebaade ialt importerede 200.000 Tons Varer til en Krigsforsikrings- værdi af 200 Mill. Kr., var de tilsvarende Tal for 1942 paa 426.000 Tons Varer og 390 Mill. Kr. Ca. 20 pCt. af den Varemængde, Lejdebaadene i 1942 bragte til Sverige, kom fra U. S. A. og ca. 75 pCt. fra Mellem- og Sydamerika.

Med Lejdebaadene eksporterede Sverige paa sam- me Tid en Varemængde paa 200.000 Tons til en Krigsforsikringsværdi af 160 Mill. Kr. Hele denne Eksport gik til Sydamerika.

Lejdebaadstrafiken, der varetages af det svenske Erhvervsliv under Statens Kontrol, omfattede i Fjor ialt 58 indgaaende og 60 udgaaende Skibe. Tre af de Skibe, der var indsat i Lejdebaadstjenesten, krigs- forliste paa Vejen hjemad.

Den Import, Sverige faar ved Hjælp af Lejdebaa- dene, svarede i 1942 til 10—15 pCt. af den normale Import fra oversøiske Lande. Det er saaledes ikke særlig meget, men Lejdebaadstrafiken har dog gan- ske naturligt en temmelig stor Betydning for Forsy- ningssituationen i Sverige. Den har gjort det muligt for Svenskerne at opretholde en højere Levestandard i Krigstiden, end de ellers havde kunnet.

DE SVENSKES NYBYGNINGER

I den første Halvdel af dette Aar er den svenske Handelsflaade blevet forøget med 26 Nybygninger til Landets eget Behov. Ti af disse Skibe blev søsat i Halvaaret, medens 16 blev gjort færdige og afleveret.

Det drejer sig i Hovedsagen om Motorskibe, idet kun tre mindre Skibe paa omkring 3000 BRT. blev udstyret med Dampmaskiner. Ser man bort fra tre Motorskonnerter og to Kystmotorskibe paa mellem 220 og 800 BRT., ligger Skibenes gennemsnitlige Størrelse paa 8000 Tons Lasteevne. Omregnet i BRT. bliver den gennemsnitlige Størrelse 5500 Tons. De to stør- ste Skibe er de to Tankmotorskibe *Glimmingehus* paa 13.500 Tons d.w. og *Ferroland* paa 12.600 Tons d.w. Det første af disse Skibe betyder sammen med sit Søsterskib det første Forsøg paa at sætte en saakaldt »Malmtankbaad« i Fart.

Løvrigt er der blandt Nybygningerne ved Siden af de rene Fragtskibe ogsaa flere Ruteskibe med Passa- gerindretning, Lastkølerum o. s. v.

De fleste af de nye Skibe er Søsterskibe til Skibe, der tidligere er sat i Ordre i Serier paa ti eller flere Enheder. Paa Grund af Forholdene bliver Flertallet af de nye Skibe lagt op, idet Hovedformaalet med Ny- bygningerne er at være forberedt paa Situationen efter Krigen. I denne Forbindelse er det interessant at se den Fart, Skibene er bygget til. For 18 af Skibenes Vedkommende varierer Farten mellem 9 og 22 Knob. De større Fragtbaade er bygget til 12½—14 Knob og Ruteskibene til 16—17 Knob, medens et Passager- skib til Nordsøfarten er bygget til 22 Knob.

DEN SVENSKES TONNAGEPOLITIK OG TYSKLAND

I den tyske Presse fremkom for nylig en Kritik mod de svenske Rederes Tonnagepolitik, fordi man trods Oliemanglen vedblev at bygge Motorskibe, der paa Grund af manglende Brændselstoffer maa oplægges. I Anledning af denne Kritik har Direktør Hedén fra Götaverken nu understreget, at Sverige maa tilpasse sit Skibsbygningsprogram efter de Krav, der vil blive stillet i Fredstid.

Erfaringen har vist, at kun de store Motorskibe kan være konkurrencedygtige, og derfor er de sven- ske Rederes Nybygningsordrer ganske naturlige. For Østersøfartens Vedkommende, der betjenes af mindre Skibe, turde Damperne have en vis Eksistensberetti- gelse.

Men ogsaa fra tysk Side lyder der Røster til For- del for denne svenske Rederindstilling. Saaledes ud- vikler *Berliner Börsenzeitung* i en længere Artikel Ny- bygningsprogrammerne, og det hedder heri, at den svenske Rederpolitik er forbilledlig og fremsynet.

JOMFRUREJSER I LEJDETRAFIKEN

To svenske Skibe har i Lejdetrafikens Tjeneste til- traadt deres Jomfrurejser. Det var Rederiaktie- selskabet »Kungsoil« Tankmotorskib »Julius« og Svensk Ø. K.'s »Mindoro«, som da gik ud paa deres første Rejse over Oceanerne. De to Skibe har, siden de blev færdige for godt et Aar siden, ligget uvirksomme i Göteborgs Havn. »Julius«, som er det hidtil største Lejdeskib, er paa 17.300 Tons Dødvægt. »Mindoro« er paa 10.040 Tons Dødvægt. Begge Skibe gaar i Ballast til Amerika.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Kockums Varv i Malmö har der været Søsætning af Svenska Amerika Mexico Liniens nyeste Lastmorskib. Det nye Skib, der i Daaben fik Navnet *Krageholm*, er bygget til højeste Klasse i Lloyd. Det er hel-svejsjet og af samme Type som Rederiets nyeste Linieskibe. I Dækshuset midtskibs er der Bolig for Officererne og fire Passagerkahytter, der kan tage otte Passagerer. Paa den ledigblevne Bedding blev Kølen lagt til et Søsterskib til *Krageholm*.

*

Den svenske Sømandsuddannelse og Røster om den danske.

Efter at *Sveriges Allmänna Sjöfartsförening* har taget Initiativet ved en Henvendelse til Regeringen, har denne nu indkaldt Sagkyndige for at faa en grundig Udredning vedrørende Uddannelsen af Befalingsmænd til Handelsflaaden. Udredningen vil komme til at falde i to Afsnit, nemlig vedrørende Uddannelsen af Dæksofficerer og Uddannelsen af Maskinofficerer.

Formand for dette Udvalg er Generaldirektøren for Patentverket *Nils Löwbeer*, og blandt de Sagkyndige er Skibsreder Gorthon, Direktør Gunnar Osvald, Sveriges Fartygsbefälsförening, og Direktør Anders Söre i Svenska Maskinbefälsförbundet.

Den direkte Anledning til Nedsættelsen af de to Kommissioner er en Skrivelse af 22. Juni 1942 fra Sveriges Allm. Sjöfartsförening til Regeringen, hvori det paapegedes, at den nuværende Uddannelse af Dæksofficerer, der blev omorganiseret i 1931, i for høj Grad er præget af Reminiscenser fra Sejlskibstiden. Desuden hed det, at en samlet Uddannelses-tid paa 5½ Aar kan udnyttes bedre end gennem 3½ Aars Sejlsdags og 2 Aars Skoletid. Foreningens Bestyrelse paapegede, at Uddannelsen i langt højere Grad end hidtil bør tage Hensyn til Nutidens revolutionerende tekniske Fremskridt, og at der bør gives mere Undervisning i Fysik, Elektricitetslære, Mekanik og Skibsbygning. Apprentice-Systemet bør udvides for i højere Grad at gøre Officersaspiranterne fortrolige med de tekniske Hjælpemidler.

Med Hensyn til Uddannelsen af Maskinofficerer anfører Bestyrelsen lignende Synspunkter. Udviklingen baade af Fremdrivningsmaskineriet og Hjælpemaskineriet er naaet saa vidt, at det er ønskeligt at give Eleverne i Overmaskinistklasserne en dybere Indsigt i Maskinlærens Teori samt i Matematik, hvorimod den beskrivende Del af Maskinlæren kunde udelades og Undervisningen i Skibsbygning udskilles som et Fag for sig. Endvidere bør der lægges mere Vægt paa Undervisningen i Svensk og Engelsk, og muligvis indføres Undervisning i Tysk.

Nyordning inden Krigens Afslutning

Regeringen overgav Sjöfartsföreningens Skrivelse til Kommercekollegiet, som i en Erklæring af 6. Oktober 1942 bl. a. fremhævede, at Spørgsmaalet om Læsetidens Længde bl. a. afgang af Elevernes Forkundskaber, og at en eventuel Kommission derfor ogsaa burde overveje dette Spørgsmaal. Ogsaa Læreruddannelsen trænger til Reformer. Da der er et stort Behov for saakaldte Styrmandstelegrafister, burde der maaske ogsaa gives Navigatørerne Adgang til umiddelbart efter deres Eksamen at gennemgaa et Radiokursus. Kollegiet anbefalede, at der snarest nedsattes en hurtigt arbejdende Kommission, saa at Uddannelsen efter nye Retningslinier kunde være i Gang eller i hvert Fald tilrettelagt ved Slutningen af den nuværende Krig.

Handelsminister *Eriksson* har derefter konfereret med Undervisningsministeren og Forsvarsministeren og anbefaler, at hele Spørgsmaalet snarest underkastes en grundig Behandling. Ganske vist er det ikke

Götaverken har i Øjeblikket Ordre liggende paa 35 Handelsskibe paa en sammenlagt Tonnage af 330.000 Tons d.w. eller nøjagtig det samme Tal som for et Aar siden. Værftet har Materialer til dette Aars Udgang. Materialeimporten fra Tyskland betegnes som usædvanlig tilfredsstillende. De norske Bestillinger, der for største Delen bestod af Tankskibe, er efterhaanden blevet afviklet, og Værftets Krediter til norske Redere er under Krigens formindsket fra 23 til 15 Millioner Kroner.

stort mere end et Decennium, siden den nuværende Ordning indførtes, men i dette Tidsrum har Søfarten gennemgaaet en stærk Udvikling. Navnlig har den store Forøgelse af den transoceaniske Skibsfart medført en gennemgribende Nydannelse af det tekniske Udstyr, som ligeledes har paavirket de smaa og mellemstore Skibes Maskineri, og hele denne Udvikling stiller stærkt forøgede Krav til Skibsofficererne. Kravet om en fuldgod Rekruttering af Officersbesætningerne vinder i Styrke ved den Konkurrence mellem Søfartsnationerne, som kan ventes efter Krigens.

Elever med særlig Uddannelse?

Udredningen skal tage Sigte paa at rationalisere og modernisere Navigationsskolernes Undervisningsplaner, men man bør undgaa at forlænge selve Studietiden, men derimod ved at udskyde ikke aktuelt Stof til Fordel for de Emner, som den moderne Udvikling forudsætter Kendskab til.

Kommissionen skal ogsaa tage Stilling til Spørgsmaalet om en særlig Uddannelse af de Elever, der egner sig for — og som ønsker — at paatage sig særlig krævende Opgaver, navnlig i den oversøiske Fart.

Der vil blive lagt særlig Vægt paa at koordinere den civile Uddannelse med den Uddannelse, de unge Skibsofficerer gennemgaaer under Aftjening af Værnepligten. Endelig skal Kommissionen tage principiel Stilling til det gamle Problem om Sejlskibs- og Skoleskibsuuddannelse.

Diskussionen fortsættes i Skibsførerforeningens Blad

Herhjemme fortsætter Diskussionen i Skibsførerforeningens Medlemsblad. I det sidst udkomne Nummer skriver Skibsfører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn *H. H. E. S. Hansen*, bl. a.:

— Navigatørernes Uddannelse kunde ogsaa være anderledes end den er. Min Mening er den, at den vordende Navigatør ikke bør tage Styrmands- og Skibsførereksamen lige efter hinanden, men skal sejle som Styrmand mellem disse to Eksaminer. I den Tid, han er ude at sejle, skal han samle et vist Antal Observationer af forskellig Slags. Ligeledes skal han sætte sig meget nøje ind i Lastning og Losning af Skibet, gøre sig fortrolig med Trimberegning og hvad dertil hører. Naar han saa kommer paa Skolen for at læse til Skibsfører, har han mere Forstaaelse af, hvad han lærer, og hans Tid paa Skolen kunde muligvis blive lidt kortere.

En stor Fordel vilde det sikkert være, hvis den vordende Navigatør ogsaa kunde blive Søløjtnant i Marinen. Vi har set baade under denne Krig og under den sidste Verdenskrig, at mange Styrmande maatte indkaldes som Reserveløjtnanter, og det har sikkert været meget nødvendigt for et lille Land som Danmark at have en Del Officerer i Reserven, som kunde indkaldes i Krigstilfælde.

Endvidere skriver Skibsinpektør *P. Nielsen* om Sømandens praktiske Uddannelse:

— Mange Dæksofficerer har desværre kun sparsomt Kendskab til et Dampskibs Indretning, det være baade Skrog og Maskine. Vi har ikke mere Brug for at rigge Rundholter op og ned, slaa Sejl under og fra o. s. v., men vi bør kende, hvorledes Damprens Skrog er bygget og indrettet, Lastrum, Tank- og Pumpesystem, Ventilation etc., Maskinens og Hjælpemaskineriets, og hvad dertil hører, Indretning og Placeren. Et Aars Kursus paa et Staalskibsværft og et Aars Sejlads i Maskinen vilde være formaals-

tjenlig og mere gavnlig end at gaa paa en Højskole paa Landjorden.

For at have Kendskab til et Sejlskibs Manøvre bør den unge Mand, hvis han ikke selv har indhentet dette ved en levende Interesse derfor, søge at faa lidt Sejlads i Smaaskibene eller søge om Bord i et Skoleskib i Fart. Et Skoleskib har sin Mission paa flere Maader til Gavn for den vordende Sømand, saaledes kan han snart opdage, om han egner sig til Sølivet, og hvis ikke, bør han hurtig skifte over i anden Næring.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Haardt ramt By

Den forløbne Halvdel af indeværende Aar har gjort et tragisk Indhug i Esbjergs Fiskerflaade. Indtil Juni Maaned er der saaledes ved Krigsforlis gaet tabt 7 Kuttere med 24 Fiskere, hvoraf mange Familiefædre og Forsørgere.

De krigsforliste Kuttere er »Margov«, hvorved 3 Mand forulykkede, »Jørna«, 4 Mand, »Nordsoen«, 4 Mand, »Skjold«, 4 Mand, »Lilly«, 3 Mand, »Duen«, 2 Mand, og »Talyn«, 4 Mand.

I den forløbne Uge er der yderligere fremkommet Meddelelse om en ottende Kutter af Esbjergs Fiskerflaade, der nu er blevet Offer for Minesprængninger ude i Vesterhavet. Det er Kutteren »Vagin«, der kun var et Aar gammel, idet den sidste Aar blev bygget paa Søren Kjeldsens Værft i Esbjerg og var paa 40 Tons. Den gik ud paa Fiskeri for 14 Dage siden og var formentlig paa Hjemturen, da den er blevet ramt af Minesprængningen.

Beretningen om Ulykken indløb til Esbjerg fra Thyborøn, hvor Kutteren »Ellen Margrethe« kom ind med en Del af »Vagn«s Grejer. Derimod havde Kutteren intet som helst set til Besætningen, der sandsynligvis er totalt forlist ved Kutterens Minesprængning. I den sidste Tids stormfulde Vejr er der formentlig løstrevet en Del Miner, og det er antagelig en af disse, at »Vagn« er løbet paa.

Kutteren havde fire Mands Besætning, nemlig Skipper Niels S. Christiansen, Stormgade 36, Esbjerg, der var gift og havde 2 Børn, Bedstemand Volmer Knudsen, Aakjærs Allé, Esbjerg, der var gift og havde et Barn, Ejnar Høier, Baldursgade, Esbjerg, der var gift og havde 4 Smaa børn, og Kok Otto Nørgaard, der var hjemmehørende i Jerne, Søn af Bager Nørgaard.

Rederiet Lauritzens Søfartsskole

Den 1. Juli mødte de Drengene, der blev antaget til Rederiet Lauritzens Sømandsskole i Svendborg, for at paa-begynde deres Sømandsuddannelse, der for det meste af Tiden foregaar om Bord paa Øvelsskibet »Arken«, samt om Bord paa Rederiets Øvelsbaade. De første tre Uger tilbragte Drengene paa Niels Bukhs Gymnastikhøjskole paa Ollerup, hvor de fik Undervisning i Gymnastik, Idræt, Svømning samt hørte forskellige Foredrag.

Danmarks ældste Skib solgt endnu en Gang

Danmarks ældste Skib, Motorskibet »Trelholm«, der i sidste Maaned blev solgt ved Tvangsauktion i Aalborg og overtaget af Landmandsbankens Nakskov-Afdeling, er solgt endnu en Gang, idet Banken i disse Dage har afhændet det til Skibsfører Clausen, Ærøskøbing, for 6000 Kr. Efter endt Reparation i Aalborg sejler den gamle Skude ned til sin Fødeby, hvor den løb af Stabelen i 1776, og her ender dens omtumlede Tilværelse aabenbart efter Krigen.

Søforhør

I København har der været afholdt Søforhør i Anledning af et Krængningsuheld, som Rederiet Vesterhavets Damp »Anna Lau« af Esbjerg havde været ude for i Mäntyluo i Finland den 15. April.

Graeser, Berlin-Friedenau Stubenrauchstr. 69
a. d. Kaiserallee

Ruf: 8842 66 Drahtanschrift: Kromschiff Berlin
Schiffmakler für den An- u. Verkauf von Schiffen u. Jaachten,
Neubauten

Um Aufgabe verkäuflicher Objekte wird gebeten.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1878

STETTIN, ZIMMERPLÄTZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Der har tidligere i samme Sag været afgivet Søforklaring ved Søretten i Odense, men Handelsministeriet havde ønsket yderligere Oplysninger, hvorfor Kaptajn Chr. Sørensen, 1. Styrmand S. E. Jørgensen, 1. Mester A. W. Christiansen og Matros Chr. E. Skafte mødte til Søforhøret.

Kaptajnen oplyste, at Skibet pludselig faldt ca. 45 Grader Styrbord over, saa Vandet stod ind over Dækket, hvorfor Dækslasten blev lempet over Bord, da det befrægtedes, at Skibet ellers helt skulde krænge over.

Inden Skibet krængede, laa det med en Slagside paa 5 Grader, der muligt blev forøget ved, at en af Tankene ikke var helt fuld. Nogle Papirbatter faldt ned i Styrbords Side af Dækket og gav Skibet yderligere Slagside, saa Vandet stod ind over Lønningen.

Efter at de øvrige mødte havde bekræftet Kaptajnens Forklaring, hævdedes Forhøret.

En Stranding paa Sejro

Føreren af Motorjagten »Hasa« af Korsør, Knud Johansen, har mødt i Københavns Sørst i Anledning af, at Skibet den 30. Marts i Aar var strandet ca. 3 Sømil ud for Sejro Havn.

Skibsfører Johansen forklarede, at »Hasa«, der var paa Rejse fra Frederiksværk til Flensborg, i nogle Dage havde ligget til Ankers ud for Sejro Fyr paa Grund af Motor-skade.

Den 29. om Aftenen sprang Ankerkæden, og næste Morgen skete Strandingen. Skibet laa for Styrbords Anker med ca. 50 Favne slukket ud. Det blæste ikke saa stærkt, men Kæden har formentlig været slidt. Derefter satte han Bagbords Anker med ca. 40 Favne, men denne Kæde sprang ligeledes.

Det var ikke muligt at manøvrere alene ved Sejlene, og da Motoren ikke var brugbar, var Strandingen uundgaaelig.

Agterenden knust mod Bølgebryderen

Ved Retten i Rønne har Føreren af Hasle-Skonnerten »Eirene«, Kaptajn Arnt Petersen, afgivet Forklaring angaaende Skonnertens Havarier ved Udsejlingen fra Rønne Havn, hvor den fik Agterenden knust ved at tørne imod Bølgebryderen. Føreren erklærede, at Uheldet skyldtes, at Motoren satte ud, fordi der maatte være kommet Vand i Olien. »Eirene« var forsikret i Øernes gensidige Søforsikring for 50.000 Kr., men havde kostet omtrent det dobbelte.

Dødsfald

Phv. Skibskaptajn Nis Poulsen, Løjt, der var en af de sidste Kaptajner fra Sejlskibsfartens Dage, er død, 88 Aar gammel. Han blev forleden under Høstarbejde hos sin Søn kvæstet ved Fald fra et Høæs og overlevede ikke Kvæstelserne.

Bjergningen i Korsør Havn

Hævningen af Hasle-Skonnerten »Jørga«, der er sunket

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

i Korsør Havn, er overdraget til en Stenfisher fra Hirtshals, der allerede er gaaet i Gang med ved Dykkerhjælp at losse de ca. 120 Tons Klinker i Skibets Last. Derefter skal Lastrummet fyldes med Tønder, som pumpes tomme, hvorved Skibet kommer til at flyde og kan slæbes til Værft.

Ung Styrmand modtager Udmærkelse

Styrmand *H. C. Hansen* fra Stubberup ved Fakse forberedte sig til Styrmands- og Skibsførereksamen ved Marstal Navigationsskole, men paa Grund af daværende Bestyrer Hytofts Sygdom blev han nødt til at rejse til Svendborg for at forberede sig til Prøve i Radiotelegrafi. Han bestod i alle tre Tilfælde med fint Resultat.

Styrmand Hansen har nu faaet sin Flid belønnet — foruden med de gode Karakterer — med en Præmie fra Foreningen til Søfartens Fremme, nemlig en Prismekikkert, hvis Etui er forsynet med en Sølvplade med Inskription.

Nyt Skorstensmærke

Akts. Aalborg Portland Cementfabrik har ladet indregistrere et Skorstensmærke og Kontorflag for sine Skibe. Kontorflaget er et blaat Stutflag med et hvidt Malteserkors i en rød Cirkel omgivet af et hvidt Baand. Skorstenen er sort med et blaat Bælte. Paa hver Side ses det samme Mærke: Et hvidt Malteserkors i en rød Cirkel omgivet af et hvidt Baand.

Svensk Fiskerbaad beskadiget af Mine ved Skagen

En Økerø-Baad er i sidste Uge blevet beskadiget ved en Minesprængning ud for Skagen. Det drejer sig om Fiskerbaaden »Niad«, som i Midten af forrige Uge laa paa Snorrevodsfiskeri, da den kom for nær til en Mine, som eksploderede en halv Snes Meter fra Baaden. Eksplosionen anrettede alvorlige Skader om Bord, men ingen af Besætningen kom noget til. Fiskeriet blev afbrudt, og man foretog en provisorisk Reparation, — hvorefter det lykkedes at sejle Baaden ind til Gøteborg.

Skibskøb

Skibsreder *Kristian Albertsen*, Marstal, har mod Bundbesigtigelse købt Motorgaleasen »Anna« af Ristinge. »Anna« laster ca. 60 Tons og er et godt og vel vedligeholdt Skib. Det er Hensigten, at »Anna« skal supplere Paketten »Marstal« paa dennes Rute Marstal—København i den travle Del af Sæsonen, men iøvrigt skal Skibet gaa i almindelig Fragtfart.

Assens har mistet sin Handelsflaade

I Assens beklager man meget, at Byen efterhaanden har mistet hele sin Skibstonnage. Formanden for Haandværker-Sparekassen oplyste forleden paa et Møde, at der er tyndet meget stærkt ud i Byens før ret store Handelsflaade. Under Krigen er der solgt ud, saa man nu kun har enkelte Smaaskibe tilbage. Formanden haabede meget, at der vil blive raadet Bod paa dette Forhold, da det saa at sige er en Nødvendighed for Byen fortsat at være Hjemsted for en betydelig Handelsflaade.

Torpederet eller minesprængt

Stockholm-Rederiet Rex's Damper »Korsö« er under Hjemrejse minesprængt udfør den hollandske Kyst, men Skibet har trods Beskadigelserne kunnet naa ind til hollandsk Havn. Skibet blev, efter hvad »Sydsvenska Dagbladet« meddeler, udsat for enten en Minesprængning eller et Torpedoangreb. Hvor alvorlige Skader, der er opstaaet, ved man endnu ikke. Man ved heller ikke, om nogen af Besætningen er kommet alvorligt til Skade. Skibet havde, efter hvad Bladet erfarer, allerede paa Udrejsen været Genstand for Beskydning, hvorved Jungmanden og en anden Mand af Besætningen blev saarede. Skibet laster 4700 Tons og er bygget i Newcastle 1905. I September i Fjor blev »Korsö« paasejlet paa Trelleborg Red af en tysk Damper, hvorved »Korsö« fik en Del Skader.

Rosenberg mek. Verksted

Rosenberg mek. Verksted har haft sin ordinære Generalforsamling, hvorunder det oplystes, at der var et Overskud paa 195.000 Kr. Heraf afskrives 95.000 Kr. paa Anlægget og Resten — 100.000 Kr. — paa tidligere Underskud. Selskabets Aktiekapital er paa 2 Millioner Kr. De bogførte Værdier er paa 1.727.000 Kr.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

Reddet Skibsbesætning

Aviserne i Buenos Aires offentliggør en Meddelelse fra de argentinske Marinemyndigheder om, at det argentinske Skib »Mejico« havde oplaget 26 Skibbrudne fra en Dampner, der sejlede under en af de amerikanske Staters Flag. Redningen foregik i rum Sø ca. 100 km syd for den brasilianske Havn Santos.

Stor Kapitaludvidelse i spansk Rederi

Det spanske Rederi *Naviera Aznar* har besluttet at udvide Kapitalen til 100 Millioner Pesetas, efter at Kapitalen ved Overførsel af Overskud fra forrige Aar blev udvidet med 20 til 70 Millioner Pesetas.

Italiensk Udbytte

De italienske Dampskibsselskaber, som er sammensluttet under Finmare-Koncernen: Italia, Oriens, Tirrenia og Adriatica betaler for 1942 4 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

Engelske Rederiregnskaber

Elder Dempster Lines, Ltd., Liverpool, havde en Nettoavance i 1942 paa £175.000 eller £29.600 mindre end det foregaaende Aar. Afskrivninger paa Skibe etc. androg £124.000 imod £179.000. Selskabet har, med en Slutdividende paa 6 pCt., uddelt ialt 10 pCt. af Aktiekapitalen, som er paa £2.500.000.

Canada Steamship Lines

Canada Steamship Lines, Ltd., Montreal, havde en Driftsindtægt for 1942 paa \$18.756.658 imod \$17.046.734 i 1941. Nettoindtægten beløb sig til \$5.038.989 imod \$4.351.555 forrige Aar.

Chilensk Rederi

I Santiago de Chile er et nyt Rederiselskab med en Aktiekapital paa 44 Mill. Pesos under Dannelse. Staten har overtaget 12 Millioner.

PERSONALIA

70 Aar

Paa Tirsdag — d. 27. Juli — fylder tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *P. I. R. Jans*, 70 Aar. Kaptajn Jans, der i flere Aar var Fører af Damperen *Rosenborg*, gik i Land for 10 Aar siden.

Tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet Norden, Kaptajn *Peter Gai*, fylder paa Onsdag — den 28. Juli — 70 Aar. Kaptajn Gai, der sidst førte Damperen *Phonix*, gik i Land i 1936.

60 Aar

Paa Søndag — den 25. Juli — fylder Kaptajn *N. P. Winding* 60 Aar. Kaptajn Winding er Ejer af Tolbodens Motorfærge og Transportforretning.

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *M. Th. Karstensen*, fylder paa Tirsdag — den 27. Juli — 60 Aar. Kaptajn Karstensen, der i den seneste Tid har været Fører af Damperen *Seine*, er for Tiden hjemme paa Ferie.

50 Aar

Paa Søndag — den 25. Juli — fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet Vesterhavet, Kaptajn *N. Boesen Knudsen*, 50 Aar.

Fyrvæsenet

Fyrpasser *Eliassen*, Svaneke Fyr, har fra 1. Oktober faaet bevilget Afsked paa Grund af Alder og Svagelighed.

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

MOGENSEN NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværft«

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

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marinon«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er Stedet

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

HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 8
KØBENHAVN K. TLF. CENTRAL 7808

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491

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

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staaalskibe

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

Repræsentant for Danmark:

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 22. Juli 1943.

Nr. 29.

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

I. Østersøen.

1176. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm. Løbet gennem Klaraviken midlertidigt lukket.

(U. f. s. Nr. 31/1620. Stockholm 1943.)

Løbet gennem *Klaraviken* er lukket for Trafik, saa længe det er nødvendigt for Nedrivningen af den gamle *Kungsbro* paa c. 59° 20',₀ N. 18° 03',₂ E., dog senest til den 25. September 1943.

1177. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 31/1462. Stockholm 1943.)

Følgende Lystønder er genudlagt:

Västra Finngrundsbanken c. 60° 59' N. 18° 03' E., *Östra Finngrundsbanken* c. 60° 55' N. 18° 27' E., *Lövgrundsbanken* c. 60° 50' N. 17° 36' E. og *Storgrundet* c. 61° 10' N. 17° 24' E.

(E. f. S. Nr. 50/1720 1942.)

1178. Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvall Indsejling. Draghällan Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 31/1461. Stockholm 1943.)

Draghällan Fyr paa c. 62° 21' N. 17° 27' E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt 2 Blink hver 10^s, Lys 1^s, Mørke 1^s, Lys 3^s, Mørke 5^s. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejll. fra 48° til 93° (uforst.).	7. Grønt i Pejll. fra 236° til 246°.
2. Grønt i — - 93° - 137° (uforst.).	8. Hvidt i — - 246° - 251° _{,5} .
3. Grønt i — - 137° - 141° _{,5} .	9. Rødt i — - 251° _{,5} - 272°.
4. Hvidt i — - 141° _{,5} - 147° _{,5} .	10. Grønt i — - 272° - 286°.
5. Rødt i — - 147° _{,5} - 157°.	11. Hvidt i — - 286° - 301° _{,5} .
6. Rødt i — - 157° - 171° (uforst.).	12. Rødt i — - 301° _{,5} - 316°.

Synsvidde for hvidt, rødt og grønt Lys: 12 Sm.

(E. f. S. Nr. 13/663 1943.)

1179. (T). Finland. Bottniska Bugt. Sejlløbet Kaijakari—Santakari. Dybde formindsket. Sømærke midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 19/412. Helsingfors 1943.)

Det 4,6 m dybe Sejlløb mellem *Kaijakari* og *Santakari* kan indtil videre kun befares af Skibe med højst 3,6 m Dybgaaende. En Stage med Kryds er midlertidigt udlagt paa 61° 37' 44" N. 21° 22' 21" E.

1180. Finland. Skärgårdshavet. Sejlløbet Jungfrusund—Hangö. Nyt Løb aabnet og afmærket.

(U. f. s. Nr. 19/414. Helsingfors 1943.)

Fra 7,3 m Sejlløbet fra *Jungfrusund* til *Hangö* er der aabnet et nyt 5,5 m Løb, der strækker sig fra 59° 53' 50" N. 22° 42' 02" E. til 59° 55' 47" N. 22° 49' 22" E. og er afmærket, som følger:

Nye Baaker:

1) *Rysskubb nedre* paa 59° 53' 35" N. 22° 41' 02" E. En hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.

Rysskubb övre paa 59° 53' 12" N. 22° 39' 37" E. En hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.

Baakerne er overet i c. 242°.

2) *Piparudd nedre* paa 59° 56' 17" N. 22° 51' 20" E. En hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.

Piparudd övre paa 59° 56' 29" N. 22° 52' 02" E. En hvid Firkant med et rødt, lodret Felt i Midten.

Baakerne er overet i c. 62°.

Nyt Sømærke:

En hvid Stage med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa 59° 55' 12" N. 22° 48' 05" E.

1181. Finland. Skärgårdshavet. Sejlløbet Fläckgrund—Kimitokanal. Dybde forandret. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 19/415. Helsingfors 1943.)

I 4,9 m Sejlløbet fra *Fläckgrund Fyr* til *Kimitokanal* er Dybder og Afmærkning i nedennævnte Afsnit forandret, som følger:

1) I Afsnittet fra 59° 55' 47" N. 22° 49' 22" E. til 60° 05' 32" N. 22° 51' 02" E., S. for *Karaholm*, er Dybden 5,5 m, og Løbet er afmærket, som følger:

Nye Sømærker:

En rød Stage med 2 røde fra hinanden vendende Koste paa 60° 04' 34" N. 22° 49' 11" E.

En rød Stage med 1 rød opadvendt Kost paa 60° 05' 41" N. 22° 51' 45" E.

En hvid Stage med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa hvert af Punkterne 60° 05' 38" N. 22° 51' 45" E. og 60° 05' 39" N. 22° 51' 56" E.

Flyttede Sømærker:

Den hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 59° 56' 59" N. 22° 48' 47" E. til 59° 56' 57" N. 22° 48' 56" E.

Den røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste 60° 02' 11" N. 22° 47' 38" E. til 60° 02' 11" N. 22° 47' 36" E.

Den røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 03' 39" N. 22° 47' 08" E. til 60° 03' 42" N. 22° 47' 04" E.

Den røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 04' 43" N. 22° 49' 33" E. til 60° 04' 43" N. 22° 49' 30" E.

Den hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 60° 04' 43" N. 22° 49' 50" E. til 60° 04' 44" N. 22° 49' 48" E.

2) I Afsnittet fra 60° 05' 32" N. 22° 51' 02" E. til *Kimitokanal* er Dybden 5,2 m.

Den hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 60° 07' 24" N. 22° 53' 53" E. er flyttet til 60° 07' 25" N. 22° 53' 46" E.

1182. Letland. Libau. Baaker. Kendelige Punkter. Undervandshindring findes ikke.

(N. f. S. Nr. 28/1537. Berlin 1943.)

- a) Paa $56^{\circ} 44' 48''$ N. $21^{\circ} 03' 35''$ E. er opført en Baake, *Ziemupe* Baake, der er meget kendelig.
- b) Paa $56^{\circ} 19' 40''$ N. $20^{\circ} 59' 15''$ E. er opført en Baake, *Pucenkals* Baake.
- c) *Saraiken* Baake paa c. $56^{\circ} 42',_2$ N. $21^{\circ} 03',_7$ E. er nedrevet.
- d) Et meget kendeligt Taarn er opført paa c. $56^{\circ} 16',_1$ N. $20^{\circ} 59',_5$ E.
- e) *Libau* Kurhus paa c. $56^{\circ} 30',_5$ N. $20^{\circ} 59',_5$ E. er nedrevet.
- f) Undervandshindringen paa c. $56^{\circ} 33',_0$ N. $20^{\circ} 54',_6$ E. findes ikke mere.
- g) Katedralen paa c. $56^{\circ} 33',_2$ N. $21^{\circ} 00',_7$ E. findes ikke mere.
- h) Baaken paa c. $56^{\circ} 35',_5$ N. $21^{\circ} 01',_0$ E. er nedrevet.

(E. f. S. Nr. 44/1437 1941. Kort Nr. 181.)

1183. Tyskland. Swinemünde. Signalstation for Advarsels- og Spærresignaler flyttet.

(N. f. S. Nr. 28/1578. Berlin 1943.)

Signalmasten paa W.-Bredden af *Swine* paa c. $53^{\circ} 55',_2$ N. $14^{\circ} 16',_9$ E. er ødelagt. Advarsels- og Spærresignalerne vises nu fra en Udligger direkte over det underste Galleri paa W.-Siden af Fyrtaarnet *Swinemünde* ved *Osternothafen* paa c. $53^{\circ} 55',_1$ N. $14^{\circ} 17',_2$ E.

(Se Tillæg.)

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

1184. (T). Sverige. Sundet. Kopparverket. Fyr midlertidigt slukket.

(U. f. S. Nr. 31/1468. Stockholm 1943.)

Kopparverket västra Fyr paa c. $56^{\circ} 00'$ N. $12^{\circ} 43'$ E. ved Indsejlingen til *Hälsingborgs kopparverk* er beskadiget og slukket. Vil snarest blive repareret og tændt.

1185. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Dybde midlertidigt aftaget. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.

Dybden i Indløbet til *Bogense* Havn paa c. $55^{\circ} 34',_2$ N. $10^{\circ} 04',_9$ E. er paa Grund af Tilsanding aftaget til $3,3$ m i Midten af Renden og $3,1$ m langs Siderne af denne. En Oprensning er i Gang.

Det bemærkes, at Dybden i Løbet af Vinteren kan aftage c. 1 m paa Grund af Tilsanding, men Oprensning foretages hvert Foraar.

Vinkelfyret paa E.-Molen, som paa Grund af dennes Reparation flyttedes c. 200 m ind paa den faste Havnemole, bliver foreløbig staaende paa denne Plads.

Paa denne midlertidige Plads kan Fyret ikke benyttes som Ledefyr for Indsejlingen til *Bogense* Havn, men kun som Orientering for Fiskerne.

E. f. S. Nr. 1/122 og 11/612 1943 udgaar.

(Havnelods, Side 48. Fyr-Fort. Nr. 550.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1186. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal atter i Orden.

Taagesignalet med elektrisk Gongong paa Hovedet af *Mellemarmens* N.-Mole paa $56^{\circ} 09'$ ($28''$) N. $10^{\circ} 13'$ ($28''$) E. i *Aarhus* Havn er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 27/1130 1943.)

1187. (T). Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.

Vindsemaforen ved *Skagen* Signalstation paa $57^{\circ} 44'$ ($25''$) N. $10^{\circ} 38'$ ($18''$) E. er midlertidigt ude af Virksomhed.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1188. Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i Ulvsund ved Ulvsundbroen.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 12. Juli 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse angaaende Sejlads m. v. i *Ulvsund* ved *Ulvsundbroen*:

I Medfør af § 6, 3. Stk., i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, og kongelig Anordning Nr. 190 af 8. Juli 1926 angaaende Regler til Betyggelse af Sejladsen i indre Farvande bekendtgøres herved efter Samraad med Marineministeriet følgende:

§ 1.

Ulvsundbroen, der er beliggende mellem en Dæmning, der fra *Sjællands Kyst* c. 600 m W. for *Kalvehave Havn* rækker c. 500 m ud fra Kysten, og en Dæmning, der fra *Møns Kyst* c. 300 m W. for *Koster Færgehavn* rækker c. 200 m ud fra Kysten, er en Højbro, der hviler paa 2 Landpiller og 10 Strømpiller.

Det midterste Buefag, der er Gennemsejlingsfag, er kendelig ved Bueoverbygning. Gennemsejlingsaabningen er 120 m bred; de midterste 80 m har en fri Højde af 26 m. Til begge Sider for denne Del af Aabningen aftager den fri Højde paa en Strækning af 20 m fra 26 m til 6 m ved Indsiderne af Pillerne for Gennemsejlingsfaget.

Til Vejledning for Gennemsejlingen om Natten er de midterste 80 m af den fri Gennemsejlingsaabning ved hver Ende afmærket med et hvidt Lys, anbragt ved Brobanen i 26 m's Højde, medens Pillerne for Gennemsejlingsfaget paa de indvendige Sider er forsynet med Ledelys, saaledes som angivet paa vedføjede Bilag.

I Taage og usigtbart Vejr afgives Taagesignal (En Tone hver 30^s) fra Brobanen midt i Gennemsejlingsfaget.

Nærmere Oplysning om Natafmærkningen ligesom mulige senere Ændringer deraf eller af Taagesignalet Karakter vil blive offentliggjort i „Efterretninger for Søfarende“.

§ 2.

Følgende Bestemmelser gælder for Passage af Broen:

- a) Gennemsejlingsfaget maa kun passeres af eet Skib ad Gangen.
- b) Damp- eller Motorskibe skal holde tilbage for Skibe og Fartøjer, der sejler for Sejlalene.
- c) Skibe, der kommer fra Øst, skal holde tilbage for Skibe, der kommer fra Vest, jfr. dog Pkt. b.

§ 3.

Skibe, der har passeret Broen, skal give Skibe, der skal til at passere denne, rigelig Plads til at rette Kursen ind mod Gennemsejlingen.

Inden for en Afstand af 500 m fra Broen er Sejlads paa tværs af Farvandet ud for Gennemsejlingsfaget forbudt; dog skal denne Regel ikke være til Hinder for, at et Sejlfartøj kan krydse sig igennem Broen.

§ 4.

Inden for en Afstand fra Broen af 300 m SW. efter og 900 m NE. efter, det vil sige c. 200 m NE. for den NE.-ligste derværende Kabellinie, maa der kun ankres, naar det er bydende nødvendigt, f. Eks. for at afværge Paasejling.

Inden for samme Omraade er Fiskeri med drivende eller sløbende Redskab overalt forbudt, og andet Fiskeri maa kun udøves saaledes, at den frie Sejlads ikke derved hindres.

§ 5.

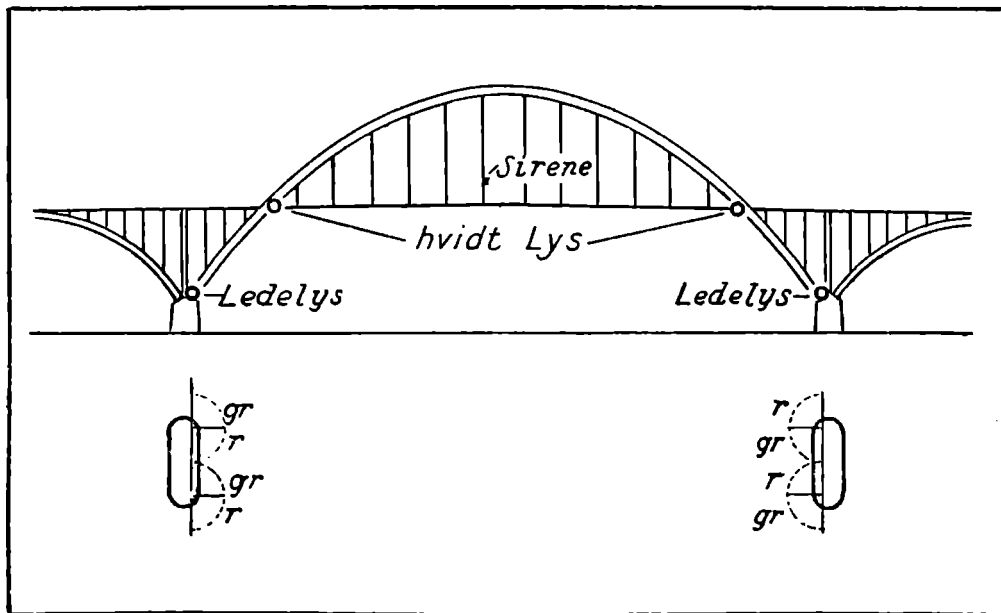
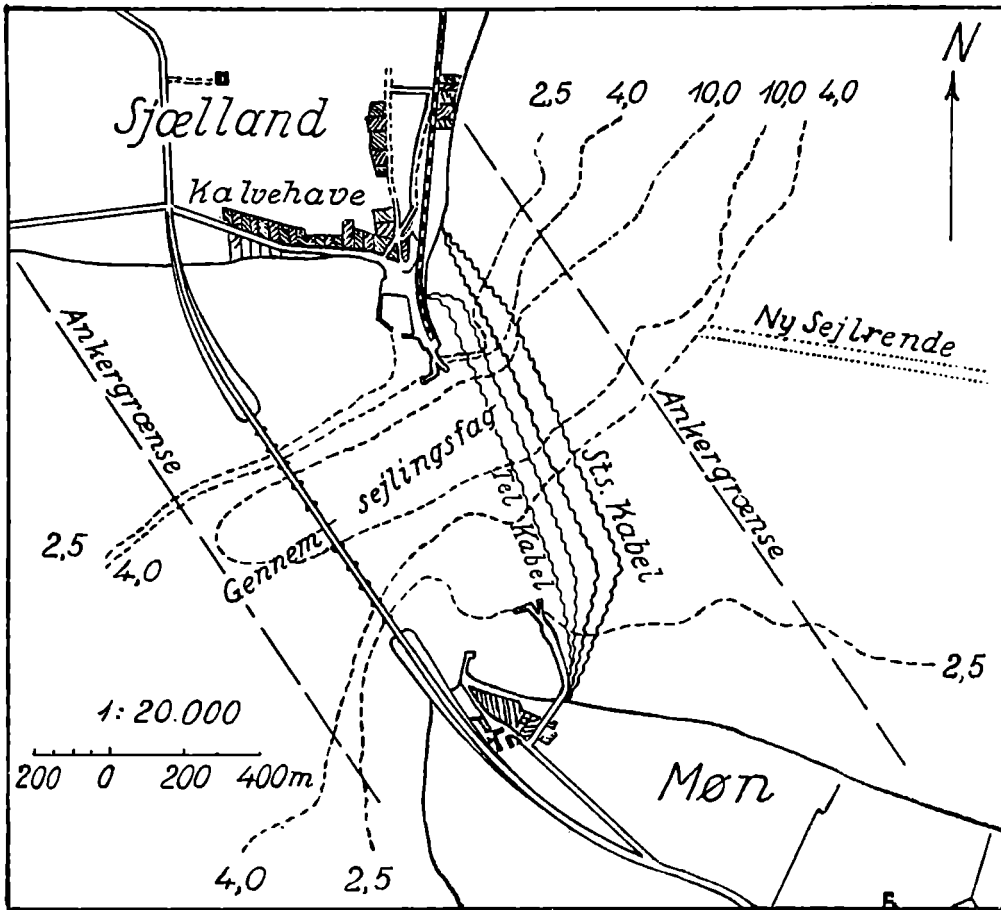
Fortøjning ved Bropillerne er forbudt. Ligeledes er det forbudt fra Baade og Fartøjer at bestige Bropillerne.

§ 6.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf. Den paagældende er derhos erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

§ 7.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves Midlertidig Bekendtgørelse Nr. 221 af 20. Maj 1942 angaaende Sejlads under den under Bygning værende Vejbro over Ulvsund mellem *Kalvehave* og *Koster*.



(E. f. S. Nr. 1/100 1943.)

1189. Danmark. Reglement for Ordens Overholdelse i Rødvig Havn og Rødvig Fiskerihavn.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under den 16. Juli 1943 udfærdiget følgende Reglement for *Rødvig* Havn og *Rødvig* Fiskerihavn paa c. 55° 15',₁ N. 12° 22',₈ E.:

Det til Havnene hørende Søomraade er begrænset af Havnenes Ydermoler samt af en ret Linie fra Yderenden af den SE.-lige Mole til det S.-ligste Knæk i den SW.-lige Mole.

Havnene bestaar af en Forhavn samt 2 Bassiner, der i Retning fra E. til W. er følgende:

Trafikhavnen, tilhørende A/S *Rødvig Havn*.

Fiskerihavnen, tilhørende *Fiskeriforeningen for Rødvig og Omegn*.

For det under Havnene hørende Omraade har Ministeriet under Dags Dato i Henhold til Lov af 30. Januar 1875 om Udfærdigelse af reglementariske Bestemmelser for Benyttelsen af Havne m. m. stadfæstet følgende Reglement:

For Sejladsen inden for Havnenes 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.

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)“ med senere Ændringer og med følgende Tilføjelse til § 49, 1. Stk.:

„Udkastning af død Fisk i Havnebassinerne er strengt forbudt.“

Nærværende Reglement træder i Kraft den 1. August 1943, og samtidig ophæves det under 16. Januar 1934 stadfæstede „Reglement for Ordens Overholdelse i *Rødvig* Havn“.

(E. f. S. Nr. 5/303 1934.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

T. II. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1942.

Tillæg.**I. Østersøen.****1190. Tyskland. Schleimünde NE.t.E. Vrag.**

Et Vrag rapporteres at være sunket mellem Pladserne c. 54° 43' N. 10° 10',₃ E. og c. 54° 44' N. 10° 11' E. c. 5,7 Sm 58° fra *Schleimünde* Fyr.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1191. (T.) Danmark. Sundet. Kastrup. Afmærkning midlertidigt i Uorden.**

De to yderste Sømærker i Løbet til *Kastrup* Havn mangler for Tiden Topbetegnelse c. 55° 38',₅ N. 12° 40',₆ E.

1192. Danmark. Sundet. Drogden Fyr S. Vrag.

Et Vrag ligger sunket paa c. 55° 25',₅ N. 12° 43',₅ E. c. 6,5 Sm 178° fra *Drogden* Fyr.

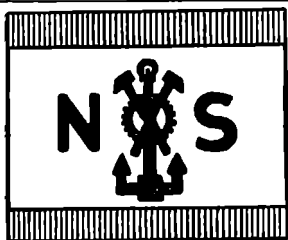
III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1193. Danmark. Kattegat. Hjælms Fyr E.t.N. Vrag.**

Et Vrag ligger sunket paa c. 56° 08',₄ N. 10° 52',₀ E. c. 2 Sm 80° fra *Hjælms* 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.



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



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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 » »

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
 KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —
 den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S
 er Stedet

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

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

TUBORG



GRØN
 eller **RØD**



IVER C. WEILBACH & CO.
 NAUTICAL INSTRUMENTS
 AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang III. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 30

FREDAG 30. JULI 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

UGENS Sensation var naturligvis, for at bruge et af Mussolinis egne Udtryk, den Vagtafløsning, der fandt Sted i Italien. Hvilken Indvirkning denne Begivenhed vil faa for den militære Udvikling i Middelhavsomraadet vil antagelig en meget nær Fremtid afsløre. Foreløbig fortsættes imidlertid det engelsk-amerikanske Tryk imod Italien, og fra tysk Side meldes, at store allierede Konvojer har passeret Gibraltar med Kurs mod Øst. Axens U-baade og Flyvemaskiner sænker naturligvis en Del af de allieredes Transportskibe i Middelhavet, men det synes dog allerede nu at være klart, at nogen Krise paa Grund af manglende Forsyninger vil de paa Sicilien kæmpende angelsaksiske Tropper ikke komme ud for.

I det hele taget synes Kampen imod de allieredes Søfart at have mistet noget af sin Brod. I de sidste tyske Kommentarer til U-baadskrigen indrømmes det iøvrigt aabent, at de engelsk-amerikanske Modforanstaltninger overfor U-baadene har tvunget Tyskerne til at hjemkalde en betydelig Del af de i Atlanterhavet opererende U-baadsflotiller for i de hjemlige Farvande at uddanne Besætningerne i nye taktiske Metoder. Om »Slaget om Atlanterhavet«, naar denne Uddannelse er forbi, vil medføre samme voldsomme Tab for de allierede som for nogle Maaneder siden, vil Tiden vise, men i Mellemtiden forøges de allieredes Tonnageresourcer med meget betydelige Mængder nye Skibe.

Forholdene paa de oversøiske Markeder er uden væsentlige Ændringer. Paa de amerikanske Markeder er der stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Malm fra Indien, Syd- og Vestafrika, Brasilien o. s. v. ligesom ogsaa inter-amerikansk Fart er præget af stort Ladningsudbud paa Basis af uforandrede Rater.

Fra London meldes, at Exporten af Fosfat og Malm fra fransk Nordafrika og Marokko nu er kommet i Gang igen, men om Raterne for disse Ladninger foreligger ingen Oplysninger.

I de frie oversøiske Trades gøres der kun ringe Forretning. Kornraten fra River Plate til Lissabon er uforandret \$60 og til Eire \$90. Fragten for Hvede i Sække fra Buenos Aires til Callao skal nu være steget til \$30.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Det er kun begrænset, hvad der gives af Sten i Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark, og ogsaa Trælastfarten fra Sverige og Finland til Danmark er meget stille. Enkelte mellemstore Skibe er sluttet fra Nordfinland til god dansk Havn til Rater, der ligger omkring Kr. 145/150 pr. Std. — For Salpeter fra Skiensfjorden til god dansk Havn ligger Raten omkring Kr. 17 for mellemstor Tonnage.

Iøvrigt kan der stadig placeres Tonnage for Malm fra Sverige til Tyskland, ligesom der ogsaa søges Skibe i den tyske Indenrigsfart.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Sognepræst Frederiksen i Sæby har gennem Udenrigsministeriet modtaget Meddelelse om, at hans 23-aarige Søn, Styrmand *Johannes Møller Frederiksen*, er omkommet ved Krigsforlis i April Maaned i Aar. Møller Frederiksen havde efter Krigens Udbrud taget Styrmandseksamen i Udlandet.

Gennem Udenrigsministeriet er der til de paarørende i Korsør indløbet Meddelelse om, at Styrmand *Tage Jensen*, der sidst var i Danmark umiddelbart før den 9. April, er omkommet ved et Krigsforlis i April Maaned. Styrmand Jensen, der blev 36 Aar gammel, efterlader sig sin Hustru og en lille Datter.

Endnu en ung Sømand fra Korsør meldes omkommet ved Krigsforlis, nemlig den 20-aarige Matros *Folmer Hansen*.

Til Udenrigsministeriet er der endvidere kommet Meddelelse om, at to danske Sømand fra Nyborg er krigsforlist.

Det er den 32-aarige flhv. Fornikler *Børge Lund*, Nørregade 7, Nyborg, der efterlader sig Hustru og to Børn, samt den 20-aarige *Poul Hansen*, Søn af Cyklehandler Carlo Hansen, Jernbanegade, Nyborg.

De tog begge ud at sejle i 1940 og har siden sejlet i oversøisk Fart.

ESBJERG-KUTTER GAAET NED MED 5 MAND

Gaaden med Fiskekutteren »Lause« er nu løst, idet Esbjergkutteren »Jens Heide« er indkommet til Esbjerg med Meddelelse om, at der ude paa Fiskerpladsen er fundet en Del Vraggods, der er identificeret som tilhørende Kutteren »Lause«. Endvidere er ved Husby drevet en Redningskrans med Navnet »Lause« i Land. Det er derfor givet, at Kutteren er forlist og hele Besætningen, 5 Mand, er omkommet.

De Omkomne er: Skipperen *Andreas Sørensen*, Oster, der var gift og havde et Barn, Fiskeren *Christian Frederik Andersen*, Esbjerg, gift, 4 Børn, *Christian Sand Nielsen*, Hvide Sande, gift, ingen Børn, *Niels Jørgen Pedersen*, Esbjerg, og *Johan B. Andersen*, Hjerting, begge ugifte.

Det er den 9. Kutter, der er forlist i Aar, og Antallet af forulykkede Esbjerg-Fiskere kommer dermed op paa 33.

SMUKT LILLE VÆRK OM DANMARKS-EKSPEDITIONEN

Den 23. August er det 35 Aar siden, at Danmarks-ekspeditionen vendte hjem fra Grønland med Flaget paa halv Stang for de tre Mænd, der blev deroppe: *Mylius Erichsen*, *Hoeg Hagen* og *Brønlund*. I denne Anledning har »Kaptajn Alf Trolle og Hustrus Legat til Minde om Danmarks-Ekspeditionen« udsendt et smukt lille Værk om denne Ekspedition, skrevet fortrinligt af en af Deltagerne: Løjtnant *Bendix Thostrup*.

Bogen, der er tilegnet Prins Knud, giver en Skildring af Ekspeditionens Mænd, der gjorde Danmark større. 28 drog ud, men kun 25 kom hjem, som Ekspeditionens Monument, Stenen paa Langelinie, beretter.

Løjtnant Bendix Thostrup fortæller gribende om de tre Mænds sidste Vandring gennem Polarnatten. Endvidere fortælles der i Bogen, som er fortrinligt illustreret, om Deltagernes senere Livsbane. Af dem er der nu kun 17 tilbage.

HILSEN TIL SØMANDSHUSTRUERNE

Sømandspræst *Eilschou Holm* har modtaget følgende Hilsen fra den danske Sømandspræst *A. M. Jensen* i Newcastle:

Danske Sømand samlet til Møde sender Hustruer og Børn paa Sommerlejr hjertelige Hilsner.

STOR KYSTSIKRING

Arbejdsministeriet og Landbrugsministeriet har godkendt et stort Projekt for Sikring af Hasmark Strand paa Fyn. Projektet, der er udarbejdet af Landvindingsudvalget i Odense Amt, er anslaaet til 350.000 Kr. Heraf betaler Staten de 133.500 Kr., og desuden giver Arbejdsministeriet et Tilskud paa 120 pCt. af Arbejdslønnen. Resten, ca. 66.000 Kr., skal betales af Lodsejerne. De gamle Diger ved Stranden er stærkt angrebet af Havet. Projektet gaar ud paa Bygning af en Række Høfder.

DEN SVENSK UDENRIGSSØFART

Kommerskollegiets Statistik over den svenske Udenrigs-Søfart udviser for Juni Maaned en sæsonmæssig Stigning i Trafikken. Den ankomne Tonnage blev saaledes øget fra 1.036.000 NRT i Maj til 1.120.000 Tons i Juni. Den afgaaede Tonnage steg fra 1.097.000 Tons til 1.174.000 Tons.

I den tilsvarende Maaned i Fjor var Trafikken dog livligere. I Juni 1942 laa den ankomne Tonnage oppe paa 1.250.000 Tons og den afgaaede paa 1.304.000 Tons. Den lastførende Tonnage udgjorde i Aar 710.000 Tons ankommet og 1.070.000 Tons afgaaet Tonnage. I Maanedens Løb ankom 10 Lejdeskibe, hvoraf et var et Tankskib, medens 9 afgik fra svenske Havne.

Hvis man fraregner Færgetrafikken paa Danmark og Tyskland, viser det sig, at den egentlige Udenrigshandel øgedes fra 1.522.000 Tons i Maj til 1.638.000 Tons i Juni — altsaa med 116.000 Tons. Altsaa ogsaa Færgetrafikken har vist en Opgang i Løbet af Maanedens.

Af hele den afgaaede og ankomne Tonnage var 34,4 Procent svensk, 32,9 Procent dansk og 21,6 Procent tysk. De tilsvarende Procenttal for Maj var 33,0, 36,4 og 18,0. Hvis man ser bort fra Færgetrafikken, stiger Procenttallet for den svenske Tonnage til 47,5 og for den tyske til 23,6, men falder for Danmarks Vedkommende til 13,3. De øvrige i Trafikken mellem Sverige og Udlandet deltagende Skibe var af norsk, finsk, hollandsk og belgisk Nationalitet.

Hvad Tonnagetallene for de tre svenske Storhavne angaar, viser Stockholm 79.000 Tons ankommet Tonnage i Maj og 96.000 i Juni, samt afgaaede Skibe 82.000 Tons i Maj og 96.000 i Juni. De tilsvarende Tal var for Göteborgs Vedkommende 76.000 mod 98.000 og 99.000 mod 100.000. Til Malmö ankom i Maj Maaned 75.000 Tons og i Juni 96.000 Tons, medens Afgangstallene var 86.000 og 91.000 Tons.

Den svenske Handelsflaades Skibsbestand var i Juni Maaned totalt set uforandret i Antal, men Tonnagen formindskedes med 8.589 BRT og 6.203 NRT. To mindre Motorskibe paa tilsammen 122 BRT er tilmeldt, medens tre Skibe paa 9.100 BRT er blevet odelagt som Følge af Krigshandlinger.

FRA SVENSK VÆRFTER

Fra Götaverken har der været Søsætning paa et 7.300 Tons Liniemotorskib, der er bestilt af Svenska Amerika Mexico Linien. Skibet, der i Daaben fik Navnet *Vretaholm*, er det syvende, som Værftet bygger for Rederiet, og det nittende i Række, som derfra bygges til Broström-Koncernen. Det sammenlagte Antal Dødvægtstonnage fra Götaverken til Broström-Koncernen andrager nu 156.290 Tons.

Vretaholm, der er et Søsterskib til Motorskibet *Stegholm*, som Værftet tidligere har bygget til Rederiet, har følgende Hoveddimensioner: Længde 425 Fod, Bredde 57 Fod og Dybde 35 Fod 6 Tommer. Middeldybgangen paa Sommerfribord bliver 24 Fod. Ligesom Søsterskibet *Stegholm* bliver ogsaa *Vretaholm* udstyret med en Dieselmotor af Værftets nyeste Konstruktion. Motoren er enkelt-

virkende og af To-Takts-Typen, udviklende 6.400 indice-rede Hestkræfter.

*

Et Tankmotorskib paa 1.000 Tons d. w. er blevet søsat fra Ekenbergs Varv. Skibet er bestilt af Enhörning kemiskt-tekniskt Aktiebolag i Stockholm. Skibet, der fik Navnet *Skansen*, er bygget til Lloyds højeste Klasse for Oceanfart og har Isforstærkninger udover Klassens Bestemmelser. Dets Fart er beregnet til 10 Knob paa Last.

»GRIPSHOLM« TIL JAPAN MED MAD OG MEDICIN FRA AMERIKA

Det amerikanske Udenrigsministerium meddeler ifl. »Dagens Nyheter«, at nye Sendinger af koncentrerede Levnedsmidler og Medicinalvarer skal transporteres med Motorskibet »Gripsholm« fra De forenede Stater til amerikanske Krigsfanger og internerede i Japan, det fjerne Østen og Filippinerne.

Det amerikanske Røde Kors staar som Afsender, og Leverancerne er muliggjort gennem Forhandlinger, som er ført af Trediemagt. Det forlyder, at »Gripsholm« ogsaa paa den nu foreslaaede Rejse skal medføre en Del Civilpersoner, der skal udveksles.

U. S. A. HAR BYGGET 1.800 SKIBE SIDEN 1941

I Forbindelse med en Meddelelse fra *U. S. Maritime Commission*, hvori det oplyses, at der er søsat syv Handelsskibe paa over 75.000 Tons d. w., fremkommer der nu Meddelelse om, at der nu er søsat ialt 1.800 Skibe, siden De Forenede Stater traadte ind i Krigen i December Maaned 1941.

I Aar er der hidtil søsat ialt 657 Skibe, hvoraf 379 var »Liberty-Skibe«, 212 Lastskibe af forskellig Art, 22 Tankskibe og 44 Specialskibe til Orlogsflaaden.

EFTERKRIGSTIDENS ØKONOMISKE PROBLEMER

EFTERKRIGSTIDENS økonomiske Problemer optager Sindene mere og mere, og forskellige Synspunkter fremkommer til Stadighed i Pressen. Professor Bertil Ohlin har for nylig behandlet Spørgsmaalet i et svensk Blad, og han fremhæver, hvor vigtigt det er, at man allerede nu søger at sætte sig ind i, hvad der vil ske efter Krigen.

En Ting, som forekommer ganske sikker, er, siger han, at Industrialiseringen vil fortsætte. Krigen, som ødelægger saa meget, har paa dette Omraade i mange Tilfælde fremskyndet Udviklingen stærkt. To Stater, som udbygger deres Industri i hastigt Tempo, er Brasilien og Argentina. Det samme sker i Kanada, Australien og Sydafrika. Der er vel heller ingen, der tvivler om, at baade Kina og Indien definitivt er slaaet ind paa Industrialiseringens Vej. Lige saa givet er det, at Rusland vil fortsætte dermed.

Betyder dette, at de gamle Industrilande vil miste deres Markeder og blive ude af Stand til at importere Raavarer og at de maa se deres Levestandard sænket efter Krigen? Dette paastaas ofte, men det er ikke desto mindre fejlagtigt, hævder Professoren. Erfaringerne viser, at Industrilandene er hverandres bedste Kunder. Industrialiseringen, som forhøjer Massernes Købekraft, vil øge Verdenshandelen, ikke formindske den.

Naturligvis vil Vareudvekslingen for en Del ændre Sammensætning. Det er muligt, at f. Eks. Textilvareeksporten til Indien og Kina har set sine bedste Dage. De vil maaske selv overtage Textilproduktionen for eget Behov og maaske gradvis konkurrere med andre paa Eksportmarkedet. Til Gengæld vil de behøve saa meget mere af Maskiner og andre Produktionsmidler. Ogsaa Efterspørgslen efter bedre Kvaliteter af Konsumvarer stiger med Levestandarden.

Kul eller Olie efter Krigen.

INGENIØR G. Zettlitz-Nilsson har i *Svenska Teknologföreningens* Afdeling for Skibbygningskunst holdt et Foredrag om Kul og Olie efter Krigen.

Foredragsholderen paapegede indledningsvis, at der ikke er nogen større Lighed mellem de to Epoker i Søfarten, der betegnes som Overgang fra Sejl- til Dampskibe og Overgang fra Damp- til Dieselskibe, for efter at Dampmaskinen i Slutningen af Firserne blev relativt økonomisk, ophørte Byggeriet af Sejlskibe næsten helt.

Dampernes Antal stiger

Siden 1912 da *Selandia* satte i Fart, er Motorskibenes Antal steget meget stærkt, men ifølge Statistiken (Lloyds for Juni 1939) stiger Dampskibenes Antal nu igen, og Antallet af Skibe under Bygning i U. K. bestod af ca. 55 pCt. Damp- og ca. 45 pCt. Dieselskibe. For Verdensskibsbygningen var de tilsvarende Tal ca. 43 pCt. Damp- og ca. 57 pCt. Motorskibe.

Spørger man, hvad Grunden hertil kan være, er der mange, der mener, at det beror paa Redernes Konservatisme, men tager man i Betragtning, at mange Rederier, som allerede har flest Dieselmotorskibe i Funktion, gaar ind for Dampmaskiner til visse Skibstyper, kan man gaa ud fra, at Valget af Maskintype er truffet paa Basis af nøjagtige Overvejelser og kritisk Bedømmelse ved Sammenligningen mellem de to Maskintyper.

Den svenske Ingeniør var af den Mening, at det først og fremmest paahviler Skibsbygningsingeniøren at vælge et Maskinanlæg, som med Hensyn til alle Faktorer giver de mindst mulige Udgifter per Ton/Mil. Ved Løsningen af denne Opgave bør det først og fremmest undersøges, hvilket Brændsel, der staar til Disposition i den Trade, som Skibet sandsynligvis kommer til at sejle i, og om det er muligt at skaffe dette Brændsel i en passende Tid af Skibets Levetid. Derefter maa det undersøges, hvilken af de paagældende Brændselsarter der vil være billigst for Maskineriets Drift, eftersom man jo ogsaa maa tage Hensyn til i hvilken Grad det nødvendige Brændselsforbrug indvirker paa Skibets Kubik og Lasteevne og paa de øvrige Driftsudgifter, som betinges af de forskellige Maskintyper.

Ingeniør Zettlitz-Nilsson fremhævede derefter Dieseliens store Fordele og mente, at det rent teknisk er formaalstjenligt og lettest at anvende denne Slags Brændsel til Drift af Skibe, dog under Forudsætning af at man kan skaffe de nødvendige Mængder Olie af brugbar Kvalitet til saa rimelige Priser, at det ikke bliver dyrere at anvende Olie end Kul.

Oljefrembringelsen blot en Brøkdel af Kulresourcerne

Det er vanskeligt med Bestemthed at forudsige, hvordan Forholdene vil blive efter Krigen, men geologisk set er man enige om, at Oljeforekomsterne kun udgør en Brøkdel af Kulresourcerne. Oljeforbruget er steget uhørt i de senere Aar. Fra 20,5 Mill. Tons per Aar i 1900 er Forbruget steget til 271,3 Mill. Tons i 1939, saa man kan med Rette sige, at der tæres paa Lagrene.

Produktionsomkostningerne er steget. Priserne i de Lande, hvor der findes Olie, er blevet højere. Yderligere maa man børe helt ned til 4.000 Meters Dybde og ikke sjældent transportere Raaoljen til Raffinaderierne. Raffineringsmeloderne er lagt om med Hensyn paa Fremstilling af saa store Mængder Benzin og lignende letflydende Brændsel som muligt, og følgelig bliver der ringere Forsyninger af Mellemdestillat, saa

som Diesellole. Den politiske Situation kan maaske ogsaa medføre, at Myndighederne overtager Udvinningen og Distribueringen, saa at hele Verdens Olie-resourcer i høj Grad reserveres Krigen Formaal.

Hvad Kullene angaar, nævnedes Ingeniør Zettlitz-Nilsson, at man i tyske Miner udvinder ca. 50 pCt. og i amerikanske endog op til ca. 400 pCt. mere pr. samme Antal Mand og Timer end i engelske Miner, paa Grund af at Driften i højere Grad er maskinel i Tyskland og Amerika. Der er derfor Grund til at tro, at Produktionsomkostningerne for engelske Kul kan reduceres. I denne Forbindelse kan man tænke sig, at det Sammenligningstal for Prisen paa Olie og Kul, som eksisterede før Krigen (Olieprisen var omtrent tre Gange højere end Kulprisen), vil forskydes i Kullenes Favør, saa at Skibsingeniørens Opgave vil blive at udnytte Kullene til Fremdrivningsmaskineri i højere Grad end Tilfældet har været tidligere.

Kul er jo et Brændsel, som ikke har de samme gode Egenskaber som Diesellole, men Foredragsholderen mente, at der kunde gøres adskilligt for at lette Anvendelsen, f. Eks. i Retning af bedre Tilrettelæggelse af Indkøb, bedre Kontrol ved Ombordtagningen, bedre Anordninger for Bunkring, etc. I denne Sammenhæng nævnedes ogsaa, at Sammenligningen mellem Motorskibenes og Dampskibenes Effektivitet ikke altid er relfærdig, da Motorskibene, som i Reglen bygges ved de største og bedst renommerede Værfter, faar finere Linjer og bedre Skrog end Dampskibene.

Tre Alternativer for Kullenes Anvendelse

Dersom Udviklingen skulde gaa i den nævnte Retning, og man efter Krigen skulde blive mere henvist til Anvendelse af Kul, kan der blive Tale om tre Fremgangsmaader:

1. at udvinde passende Diesellole ad syntetisk Vej med Kul som Grundstof,
2. at udvinde Generatorgas i Skibe med Kul som Grundstof og med en specielt konstrueret Dieselmotor eller anden Motor som Fremdrivningsmaskineri,
3. at bygge videre ad den gamle prøvede Linje, nemlig at fyre med Kul under Kedler af den mest passende Konstruktion indenfor Driftssikkerhedens Rammer og at anvende de mest økonomiske Dampmaskiner som Fremdrivningsmidler.

Hvad Punkt 1 angik mente Foredragsholderen, at det var vanskeligt at udtale sig paa nærværende Tidspunkt. Det er et kemisk Spørgsmaal og maa løses af Kemikere. Men han nævnedes, at syntetisk Olie, om det kan lade sig gøre at fremstille den, vil blive til samme Pris som almindelig Diesellole og at alle Synspunkter, som man har anlagt paa Kul og Olie, ogsaa maa anlægges paa syntetisk Olie.

Hvad Generatorgasdrift af Dieselmotor angaar, kom Ingeniøren ind paa Burmeister og Wains nyligt leverede Anlæg til *M/S Navitas*. Han mente, at selv om Resultatet er meget godt, saa er Anlægget, hverken med Hensyn til Plads, Vægt, Mandkabsbehov eller Pris konstrueret saaledes, at det i Øjeblikket byder paa nogen deciderede Fordele i Sammenligning med Dampmaskinanlægget. Dertil kommer, at man er afhængig af en speciel Slags Kul til Driften. Ingeniøren indrømmede dog, at det ikke er rigtigt at bedømme et Anlæg, som endnu er prøvet saa lidt, og at Burmeister og Wains dygtige Ingeniører nok skulde forbedre og forenkles Generatoranlægget, naar man havde vundet Erfaringer fra Driften. Der er saaledes Muligheder for, at Gasgeneratordrift skal blive Løsningen med Tiden.

Som Forholdene er i Dag mente Ingeniøren, at det var det sikreste at fyre med Kul under Kedler og at anvende Dampmaskiner, baade fordi man kan bruge mange forskellige Slags Kul og fordi de fleste større Havne er udrustet med Bunkringsanordninger

og Kullagre. Dette Synspunkt, mente Foredragsholderen, bekræftes af det Faktum, at der i Øjeblikket arbejdes saa intensivt med at forbedre Dampmaskinen paa mange større Værksteder, at man med Rette kan tale om Dampmaskinens Renaissance.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Kystvagten kendte ikke Lods- eller Lægeflag

Fra Horsens meldes om en Episode, som kaster et ejendommeligt Lyg over Kystvagneternes Kvalifikation. 3-mst. Skonerl »Cornwall« af Korsør, ført af Kaptajn Kræmmer, var Søndag Morgen afsejlet fra Horsens efter at have udloset en Ladning Brunkul. Et Par Timer senere blev fem Mand af den otte Mand store Besætning syge, hvorfor Kaptajnen satte Lods- og Lægeflag samt brugte Sirenen, da han passerede Lodsstationen paa Øen Hjarnø. Der var imidlertid ingen, som reagerede inde paa Land, saa det blev nødvendigt at vende Skuden og sejle tilbage til Horsens, hvor de to værst medtagne af Folkene blev kørt til Sygehuset, angrebet af Kulilteforgiftning, som uden Tvivl skyldes Brunkulsdampe.

Letmatrosen druknede

Ved Sørletten i Aabenraa har Skibsfører *M. M. Poulsen*, Nørresundby, og Ungmand *Leif Christensen*, begge fra Motorskibet »Albatros«, afgivet Forklaring angaaende Omstændighederne, hvorunder Letmatros *Chr. H. Sorensen* om Morgenen den 18. Juli, da Skibet var paa Rejse fra Søderhamn til Aabenraa, faldt over Bord og druknede. Efter det saaledes oplyste maa Ulykken betragtes som hændelig.

Tør ikke tage Ansvar for Passagerfart

Passagerfarten paa Hjem er indstillet. Efter af Fiskekultoren »Freja« af Grenaa er forlist, vil Postfører *Johs. Olsen*, Ebeltoft, ikke længere tage Ansvar for at medføre Passagerer.

Nyt Skorstensmærke

I Henhold til Lov om Skibes Registrering har Skibsfører *Jens Hansen*, Rudkøbing, faaet registreret følgende Skorstensmærker:

Gul Skorsten med sort Top. Omkring Skorstenen et smalt, hvidt Bælte. Paa begge Sider henover Bæltet et ovalt, blaåt Fell, hvori staar Bogstavet L i hvidt.

Endnu en »Søslange«

Til Aarhus Fiskeauktion er indbragt en Kæmpeaal, fanget under Trawlfiskeri ud for Molshoved.

Aalen, der var ca. 160 Centimeter lang, maalte »om Livet« ca. 52 Centimeter og vejede 15 kg. Aalen er blevet købt af Naturhistorisk Museum i Aarhus, hvor den vil blive udstillet.

Sejlskibsrederierne Protection Club

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club har holdt Generalforsamling paa »Højskolehjemmet« i Svendborg.

Formanden, Direktør P. M. Petersen, Svendborg, bød velkommen og mindede om, at »Danske Sejlskibsrederiers Protection Club« nu havde bestaaet i 20 Aar. Formanden udtalte sin Glæde over det betydningsfulde Arbejde, den i disse Aar havde udført for de mellemstore og mindre Motor- og Sejlskibe, og udtalte en Tak til Klubbens Sekretær for hans udmærkede Arbejde for Klubben i de 20 Aar.

Klubbens Sekretær, Landstingsmand Elmquist, Svendborg, aflagde Beretning om Klubbens Virksomhed i 1942. Der havde været behandlet ialt 31 Sager, hvoraf 24 Sager var ordnet helt eller delvis gennem en forligsmæssig Ordning med Modparten, 3 Sager var opgivet, medens 4 Sager fortsattes.

I Aarets Løb havde der været 16 Nyindmeldelser. 3 Skibe var udgaaet, de 2 paa Grund af Forlis og det ene paa Grund af Salg. Tilgangen af nye Skibe havde været den største, der endnu havde fundet Sted paa et enkelt Aar.

Til Bestyrelsen genvalgte Skibsreder, Borgmester Albertsen, Marstal. Til Revisor genvalgte Konsul, Skibsreder A. Thejll, Svendborg.

Dødsfald

En af Søfartens kendte Mænd i Aalborg, Skibsfører N. C. Christensen, er død i en Alder af 89 Aar. Han begyndte i sin Tid at sejle med en lille Jagt, med hvilken han for egen Regning drev Handel med Norge og fik senere et større Skib, hvorefter han drev Sejlads mellem Limfjordshavne og Vestsverige. Derved tjente han saa meget, at han ogsaa kunde købe en stor Landejendom, og i en Aarrække drev han saavel Landbrug som Søfart. I 1916 blev Christensen Forretningsfører for Nordjyllands gensidige Søforsikring, en Stilling han beklædte indtil han i 1931 afløstes af sin Søn, Marineløjtnant Christensen. I Ægteskabet var 11 Børn, hvoraf de 9 lever. Fire af dem er fulgt i Faderens Fodspor.

En anset Marstal-Borger, Fisker *Ludvig Christensen*, der navnlig under den forrige Verdenskrig drev et omfattende Fiskeri, er død, 67 Aar gammel.

Marstals ældste Skibsfører, *Rasmus Boye Christensen*, er død, 96 Aar gammel. Den gamle Skibsfører havde sejlet med forskellige Skibe og var kendt som en meget dygtig Sømand. Boye Christensen havde de sidste 16 Aar haft Ophold paa De gamles Hjem i Marstal.

Kollision i Odense Havn

Efter Begæring af Førerne af Stensfiskerfløjet »Flora« og Passager-Motorbaad »Vigelse«, begge af Odense, blev der i Sø- og Handelsretten i København afholdt Søforhør over Skibsfører E. Arthur Nielsen, København, der sigtes for som Fører af Motorjagt »Kjeld« af Hirtshals den 13. Juli d. A., da sidstnævnte afsejlede fra Odense at have paasejlet og beskadiget Anmeldernes Fartøjer, der laa forløjede ved Tværkajen ud for Toldboden i Odense.

Kaptajn Nielsen indrømmede, at »Kjeld«, der skulde bakke for at undgaa Sammenstød med et tredie Skib, havde tørnet »Flora«. Han var straks gaaet om Bord i »Flora« for at ordne Erstatningsspørgsmaalet, men der var ingen at se paa Dækket, og han var saa sejlet videre. Iøvrigt mente man ikke, at der var sket saa stor Skade paa »Flora«, som der nu kræves Erstatning for.

Derimod bestred han ganske bestemt at have haft noget Sammenstød med Passagerbaaden »Vigelse«.

Sov Bedstemanden paa sin Vagt?

Dampjagt »Xenia« af København grundstødte den 9. Marts d. A. Kl. 3,15 i Taage ved Møns Øsikyst paa Rejse fra København til Lybæk i Ballast og blev, da det var umuligt at komme flot ved egen Hjælp, Dagen efter slæbt af Grunden af Switzers Bugserbaad »Pluto«, der var tilkaldt fra København.

Føreren, Kaptajn Vald. Jensen, har under et tidligere Søforhør forklaret, at han ikke havde været paa Dækket fra 22,30 den foregaaende Dag, til Grundstødningen skete, idet Bedstemanden, der havde Vagt ikke havde fulgt en Ordre om at varsko ham Kl. 24,00 den 8. Iøvrigt mente han, at Aarsagen til Grundstødningen var Taagen og haard vestgaaende Strøm.

I den Anledning havde Handels- og Søfartsministeriet begæret afholdt supplerende Forhør i Sørletten og stillet ialt 10 Spørgsmaal med Hensyn til Strømførholdene og Navigeringen, derunder nogle meget nærgaaende Spørgsmaal til Bedstemanden, der ønskedes direkte spurgt om, hvorfor han ikke efter Ordre havde varskaet Kaptajnen Kl. 24,00, og om han var faldet i Søvn eller havde blindet paa sin Vagt.

Kaptajn Jensen oplyste i den Anledning, at Strømmen

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Statstelefon: 9

DAMP SKIBSSELSKABET
PACIFIC A/S
 AMALIEGADE 33
 Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH
 Befragtning & Klarering
 AMALIEGADE 13
 KØBENHAVN K
 Telf.: Palæ 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

i Drogden havde været svag og nordgaaende, og det havde han taget Hensyn til, da han fra Drogden satte Kursen sydefter. Efter at Drogden var passeret, kunde Skibets Plads ikke bestemmes og Kostene i den anviste Sejlrende ikke ses paa Grund af Mørket. Han forklarede yderligere, at Bedstemanden nu var afmønstret, og at han ikke kendte hans Opholdssted. De nærgaaende Spørgsmaal til denne blev derfor ikke besvaret.

Grundstødt paa Kolding Fjord

Motorskibet »Vega« af København har paa Rejse fra Kolding til København med en Ladning Brunkul været ude for en Grundstødning paa Kolding Fjord.

Føreren, Kaptajn A. Jørgensen, forklarede herom i Sø- og Handelsretten:

Skibet afsejlede den 23. ds. Kl. 4,30 fra Kolding, men lige udenfor Havnen kom Skibet ind i en Taagebanke, saa det var umuligt at se Kostene i Sejlrenden. Der blev straks slaaet Stop paa Motoren, men kort efter stod Skibet 2 Fod i Mudder. Han forsøgte at føre Varp ud for ved Hjælp af disse at hale Skibet flot, idet Motoren samtidig bakkede for fuld Kraft, men det var ugørligt. En tilkaldt Lods-Motorbaad kunde heller ikke slæbe »Vega« af, og saa maatte der lægtes ca. 70 Tons af Ladningen til to stedlige Fartøjer, inden det lykkedes at faa »Vega« bragt flot den næste Dag. Heldigvis havde Skibet ikke taget Skade af Betydning, saa der kunde faas Sødygtighedsattest, og Rej- sen fortsattes.

To svenske Skibe krigsforlist

To svenske Skibe er nylig krigsforlist, efter hvad der meddeles til det svenske Udenrigsministerium:

Svenska Lloyds Motorskib »Scandinavia« er saaledes sunket i Sydallantherhavet, og Dampskibet »Vidar«, tilhørende Rederiet Iris i Stockholm, er forulykket efter Minesprængning i Vesterhavet. Alle ombordværende er reddet. »Scandinavia«s Besætning er ankommet til Paramariho i Hollandsk Guiana. Ogsaa »Vidar«s Besætning befinder sig i god Behold og ventes hjem til Sverige, saa snart en Mulighed derfor gives. »Scandinavia« var bygget 1937 og »Vidar« 1907. Skibene maatte henholdsvis 2745 og 3500 Tons dw.

Er det Vikingskibet?

Chancerne for at finde et helt Vikingskib paa Bunden af Kolding Fjord bliver stadig større.

Folk fra Egnen erklærer, at de under Fiskeri i klart Vejr har set et Skib paa Bunden af Fjorden i Nærheden af det Sted, hvor Styreaaren til et Vikingskib fornylig blev fundet. Det paagældende Vrag var godt en Snes Meter langt med høj Stævn.

Det ligger paa Bagbords Side, og det saas tydeligt, at Spanterne var samlet med svære Egetræsnagler.

Skib Nr. 10.000 gennem Falsterbo-Kanalen

Falsterbo-Kanalen har i den forløbne Uge fejret et Slags Jubilæum, skønt den blev aabnet saa sent som den 29. August 1941, idet det 10.000 Skib — en Damper fra Stockholm — har passeret gennem Kanalen.

LOHFF & SIEDLER
 BEGRÜNDET 1876
 STETTIN, ZIMMERPLÄTZ 2
 SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN
 SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
 VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN
 FERNRUF: 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Flnsk Damper minesprængt paa Vej til Norge

Den finske Dumpe »Canopus« af Helsingfors er minesprængt ud for Tremilsgrænsen ved Sandhammeren. »Canopus«, som var paa Vej fra Norge til Finland med Salpeter, blev flydende paa Lasten og blev taget under Bugsering af en anden finsk Damper.

Det var Meningen at anløbe Ystad, men da »Canopus« holdt sig godt flydende, fortsattes til Trelleborg. Der gik intet Menneskeliv tabt.

Ny Havn ved Schelde

Byen Tournai, der i sin Tid var verdensberømt paa Grund af de Tæpper og Gobeliner, som blev lavet der, har planlagt at bygge en ny Havn ved Schelde.

Finland bygger Tørdok i Raumo

I den finske By Raumo ved den botniske Bugt skal der nu bygges en moderne Tørdok. Omkostninger er anslaaet til omkring 100 Millioner Finmark.

Frihavn i San Francisco

Mellem Handelsdepartementet i Washington og de Foretagender, der er interesseret i Driften af San Franciscos Havn, føres der for Tiden Forhandlinger om Oprettelse af en Frihavn i San Francisco. Da det Havneomraade, der er nødvendigt for Frihavnen er til at erhverve, ventler man i San Francisco, at en Afgørelse vil blive truffet meget snart.

PERSONALIA

85 Aar

Forhenværende Skibsfører *Jan March*, Prinsesse Maries Hjem, fylder i Dag — Fredag — 85 Aar.

70 Aar

Paa Tirsdag fylder tidligere Skibsfører i Det forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *J. G. Bencke*, 70 Aar. Kaptajn Bencke gik i Land i 1939 og var sidst Fører af Damperen *Limfjorden*.

60 Aar

Paa Torsdag fylder Kaptajn *K. Th. Sørensen*, Randers, 60 Aar. Kaptajn Sørensen er Fører af Bugserbaaden *Bjorn* af Randers.

Ligeledes paa Torsdag fylder Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *Hans Christensen*, 60 Aar. Kaptajn Christensen er for Tiden Fører af Damperen *Effie Mærsk*.

50 Aar

Skibsfører i Rederiet J. Lauritzen, Kaptajn *H. P. Kristensen*, fylder paa Torsdag 50 Aar.

Ordensdekoration

Overskibsfører *Hans Peter Martin Petersen* ved Storebæltsoverfarten er blevet dekoreret med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Sømandshjemmet i Frederikshavn

Overingeniør *Melchiorson*, Frederikshavns Skibsværft, har overltaget Stillingen som Formand for Sømandshjemmet. Den tidligere Formand, *S. Lund*, er blevet udnævnt til Toldkontrollør i Aarhus.

25 Aars Jubilæum

Sømandsmissionær *Fyrkilde*, Helsingør, fejrede den 26. Juli sit 25 Aars Jubilæum. Han har i alle Aarene forestaaet Sømandsstuen i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
 AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

- | | |
|-------------------------------------|--|
| Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa. | A/S »Motortramp«, Stensved. |
| D/S »Activ«, Korsør. | D/S »Myren«. |
| D/S af 1912. | A. P. Møller-Tankbaade og Linierederl. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Als«. | Navitas A/S |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | Alfred Olsen Transport Co. |
| D/S paa Bornholm af 1868, Rønne. | D/S »Orient«. |
| A/S Christiansholms Fabriker | D/S »Orion«. |
| C. Clausen, Svendborg. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Dania«. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | D/S »Samsø«. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Solnæs«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | D/S »Svendborg«. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | Oluf Svendsen. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Hans Svenningsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Bugserelskab A/S. | Svitzers Bugserafdeling. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S | D/S »Torm«. |
| D/S »Hafnia«. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig. | 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 »Jyden«, Esbjerg. | D/S »Øresund«. |

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 29. Juli 1943.

Nr. 30.

„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 Kwartalsabonnement 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 Kwartals Begyndelse. Kwartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Ny Udgave. Kort Nr. 185, *Østersøen* vestlige Del, *Kielerbugt* 1943. Maalestok 1 : 130 000. Kortet indeholder Specialkort over *Kieler Fjord* i Maalestok 1 : 40 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.
Udgave 1925 annulleres.

I. Østersøen.

1194. Tyskland. Memel Anduvning. Dybde over Vrag.

(N. f. S. Nr. 29/1638. Berlin 1943.)

Mindste Dybde over Vraget af den *lettiske* Dampers *Kaija*, der ligger sunket paa c. 55° 41',₈ N. 21° 03',₁ E., er 18 m.
(E. f. S. Nr. 9/425 1942.)

1195. Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.

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

E. f. S. Nr. 1/62 1943 udgaar og erstattes med:

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

a. 54° 23' 24" N. 19° 27' 00" E. c. 54° 25' 27" N. 19° 26' 00" E.

b. 54° 25' 27" N. 19° 25' 00" E. d. 54° 23' 42" N. 19° 28' 00" E.

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

(E. f. S. Nr. 1/62 1943. Kort Nr. 200.)

1196. Tyskland. Schleimünde NE. t. E. Vrag fjernet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 29/1190 1943 meddeles, at det deri nævnte Vrag, der var sunket mellem Pladserne c. 54° 43' N. 10° 10',₃ E. og c. 54° 44' N. 10° 11' E. c. 5,7 Sm 58° fra *Schleimünde* Fyr, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 29/1190 1943.)

(Se Tillæg.)

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

1197. Danmark. Sundet. Flakfort W. t. N. Vragafmærkning inddraget.
Vragafmærkningen ved det nu fjernede Vrag paa $55^{\circ} 42' 24''$ N. $12^{\circ} 42' 36''$ E.,
c. 0,8 Sm W. t. N. for *Flakfort*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 24/1053 1943.)
1198. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Vragafmærkning inddraget.
Vragafmærkningen ved det nu fjernede Vrag paa $55^{\circ} 31' 40''$ N. $12^{\circ} 41' 48''$ E.,
c. 0,8 Sm 230° fra *Drogden Fyr*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 23/1019 1943.)
1199. Danmark. Sundet. Drogden Fyr W. Oplysning om Vrag.
Mindste Dybde over det W. for *Drogden Fyr* sunkne Vrag, som ligger i 10,5 m
Vand paa $55^{\circ} 32' 15''$ N. $12^{\circ} 39' 55''$ E., c. 1,7 Sm 272° fra *Drogden Fyr*, er nu 9,05 m.
(E. f. S. Nr. 19/865 1943. Kort Nr. 133, 132, 130 og 125.)
1200. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.
Oplysning om Dybde.
Ved Opmaalingen den 23. Juli 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk*
og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 4,3 m i E.-Siden af Renden, 6,0 m i Midten af Ren-
den og 3,2 m W.-Siden af Renden.
c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ E.
(E. f. S. Nr. 26/1102 1943.)
1201. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Afmærkning forandret.
De tre sorte Tønder paa henholdsvis $55^{\circ} 40'$ ($27''$) N. $11^{\circ} 05'$ ($48''$) E., $55^{\circ} 40'$
($22''$) N. $11^{\circ} 05'$ ($41''$) E. og $55^{\circ} 40'$ ($08''$) N. $11^{\circ} 05'$ ($30''$) E. er permanent ombyttet med
røde Spidstønder.
(Kort Nr. 141, 140 og 103. Søm. Fort. Side 62, Nr. 18, 19 og 20. Dansko Lods III, Side
72. Havnelods, Side 109.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1202. Danmark. Kattegat. Gilleleje NNW. Vrag afmærket.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1149 1943 meddeles, at det deri nævnte
Vrag ligger sunket i 26 m Vand paa $56^{\circ} 13' 50''$ N. $12^{\circ} 14' 44''$ E., c. 6,5 Sm 339° fra
Gilleleje Havn. Mindste Dybde over Vraget er 15,5 m.
En rød Spidsbøje er fastgjort i selve Vraget og en Vragvager med 2 grønne Flag
er udlagt c. 50 m NE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 27/1149 1943.)
1203. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 24. Juli 1943
fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m.
(E. f. S. Nr. 26/1095 1943.)
1204. Danmark. Kattegat. Gniben. Vrag splittet. Afmærkning inddraget.
Under Henvisning til E. f. S. 12/517 1941 meddeles, at det deri nævnte Vrag,
som laa sunket paa $56^{\circ} 01' 28''$ N. $11^{\circ} 17' 02''$ E., c. 1,5 Sm N. for *Gniben*, nu ligger splittet
paa Havbunden. Mindste Dybde over Vragresterne er 5,8 m, men Dybden over en Sten
ved Siden af Vragresterne er 5,6 m. Vragvageren er inddraget.
(E. f. S. Nr. 12/517 1941. Kort Nr. 102, 103 og 100.)
1205. Danmark. Kattegat. Lushage Lystønde E. t. N. Undervandshindring.
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. $55^{\circ} 45',5$ N. $10^{\circ} 40'$ E. c. 1 Sm
E. t. N. for *Lushage Lystønde*. Stedet vil blive undersøgt.

1206. Danmark. Kattegat. Anholt Havn W. t. S. Oplysning om Vrag.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1150 1943 meddeles, at det deri nævnte Vrag, af hvilket nogle Rundholter rager indtil 5 m op over Vandet, ligger sunket i 15,5 m Vand paa $56^{\circ} 40' 37''$ N. $11^{\circ} 10' 34''$ E., c. 11,5 Sm 258° fra *Anholt Havn*.
(E. f. S. Nr. 27/1150 1943.)
1207. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. t. W. Vrag fjernet.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 15/728 1943 meddeles, at det deri nævnte Vrag paa c. $56^{\circ} 51',3$ N. $11^{\circ} 08',3$ E., c. 15 Sm 304° fra *Anholt Havn Fyr*, nu er fjernet.
(E. f. S. Nr. 15/728 1943. Kort Nr. 102 og 100.)
1208. Danmark. Kattegat. Skagen Havn SE. $\frac{1}{2}$ E. Oplysning om Vrag.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 28/1162 1943 meddeles, at Pladsen for det deri nævnte Vrag er $57^{\circ} 39' 00''$ N. $10^{\circ} 45' 06''$ E., c. 6,4 Sm 128° fra *Skagen Havn*.
(E. f. S. Nr. 28/1162 1943. Kort Nr. 101, 100 og 92.)
1209. Norge. Skagerrak. Vest-Agder. Indsejlingen til Mandal. Tilsanding.
(E. f. S. Nr. 13/432. Oslo 1943.)
Dybdeforholdene over Barren ved Indsejlingen til *Mandalselven* (c. $58^{\circ} 01' N$. $7^{\circ} 28' E$.) har forværret sig. Ikke lokalkendte Skibe med større Dybgaaende end 3,5 m bør tage Lods.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1210. Norge. Øst-Finnmark. Vardø E. Mineomraade. Advarsel.
(E. f. S. Nr. 13/403. Oslo 1943.)
Paa Grund af Minefare advares man mod at sejle og fiske i Søomraadet i den E.-lige Halvcirkel med Radius 13 Sm og Centrum i Punktet $70^{\circ} 22',5$ N. $31^{\circ} 00' E$.
1211. Norge. Senja og Troms. Malangen—Grøtoydjupet. Mineomraade. Advarsel.
(E. f. S. Nr. 13/398. Oslo 1943.)
Paa Grund af Minefare advares man mod at sejle og fiske i et Omraade, der begrænses af Linier gennem nedennævnte Punkter:
a) $69^{\circ} 36',1$ N. $17^{\circ} 30',2$ E. (*Kjolva* paa *Senja*).
b) $69^{\circ} 52',3$ N. $18^{\circ} 01',4$ E. (*Auvær Fyr*).
c) $70^{\circ} 08' N$. $18^{\circ} 39',3$ E. (*Eggeløysa Fyr*).
d) $70^{\circ} 11',6$ N. $18^{\circ} 50',6$ E. (*Grotoy NW.-Pynt*).
e) $70^{\circ} 14',4$ N. $19^{\circ} 05',6$ E. (*Bursnæringen* paa *N.-Kvaløy*).
f) $70^{\circ} 06',6$ N. $19^{\circ} 07',4$ E. (*S.-Pynt* af *N.-Kvaløy*).
g) $70^{\circ} 06',1$ N. $19^{\circ} 03' E$. (*Hersøy SE.-Pynt*).
h) $70^{\circ} 05' N$. $19^{\circ} 00' E$. (*Hersøy S.-Pynt*).
i) $70^{\circ} 04',75$ N. $18^{\circ} 59',6$ E. (*Småtrollneset, Ribbenesøy*).
j) $70^{\circ} 00',7$ N. $18^{\circ} 40',5$ E. (*Holkesfjordneset, Ribbenesøy*).
k) $69^{\circ} 47',5$ N. $18^{\circ} 07',5$ E. (*Holmen NW. for Rossholmen Fyr*).
l) $69^{\circ} 44',4$ N. $18^{\circ} 03',4$ E. (*Håja W.-Pynt*).
m) $69^{\circ} 41' N$. $18^{\circ} 06',9$ E. (*Tusøy N.-Pynt*).
n) $69^{\circ} 38',7$ N. $18^{\circ} 08',3$ E. (*Tusøy SE.-Pynt*).
o) $69^{\circ} 38',05$ N. $18^{\circ} 09',5$ E. (*Oterneset, S.-Kvaløy*).
p) $69^{\circ} 31',15$ N. $18^{\circ} 11',2$ E. (*Greipstadodden, S.-Kvaløy*).
q) $69^{\circ} 29',35$ N. $18^{\circ} 04',4$ E. (*Skorliodden, Senja*).
1212. Norge. Lofoten. Nappstrømmen. Luftledning. Højde forandret.
(E. f. S. Nr. 13/407. Oslo 1943.)
Den over *Gapet* i *Nappstrømmen* førende Luftledning paa c. $68^{\circ} 08',9$ N. $13^{\circ} 28',5$ E. er hævet, saa at mindste Højde over Højvande nu er c. 45 m.

1213. Norge. Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 29/1665. Berlin 1943.)

Paa Grund af Byggearbejder i *Namsos* Havn paa c. 64° 28',₁ N. 11° 29',₇ E. maa følgende iagttages:

- a) Passage mellem den opankrede Flaade og Byggestedet er forbudt.
- b) Flaaden skal passeres i mindst 50 m Afstand og med ringe Fart.
- c) Ankring i mindre end 300 m Afstand fra Flaaden er forbudt.

1214. Norge. Sør- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna. Mineomraade. Advarsel.

(E. f. S. Nr. 13/402. Oslo 1943.)

Paa Grund af Minefare advares man mod at sejle og fiske i et Omraade, der begrænses, som følger:

- Fra a) 63° 28',₁ N. 8° 06',₁ E. (*Holberg* paa *Smøla* N.-Side)
 til b) 63° 31',₉ N. 7° 58',₂ E. (*Haugjegla* Fyr),
 - c) 63° 39',₇ N. 8° 19',₈ E. (*Froya* SW.-Pynt);
 fra d) 63° 48',₁ N. 8° 49',₇ E. (*Skaget* Varde, *Froya* NE.-Pynt)
 til e) 63° 53' N. 8° 47',₂ E. (*Grønholmen*),
 - f) 63° 59',₆₅ N. 9° 11',₃ E. (*Sauøya østre* Fyr),
 - g) 64° 10',₄ N. 9° 24',₈ E. (*Hallen* Fyr),
 - h) 64° 21' N. 9° 18',₅ E.,
 - i) 64° 44' N. 10° 00' E.,
 - j) 64° 47',₉ N. 10° 33',₃ E. (*Nordøyan* Fyr),
 - k) 64° 45',₂₅ N. 10° 46',₇ E. (*Kvitingen* Fyr, *Sørgjeslingen*),
 - l) 64° 30' N. 10° 23' E.,
 - m) 64° 13',₈ N. 10° 08',₈ E. (*Kaura* Fyr),
 - n) 63° 49',₇ N. 9° 26' E. (*Husøy* N.-Pynt);
 fra o) 63° 47',₃ N. 9° 23',₈ E. (*Husøy* S.-Pynt)
 til p) 63° 41',₅ N. 9° 25',₅ E. (*Storfosen* N.-Pynt);
 fra q) 63° 38',₉ N. 9° 24' E. (*Storfosen* S.-Pynt)
 til r) 63° 38',₈ N. 9° 11',₄ E. (*Tjeldværøy* E.-Pynt);
 fra s) 63° 39',₆₅ N. 9° 03',₃ E. (*Tjeldværøy* NW.-Pynt)
 til t) 63° 39',₁₅ N. 9° 00',₃ E. (*Hitterens* NW.-Pynt);
 fra u) 63° 25',₆ N. 8° 23',₇ E. (*Hitterens* SW.-Pynt)
 til v) 63° 23',₈ N. 8° 12',₈ E. (*Brunsnæs*, *Smølas* E.-Side).

E. f. S. Nr. 1/177 1943 og 1/179 1943, Pkt. 1, udgaar.

1215. Norge. Masfjord. Løb spærret.

(N. f. S. Nr. 29/1663. Berlin 1943.)

Løbet mellem *Matreø* (c. 60° 52',₃ N. 5° 34',₈ E.) og Fastlandet er spærret for al Trafik.

Indsejlingen til den E.-lige Del af *Sørfjord* maa kun foregaa S. om *Matreø*.

1216. Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.

(E. f. S. Nr. 13/431. Oslo 1943.)

Det E.-ligste, N.-lige Indløb til *Haugesund*, mellem *Kyllingøy* (59° 25',₃ N. 5° 15',₂ E.) og Fastlandet, er spærret for al Trafik.

1217. (P). Norge. Rogaland. Rytylkefjordene. Horgefjord. Grund.

(E. f. S. Nr. 13/405. Oslo 1943.)

En Grund med 4,₃ à 4,₆ m rapporteres at ligge paa c. 59° 00',₀₅ N. 5° 53',₄ E., c. 0,₇ Sm 69°_{,5} fra *Knibringen* Fyr.

1218. (T). Norge. Rogaland. Stavanger Indsejling. Stage midlertidigt udlagt.

(E. f. S. Nr. 13/406. Oslo 1943.)

En sort Stage er midlertidigt udlagt ved 6,₅ m *Ulsnesgrunnen* paa c. 58° 59',₁₆ N. 5° 43',₁ E.

1219. Norge. Rogaland. W.-lige Indsejling til Egersund. Hørsholmen E. Vrag.
(E. f. S. Nr. 13/399. Oslo 1943.)
Vraget af et Dampskib ligger sunket i c. 9 m Vand paa $58^{\circ} 27' 35''$ N. $5^{\circ} 54'$ E. paa Ankertegnets Plads E. for *Hørsholmen* i norsk Kort Nr. 13.
1220. Norge. Rogaland. Egersundsfjorden. Hovlandsvika. Oplysning om Grund.
(E. f. S., Nr. 13/400. Oslo 1943.)
Dybden over den i E. f. S. Nr. 50/1643 1941 omhandlede 7,7 m-Grund i *Hovlandsvika* paa $58^{\circ} 26' 16''$ N. $5^{\circ} 59' 22''$ E. har ved en Kontrolundersøgelse vist sig at være 7,2 m og Pladsen 20 m NW. for den tidligere opgivne Plads, det vil sige 270 m 86° fra *Rageskjærflu* Jernstang.
(E. f. S. Nr. 50/1643 1941.)
1221. Norge. Rogaland. Egerøy S. Grunden Kletten. Oplysning om Dybde.
(E. f. S. Nr. 13/401. Oslo 1943.)
Paa Grunden *Kletten* paa $58^{\circ} 22' 18''$ N. $6^{\circ} 02' 06''$ E. er mindste Dybde fundet at være 8,6 m i Stedet for som tidligere angivet 9 m.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1222. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masned-sundbroen.
Justitsministeriet har under den 14. Juli 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:
I Medfør af § 2 i midlertidig Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for visse Overtrædelser af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsættes herved følgende:

§ 1.

I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 100 m fra *Masned-sundbroen*.
Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel.

§ 2.

Overtrædelse af foranstaaende Bestemmelse straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 20. Juli 1943.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
Korte eller
Bogs Nr. *Norge:*
R. Nr. 84 Fra Gibostad til Rystraumen og Hekkingen.

Tillæg.

I. Østersøen.

1223. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønden Vänta litets grund genudlagt.
(U. f. s. Nr. 32/1522. Stockholm 1943.)
Lystønden Vänta litets grund paa c. 62° 30' N. 18° 15' E. er genudlagt.
(E. f. S. Nr. 50/1720 1942.)
1224. Sverige. Bottniske Bugt. Bonden Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 32/1521. Stockholm 1943.)
Den røde Lysvinkel mellem 64° og 99° og den hvide uforstærkede Lysvinkel mellem 99° og 170° i Bonden Fyr paa c. 63° 26' N. 20° 02' E. er nu delt, som følger:
1) Rødt i Pejll. fra 64° til 81°.
2) Grønt i — - 81° - 99°.
3) Rødt i — - 99° - 107°.
4) Hvidt i — - 107° - 170° (uforstærket).
1225. Finland. Bottniske Bugt. Stånggrund (Tankokari). Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 20/421. Helsingfors 1943.)
En rød Stage med 1 rød opadvendt Kost er udlagt paa 60° 43' (35") N. 21° 02' (12") E.
1226. Finland. Finske Bugt. Jussarö. Baaker opført.
(U. f. s. Nr. 20/420. Helsingfors 1943.)
Følgende nye Baaker er opført:
Marskärs sten (Forbaake) paa 59° 52' 42" N. 23° 35' 05" E. En kvadratisk, hvid Flade med et lodret, sort Felt i Midten.
Bottuskär (Bagbaake) paa 59° 52' 52" N. 23° 35' 25" E. En kvadratisk, hvid Flade med et lodret, sort Felt i Midten.
Baakerne er overet i c. 47°.
(Kort Nr. 183.)
1227. Finland. Finske Bugt. Jussarö. Busö. Baaker opført.
(U. f. s. Nr. 20/419. Helsingfors 1943.)
Følgende nye Baaker er opført:
1) *Korsholm nedre* paa 59° 52' 08" N. 23° 35' 32" E. En kvadratisk, hvid Flade med et lodret, sort Felt i Midten.
Korsholm övre paa 59° 52' 02" N. 23° 35' 14" E. En rektangulær, hvid Flade med et lodret, sort Felt i Midten.
Baakerne er overet i c. 237°.
2) *Korsholm norra nedre* paa 59° 52' 18" N. 23° 35' 55" E. En kvadratisk, hvid Flade med et lodret, rødt Felt i Midten.
Korsholm norra övre paa 59° 52' 08" N. 23° 35' 01" E. En rektangulær, hvid Flade med et lodret, rødt Felt i Midten.
Baakerne er overet i c. 247°.
(Kort Nr. 183.)

1228. Finland. Finske Bugt. Løbet Djupkubb—Österholm. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 20/418. Helsingfors 1943.)

I Løbet fra *Djupkubb* Fyr til *Österholm* er følgende Forandringer i Afmærkningen foretaget:

En hvid Stage med et sort Bælte og en sort, nedadvendt Kost er udlagt paa 59° 53' 24" N. 23° 40' 17" E.

Følgende Sømærker er flyttet:

Den røde Stage med en rød, opadvendt Kost fra 59° 52' 55" N. 23° 38' 11" E. til 59° 52' 53" N. 23° 38' 14" E.

Den hvide Stage med et sort Bælte og en sort, nedadvendt Kost fra 59° 52' 57" N. 23° 39' 05" E. til 59° 52' 57" N. 23° 39' 02" E.

Den røde Stage med en rød, opadvendt Kost fra 59° 53' 33" N. 23° 40' 27" E. til 59° 53' 33" N. 23° 40' 30" E.

Den hvide Stage med et sort Bælte og en sort, nedadvendt Kost fra 59° 53' 43" N. 23° 41' 25" E. til 59° 53' 42" N. 23° 41' 21" E.

Den hvide Stage med et sort Bælte og en sort, nedadvendt Kost fra 59° 53' 50" N. 23° 41' 52" E. til 59° 53' 50" N. 23° 41' 46" E.

Den røde Stage med en rød, opadvendt Kost paa 59° 54' 19" N. 23° 42' 51" E. til 59° 54' 17" N. 23° 42' 47" E.

Den røde Stage med en rød, opadvendt Kost paa 59° 54' 35" N. 23° 43' 49" E. til 59° 54' 35" N. 23° 43' 50" E.

Den røde Stage med en rød, opadvendt Kost fra 59° 54' 43" N. 23° 44' 24" E. til 59° 54' 43" N. 23° 44' 19" E.

Den røde Stage med en rød, opadvendt Kost fra 59° 54' 57" N. 23° 45' 03" E. til 59° 54' 57" N. 23° 45' 04" E.

Den hvide Stage med et sort Bælte og en sort, nedadvendt Kost paa 59° 53' 31" N. 23° 40' 52" E. er inddraget.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1229. Danmark. Sundet. Kastrup. Afmærkning atter i Orden.**De to yderste Sømærker i Løbet til Kastrup Havn er atter i Orden. c. 55° 38',₅ N. 12° 40',₀ E.

(E. f. S. Nr. 29/1191 1943.)

1230. (T). Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. t. S. Vragbelysning midlertidigt slukket.Vragbelysningen paa det paa 55° 26' 56" N. 12° 37' 05" E., c. 6,₂ Sm 212° fra *Drogden* Fyr, sunkne Vrag er slukket. Vil snarest atter blive tændt.

(E. f. S. Nr. 18/843 og Nr. 19/867 1943.)

1231. Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 32/1530. Stockholm 1943.)

Lystønden *Malmö* Nr. 9 paa c. 55° 38' N. 13° 01' E. er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte sorte Stage er inddraget.

(E. f. S. Nr. 27/1117 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1232. (T). Norge. Skagerrak. Oslo Fjord. Spro Fyr midlertidigt slukket.**

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1943.)

Spro Fyr paa c. 59° 45',₇ N. 10° 35',₃ E. er paa Grund af Reparation slukket indtil c. 3. August 1943.

1233. (T). Norge. Skagerrak. Dramsfjord. Rødtangen Fyr midlertidigt slukket.

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1943.)

Rødtangen Fyr paa c. $59^{\circ} 31',7$ N. $10^{\circ} 25',3$ E. vil paa Grund af Reparationsarbejder være slukket fra den 9. August 1943 i c. 1 Uge.

Ekstra-Tillæg.

1234. Danmark. Hestehoved Fyr E. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. $54^{\circ} 50',0$ N. $12^{\circ} 15',1$ E., c. 3,4 Sm. E. for Hestehoved Fyr. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

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

JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper

Brændseloliepumper

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

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

DAMPKIBSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palm 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarshp

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

RANDERS

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 & 808

RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 178

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAEGT 1876)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Bee Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Adr.:
»Hude«.
Svendborg

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 31

FREDAG 6. AUGUST 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

FRA New York foreligger der Meddelelse om, at Staterne vil afstaa 200 Trampskibe til England, og at disse Skibe skal sejle under engelsk Flag til Krigens Afslutning. Hvad der ligger bag ved denne Transaktion er ikke ganske klart, men den officielle Forklaring gaar ud paa, at det er Meningen, at Nybygningsvirksomheden i England helt skal ophøre, og at de engelske Værfter i Fremtiden skal koncentrere sig om Reparationer. Ifølge en anden Version skal Aarsagen imidlertid være den, at det kniber for Amerikanerne at skaffe Besætning til det store Antal Handelsskibe, der bygges, og at man derfor har ment, at det vilde være formaalstjenligt, at en Del af de nybyggede Skibe overføres til engelsk Flag og bemandes med engelske Besætninger. Hvorledes det nu vil gaa med bl. a. den engelsk-norske Aftale, ifølge hvilken der af engelske Nybygninger skulde tildeles den under den norske Londonregerings Kontrol sejlene Handelsflaade Erstatningsskibe for Krigsforlis i samme Forhold som for den engelske Handelsflaade, foreligger der intet om.

Fra de oversøiske Markeder er Rapporterne stadig kun sparsomme. Amerikanerne har givet yderligere Tonnagetildelinger til de forskellige Malmtrades paa Basis af uforandrede Rater. Der er saaledes i den forløbne Uge bl. a. sluttet Malm Durban/Baltimore til \$10.50 plus 30 pCt. Krigstillæg, Option Beira Lastning til \$1.25 mere. Vestindia Markedet viser en ret stærk Efterspørgsel efter Tonnage udover den officielle Tildeling, men det synes overmaade svært at skaffe neutrale Skibe. Canada og New Foundland Farten er ligeledes livlig. Adskillige Skibe er sluttet op med Kul og tilbage med Papir til uforandrede Rater, ligesom forskellige Baade har faaet Malm fra Botwood til Baltimore til \$10.95 incl. Krigstillæg.

Rapporterne om Forholdene paa de engelske Markeder er endnu mere ordknappe end ellers. Der er sluttet Kul fra Wales til Øerne til uforandrede Rater, d. v. s. omkring 70/-, ligesom adskillige Skibe er sluttede for Kul fra Wales og Humber til de nordafrikanske Havne. For sidstnævnte Destinationer angives ingen Rate. Endvidere noteres Kul Durban/Alexandria og Port Said uforandret i 90/- og Salt fra Rødehavet til Calcutta i 35 Rupees.

I de frie Trades noteres uforandret \$60 for Hvede fra River Plate til Lissabon, hvorimod Befragterne af Hvede Buenos Aires/Callao nu udbeder billigste Tilbud. I sidste Uge laa Raten for saadan Forretning omkring \$30.

Vore hjemlige Markeder er stille. Det kniber stadig med at skaffe Sten for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark, og ogsaa Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne viser kun ringe Efterspørgsel. Virkningerne af henholdsvis den dansk-svenske og dansk-finske Handelsaftale for anden Halvdel af indeværende Aar viser sig nu paa Fragtmarkedet i Form af noget bedre Efterspørgsel efter Tonnage for Transport af Trælast, men da de Kvantiteter, der kommer til Afskibning er betydelig mindre end for den tilsvarende Periode sidste Aar, er det dog alligevel begrænset, hvad der kan placeres af Tonnage i

disse Trades. De øvrige Østersøtrades er uforandret. Der kan stadig placeres Tonnage for tysk Regning, saavel i Farten fra Sverige og Finland til Tyskland, som i tysk indenrigs Fart.

NYT STORT MOTORSKIB TIL D. F. D. S.

Som allerede tidligere omtalt har Det Forenede Dampskibs-Selskab et stort Nybygningsprogram, bestaaende af seks fuldt moderne og store Dieselskibe, der til sin Tid tænkes indsat paa Selskabets Fart paa Amerika og navnlig paa Sydamerika.

Det første af disse Skibe, der allerede for nogle Maaneder siden blev afleveret fra Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, var m.s. »Argentina«, og nu er Nybygning Nr. 2, m.s. »Bolivia«, færdig fra Frederikshavn Skibsværft.

»Argentina« og »Bolivia« er paa det nærmeste Søsterskibe, skønt de er bygget paa hver sit Værft. De har begge en Bruttotonnage paa 4600 Tons, hvilket vil sige en Dødvægtstonnage paa henved 7000.

Da »Bolivia« forleden var kommet til København, kunde man se, at den paa en Del Punkter adskilte sig fra »Argentina«. Medens dette Skib er bygget med flad, rund Pladestævn med Det Forenedes Mærke, har »Bolivia« en skarp Stævn. De har begge Krydserhæk, men Hækken paa »Bolivia« rager ikke saa langt agter som paa Forgængeren.

Det er bemærkelsesværdigt, at Det Forenede Dampskibs-Selskab i Aarene før Krigen var begyndt paa den meget betydelige Udvidelse af Middelhavsflaaden og samtidig satte ind i Amerika-Farten. De seks nye Skibe, der nu skal sættes ind paa Amerika — og specielt paa Sydamerika — er i Virkeligheden bygget efter samme Mønster som Middelhavsbaadene: Hurtige og praktiske Motorskibe, der kan tage et begrænset Antal Passagerer — nemlig tolv. En væsentlig Forskel er, at de nye Baade til Amerika-Farten er henved en halv Gang saa store.

De næste to Skibe, der fra Værfterne vil blive afleveret til Det Forenede, bliver Motorskibene »Paraguay« og »Ecuador«.

DANSK-FRANSK'S MOTORSKIB »NORMANDIET« TOTALFORLIST PAA ELBEN

DER er udsendt en officiel Meddelelse om, at Det dansk-franske Dampskibsselskabs Motorskib »Normandiet« var forlist paa Elben i Søndags efter Kollision med en hollandsk Damp.

Forliset betegnedes i den kortfattede Meddelelse som et Totalforlis, idet »Normandiet« var brækket midt over. Det sank straks efter Kollisionen.

Hele Mandskabet er blevet reddet og ført ind til Cuxhaven.

Motorskibet »Normandiet« var det sidste af de Skibe, som Rederiet havde under hjemlig Kontrol. Det laa i dansk Havn med en Last fra Sydamerika, da Farvandene den 9. April blev spærret, og det var derefter i meget lang Tid Oplægger. »Normandiet« havde i mere end tre Aar været oplagt i Kolding, og da Kollisionen fandt Sted paa Elben i Søndags, var det ude paa sin første Rejse efter den lange Hviletid.

»Normandiet« var Rederiets næstnyeste Skib. Det blev afleveret fra Nakskov Skibsværft i 1935. Det havde en Lastevne paa 5750 Tons.

INGEN OPKLARING PAA BRANDEN PAA SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Kriminalpolitiet i Svendborg har færdigbehandlet Brandsagen fra Svendborg Skibsværft. Resultatet er blevet, at Sagen henlægges, hvilket vil sige, at man ikke har konstateret Brandaarsagen.

Branden betragtes herefter som en almindelig Brand uden Forbindelse med de krigsmæssige Forhold, og det har bevirket, at Forsikringselskaberne straks er gaaet i Gang med at udbetale Erstatningerne til Arbejderne for deres ødelagte Arbejdstøj.

HANDELS- OG SØFARTS-MUSEET

Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner har holdt Generalforsamling paa Kronborg. Formanden, Skibsreder *Willie C. K. Hansen* udtalte smukke Mindeord over Generalkonsul *Johan Hansen* og meddelte, at Selskabet har haft god Tilslutning, saaledes at man nu er oppe paa 740 Medlemmer.

Formanden redegjorde endvidere for den Støtte, man havde modtaget fra mange Steder.

Valgene var Genvalg.

DAMPSKIBSSELSKABET PACIFIC

I Statstidende er det blevet meddelt, at Grosserer *H. H. Sthyr* er udtraadt af Bestyrelsen for Dampskibsselskabet Pacific.

STAGNATION PAA SKIBSSALGSMARKEDET

Ifølge Firmaet *Suenson & Jespersens* Maanedsbetæning er Skibssalgsmarkedet næsten blottet for Interesse. Saavel Købere som Sælgere er yderst reserverede. Bortset fra et Par Smaaskibe blev der ikke omsat noget Skib i sidste Maaned.

Stagnationen i Skibspriserne har ikke gjort sig gældende i Danmark alene, baade fra Sverige og Norge har vi modtaget Rapporter om Prisstop og nedad-gaaende Tonnagepriser. Ogsaa fra Spanien og Portugal foreligger Underretning om, at de Priser, der for nogle Maaneder siden blev tilbudt fra Schweiz, Portugal og Spanien for Skibe, der befandt sig uden for Spærringen, ikke kan gentages i Dag. Der er nu kun Interesse for Skibe, der kan erholdes til rimelige Priser.

ERSTATNINGER TIL SØFOLK OG DERES EFTERLADTE

Efter Samraad med Finansministeriet har Søfartsministeriet søgt Finansudvalgenes Tilslutning til en Forhøjelse af Dagpenge for ved Krigsulykkestilfælde tilskadekomne Søfolk fra tre Femtedele af Daglønnen, dog højst 6 Kr. 75 Øre daglig, til fire Femtedele af Daglønnen, dog højst 16 Kr. daglig. Efter Rigsdagsferien vil der blive forelagt Lovforslag herom samt om en Forhøjelse af Invaliditetserstatninger til tilskadekomne og Dødsersatninger til Efterladte efter omkomne Søfolk.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Til Forældrene i Horsens er der indløbet Meddelelse om, at den 30-aarige Maskinassistent *Henry Bisgaard Christensen* er omkommet ved Krigsforlis. *Bisgaard Christensen* havde tidligere været ude for Krigsforlis, da han i sin Tid var om Bord i et Skib, der blev torpederet og sank, men hvis Besætning blev reddet.

Fru *Magda Rotgardt* i Esbjerg har faaet Meddelelse om, at hendes Søn, Matros *Ernst Rotgardt*, er omkommet ved Krigsforlis i April Maaned. Den omkomne danske Sømand blev 31 Aar gammel.

STORT UDFØRSELS-OVERSKUD I JUNI

Af den netop offentliggjorte Statistik over Danmarks Udenrigshandel i Juni Maaned fremgaar det, at Maaneden har bragt et Udførsels-Overskud

paa 30,5 Mill. Kr. eller langt større end for nogen anden Maaned i det sidste Aar. Der er i Juni indført Varer for 96,0 Mill. Kr. og udført for 126,5 Mill. Kr. I Juni Maaned 1942 var Indførslen meget betydelig, nemlig 158,6 Mill. Kr. og Udførslen 121,3 Mill. Kr., saaledes at det samlede Resultat dengang var et Indførsels-Overskud paa 37,3 Mill. Kr.

Ser man paa den forløbne første Halvdel af indeværende Aar, har Indførslen andraget 105,2 Mill. Kr. om Maaneden i Gennemsnit, medens Udførslen har været 101,7 Mill. Kr., saaledes at den gennemsnitlige Merindførsel har været 3,5 Mill. Kr. I det første Halvaar 1942 var de tilsvarende Tal 92,6 Mill. Kr., 90,2 Mill. Kr. og 2,4 Mill. Kr.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Göta-Verken havde forleden Prøvetur med Motorskibet »Kengis«, det femte af de 10 Malmskibe, som Grängesbergbolaget bestilte sidste Aar, og hvoraf det første, Motorskibet »Akka«, var paa Prøvetur for akkurat et Aar siden. »Akka« har siden sejlet Korn fra Amerika til Grækenland i det internationale Røde Kors' Tjeneste. Mens de tre første af disse Baade, »Akka«, »Sarek« og »Saggat«, laster 8960 Tons d.w., er de to senest byggede, »Kajlum« og »Kengis« kun paa 6040 Tons d.w. »Kengis«s Dimensioner er 382' 10" × 50' × 32' 6". Skibets Middeldybgaende paa Sommerfribord er 22' 6¼". Maskineriet er, som paa de fire øvrige Baade, en Motor af Götaverkens nyeste Type, nemlig en to Takts enkelt virkende Dieselmotor. Den har 5 Cylindre og udvikler 3200 IHK. Skibets Fart paa fuld Last beregnes til 12½ Knob.

Lige siden Salén-Koncernen for et Aars Tid siden Lovtog Ekensberg Varv, er der blevet foretaget store Moderniseringer og Ombygninger af Værftet, og der er planlagt yderligere Udvidelser.

To nye Beddinger er allerede færdige, og der er opført nye Maskin- og Snedkerværksteder, en ny Transformatorstation og en ny Varmecentral.

De nye Beddinger gør det muligt for Værftet at bygge Skibe paa indtil 3.000 Tons, men det er Hensigten senere at gøre det muligt at bygge Skibe paa helt op til 7.000 Tons.

FORHØJELSE AF DE FINSKE STEVEDOR-PRISER

EFTER at den finske Regering har besluttet en Forhøjelse paa 4 Procent af alle Arbejdslønninger i Finland fra den 1. August, har Finlands Stevedorforening bevilget sine Medlemmer Ret til fra og med den 1. August at forhøje Tarifprisen for Eksportvarer med 5 Procent. Forhøjelsen inkluderer i Krigsforhøjelsen, som for Eksportvarer kommer til at bestaa af 45 Procent i Torneå, Kemi, Uleåborg, Viborg, Trångsund, Koivisto og Makslahti, og 35 Procent for de øvrige Havne.

For Importvarer udgør Krigsforhøjelsen som forud 40 Procent i Torneå, Kemi, Uleåborg, Viborg, Trångsund, Koivisto og Makslahti, og 30 Procent for de øvrige Havne.

Lønnen til winchmen forhøjes med 4 Procent og udgør fra nævnte Dato: Torneå og Kemi 19,70 Finmark, Uleåborg, Brahestad, Yxpila, Gamlekarleby, Jakobstad, Nykarleby, Vasa, Kaskö og Kristinestad 18,50 Finmark, Räfsö og Björneborg Distrikter, Mantyluoto og Raumo 19,70 Finmark, Nystad 18,50, Åbo, Åbo Distrikt og Hängö 19,70, Ekenäs 18,50, Helsingfors og Sörnäs 21,30, Borgå, Lovisa, Lovisa Distrikt og Pernoviken 18,50, Kotka 20,80, Frederikshamn 19,70 og endelig Viborg og Trångsund 21,30 Finmark.

SVENSK SYN PAA STATSGÆLD-PROBLEMET

KRIGEN har rejst en Række store Gældsproblemer, og dette Spørgsmaal har været gjort til Genstand for dybtgaaende Undersøgelser af svenske Nationaløkonomer.

Særlig interessant er en Plan, der er fremsat af Professor Gunnar Myrdahl i det svenske Tidsskrift *Ekonomisk Tidsskrift*. Artiklens Forfatter foreslaar her, at man — hvis man da endelig vil bringe en Del af Gælden ud af Verden — i Stedet for en paalænt Afgift en Gang for alle til Afbetaling af Gælden, skal fordele et vist Gældsbeløb paa Borgerne. Hvis man f. Eks. efter den Fordelingsnøgle, man valgte, regnede ud, at en bestemt Formuebesidder skulde betale en Skat en Gang for alle paa 100.000 Kroner, saa skulde han efter Myrdahls Forslag have Valget mellem faktisk at indbetale dette Beløb i Statskassen eller at afgive en Forskrivning paa Beløbet til Forrentning med den Rente som Staten betaler sine Kreditorer, f. Eks. 4 pCt. p. a., altsaa 4.000 Kroner, indtil det passer ham at indfri denne Gæld. For at Staten ikke skulde udsættes for alt for store Tab maatte han stille Sikkerhed i sine Aktiver for Gælden, og man maatte ogsaa ved Arvfald kunne kræve Gælden endelig afviklet.

Fordelen ved en saadan Ordning fremfor en Kontantafgift en Gang for alle eller i bestemte Rater over en Aarrække er iøjnefaldende. Ingen vil komme i Likviditetsvanskeligheder paa Grund af Afgiften, og der vilde derfor ikke ske noget Prisfald paa Obligationer, Aktier eller andre Formueværdier og dermed ingen Forstyrrelser i det økonomiske Liv.

I sine videre Ræsonnementer kommer Professor Myrdahl imidlertid til det Resultat, at det for Sveriges Vedkommende næppe vil være nogen Fordel at søge Gælden afviklet. Det er dog ikke sikkert, at dette gælder for alle Lande, og der er næppe Tvivl om, at hvor man beslutter sig til at gennemføre en Afvikling af en større eller mindre Del af Gælden, maa den Myrdahlske Fremgangsmaade komme i Forgrunden ved Overvejelserne, slutter Professoren.

EFTERKRIGSTIDENS TONNAGE

Før Krigen udgjorde Verdenshandelstonnagen, med Undtagelse af den amerikanske Indsøtrafiks, 66 Mill. Bruttotons. Noget mindre end Halvdelen deraf eller 30,4 Mill. Bruttotons var af Lloyds Register klassificeret som oceangaaende Tonnage »available for general cargo and passenger purposes«. Selv om de allierede Nationers Tonnage i Øjeblikket er i Stigning som Følge af den store Ekspansion i Skibsbygningen i Amerika og som Følge af Nedgangen i Tonnagesænkningerne, er den dog blevet betydeligt reduceret i de senere Aar, skriver »Economist« ifølge »Svenska Dagbladet«. Bladet mener imidlertid, at hvis Krigen varer tilstrækkelig længe, f. Eks. to Aar endnu, vil den samlede Tonnage igen være omtrent lige saa stor som ved Krigens Begyndelse, men derimod ikke sammensat af forskellige Typer i det Forhold, som er nødvendigt i Fredstid. Almindelige Fragtdampere vil sandsynligvis snart kunne bygges i tilstrækkeligt Omfang, men derimod vil det vare betydeligt længere, inden man igen faar tilstrækkeligt med Passagerskibe og andre specielt byggede Skibe.

U. S. A. AFSTAAR 200 HANDELSSKIBE TIL ENGLAND

I et Underhusmøde har Premierminister Churchill meddelt, at De Forenede Stater i de næste 10 Maaneder vilde afstaa ca. 200 Handelsskibe til England, og at disse Skibe skulde sejle under britisk Flag, saa længe Krigen varer.

Efter at have afgivet denne Erklæring oplæste Churchill et Brev fra Præsident Roosevelt, hvoraf det fremgik, at De Forenede Stater afstaa disse Handelsskibe til England, fordi dette Land fuldstændigt opgiver Nybygningen af Handelsskibe. Overenskomsten om forbigaaende Afstaaelse af Handelsskibe til England var blevet afsluttet for at undgaa et bortødsle Muligheder for Bygning af Handelsskibe, idet

hverken England eller De Forenede Stater kunde tilade sig dette.

DE AMERIKANSKE LIBERTY-SKIBE

Der har været skrevet en lang Række Artikler om den amerikanske Massetilvirkning af Skibe. Det for os mest brændende Spørgsmaal er, hvad Indflydelse de vil faa paa Fragtmarked-Situationen, naar Krigen er forbi. Meget er afhængig af disse Skibes Levetid. De er bygget for at udfylde de Huller, Ubaadene har slaact i de allieredes Handelsflaader, og Hovedvægten er derfor lagt paa at faa dem færdige og i Fart saa hurtigt som muligt. Men det gamle amerikanske Haab om paany at gøre De Forenede Stater til en førende Søfartsnation har tydeligt bidraget til, at man ved disse Skibsbyggerier har søgt at frembringe noget bedre end de »Krigsbaade«, der blev bygget i Amerika under den forrige Verdenskrig.

Den norske Marineingeniør og Marinearkitekt Lars Bakkevig, som er Leder af den tekniske Afdeling indenfor den norske Søfartskommission i London, har gjort disse Skibe til Genstand for udførlig Omtale. Han hævder, at Liberty-Skibene trods Masseproduktionen og den korte Byggetid er udmærkede. De amerikanske Værfter har, siger han, udført en virkelig storslaact Præstation.

Otte Liberty-Skibe sejler allerede under norsk Flag. De to første erhvervedes i Januar Maaned og har afsluttet deres anden Rejse. Deres Præstationer har overtruffet Forventningerne. De har ikke voldt Besvær, og kun et Par mindre Reparationer og Forbedringer under Vejs var nødvendige paa disse Rejser. De svejsede Dele har bestaaet deres Prøve. Hovedmaskineriet er en almindelig Tretaktsmotor. Skibene gaar med en Fart af 11 Knob, men Skroget er bygget til 14. Saaledes er det muligt efter Krigen at modernisere Skibet ved at installere en ny Dieselmotor eller Dampmaskine.

Bakkevig paapeger dog, at man ikke kan sammenligne Liberty-Skibene med f. Eks. den norske Handelsflaades første Klasses Motorskibe. Liberty-Skibene er bygget i en Nødssituation, hvor Omkostningerne spiller en mindre Rolle, medens den norske Handelsflaades Skibe er bygget med en økonomisk Drift for Øje, fordi den skal møde en haard Konkurrence.

I et Foredrag i Svenska Teknologföreningen har Civilingeniør Sörman berørt samme Emne. Han gjorde gældende, at de amerikanske Standardbaade — modsat under forrige Verdenskrig — maaske var flere i Antal og kvalitativt bedre.

Efter tilgængelige Oplysninger byder de, hvad baade Udrustning og Bygning angaar — ikke paa sensationelle Nyheder, hævdede den svenske Ingeniør. De maa nærmest sidestilles med moderne Lastskibe paa omtrent samme Størrelse — 10.000 Tons d.w. og »general cargo«-Skibe.

DE ENGELSKE KRIGSFORSIKRINGSPRÆMIER

Institute of Marine Underwriters i London meddeler, ifølge svenske Kilder, at følgende Præmiesatser for Krigsforsikring gælder fra og med den 27. Juli:

Mellem Storbritannien og det østlige Middelhav 12½ imod 15 tidligere, mellem Storbritannien og Sydamerika 7½ mod 10, mellem Storbritannien og Nordamerika 7½ mod 7½—10. Fra U. S. A. til eller fra Sydafrika 8 mod 10, til eller fra det østlige Middelhav 10 mod 12½.

Præmiesatserne for Trafiken mellem Havne i Middelhavet er uforandrede med nogen nedadgaaende Tendens, i Særdeleshed gælder dette mellem Alexandria og Malta, hvor der noteres en Sænkning fra 6 pCt. (20 før Tunis' Fald) til 5 pCt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Største Skib bygget med Statslaan

Rederiet »Anholt« har længe maattet savne en Erstatning for Motorskibet »Anø«, der i Eftersommeren 1940 sank efter en Minesprængning ud for Hals Barre. Forleden kunde Direktøren for det lille Rederi, Orlogskaptajn R. L. Albertsen, præsentere dette Motorskibs Afløser, en Motorskonnert, der er bygget af Skibsbygger Lud. Johansen, Marstal, efter Skibsingeniør Knud Hansens Tegninger. Det nye Skib, der ligesom sin Forgænger hedder »Anø« — det gamle Navn for Anholt — er det største Skib, der hidtil er bygget med Statslaan.

»Anø« er rigget som For- and Aft-Skonnert med fuld Rigning og med Bredfok. Man har forudset, at den Dag kan komme, da der paa Grund af Oliemangel maa sejles udelukkende med Sejl. Det nye Skib, der er meget smukt og rent i Linierne, er forsynet med en 120 HK Dieselmotor fra Bukh i Kalundborg. Farten er beregnet til 9 Knob i Ballast eller 8½ Knob paa fuld Last, hvilket omtrent svarer til den Fart, den gamle »Anø« kunde sejle.

Skibet er helt igennem meget moderne udstyret med Radioinstallation og Pejlestation, men Senderen er dog deponeret i Land. I Agterskibet under Halvdækket er der indrettet Beboelse for Føreren med et smukt Soveværelse og en rummelig Salon. Endvidere er der her ogsaa to gode Kamre til Styrmand og Motormand.

Det nye Skib skal sættes ind paa Rederiets Ruter paa Jylland og Anholt. Det skal føres af Kaptajn K. Albertsen — en Broder til Direktøren.

Liget af dansk Kaptajn

Paa Sejro er ilanddrevet Liget af en Mand. Det viser sig at være Liget af Kaptajn Aksel Christensen fra Fur. Han førte en Motorjagt, som fornylig havde været i Kalundborg Havn. Kaptajn Christensen, der blev 35 Aar gammel, var blevet gift for ganske kort Tid siden.

Barakker i Thyborøn

Til Opførelse af Barakker ved Thyborøn Fiskerihavn har Finansudvalget tiltraadt en Bevilling paa 30.000 Kr.

Løftepontonen torpederede Bjergnings-skibet

En usædvanlig Ulykke indtraf forleden under Bjergningsarbejde udfør Kämpinge. I omtrent 3 Maaneder har to danske Bjergningsfartøjer arbejdet med at hæve et moderne hollandsk Motorsfartøj, som i sin Tid minesprængtes et Par Sømil udenfor Kämpinge. Fartøjet ligger paa 12 Meter Vand, og man var nu naaet saa langt, at man ventede at faa Vraget op.

En Dykker fra hvert af de to Bjergningsfartøjer gik ned til Vraget og fastgjorde en 6½ Meter lang Staalcyllinder med en Diameter af 1½ Meter til Vraget. Cyllindrene var netop blevet fyldt med Luft, da en Wire sprang. Der indtraf en Eksplosion, og det ene Bjergningsfartøj, som er et tomastet Fartøj, fik Lastrummet næsten fyldt med Vand. Det var Staalcyllinderen, som sled sig løs fra Vraget og formelig torpederede Skibet, som fik en stor Læk. Et Øjeblik senere skød Cyllinderen som en Rakket op af Vandet, og fastklemt ved Cyllinderen sad Dykker Svend Jensen Lyngaa. Hans Telefonledning havde fæstnet sig i en Wire paa Cyllinderen, men heldigvis befandt han sig paa Ydersiden af Cyllinderen, da denne slog mod Skibet. Den ene Ende af Cyllinderen slyngedes bort og havnede ca. hundrede Meter fra Vraget.

Ved Eksplosionen blev et Par af Besætningen kastet om paa Dækket. Efter 10 Minutters intensivt Arbejde lykkedes det at faa Dykkeren løs, han havde kun faaet en ubetydelig Skade paa det ene Ben. Cyllinderen gik her efter til Bunds. Paa det beskadigede Bjergningsfartøj satte man straks Pumpe i Gang, og det andet Skibs Dykker gik ned og lættede den store Læk provisorisk. Det beskadigede Fartøj skal repareres i København.

Undersøgelse af det gamle danske Fiskeri

Assistent ved Nationalmuseet, cand. mag. Holger Rasmussen, har af Emil Schou Fonden faaet bevilget 3000 Kroner til Undersøgelse af det gamle, danske Fiskeri. Efter i en Maaned at have berejst Limfjorden arbejder han nu i Guldborgsund, hvor der er fundet Spor af udhulede Træstammer, »Eger«, de første primitive Fiskeribaade.

Aftenskole for Fiskere

Til Efteraaret vil der blive paabegyndt en Aftenskole for unge Fiskere i Kerteminde. Det sker ved et Samarbejde mellem den nyoprettede Ungdomsskole og Fiskeriforeningens Bestyrelse, og der er nedsat et Udvalg til at tage sig af Sagen. Fiskerskolen begynder midt i Oktober og skal strække sig over 20 Uger à 3 Aftener. Det er Mening, at de Unge skal søge Skolen mindst tre

Vintre. Hovedfagene vil blive Navigation og Motorlære, men desuden skal de Unge have en Times Gymnastik hver Uge.

Skibssalg

Skibsfører Jepsen, Graasten, har solgt Motorgaleasen »Anna Linda« til Skibsfører C. H. Christensen, Svendborg. Købesummen ligger paa omkring 80.000 Kr.

»Anna Linda«, der er paa 115 Tons d.w., er bygget af Træ i 1915 i Rødvig. Den er forsynet med en 80 HK Vølund-Motor.

Overtagelsen har fundet Sted i Svendborg.

Med 26 Graders Slagside i Storm

I Sø- og Handelsretten har der været afgivet Forklaring af Besætningen paa Damperen »Otto« af Helsinki om en farefuld Rejse fra Trångsund til København med Trælast, under hvilken Skibet under Storm havde op til 26 Graders Slagside.

Føreren, Kaptajn E. Lønnstrøm, forklarede herom: Skibet afsejlede 21. Juli fra Trångsund med 611 Stander Træ i Brædder. Den 22. Kl. 12,45, da man satte Lodsen af ved Utø, havde Skibet 5 Grader B.B. Slagside. Der var meget svær Sø, der ustandselig skyllede over Skib og Dækslast, og Kl. 19 fik man Slagside til St.B. paa op til 20 Grader. Alle Mand sattes til at lempe Dækslasten til B.B. og lempe Kul i Bunkerne, skønt det i den høje Sø var forbundet med Livsfare. Under Arbejdet slog et Par Braadsoer ned gennem St.B. Bunkerlugte og kan have beskadiget Ladningen i Lastrummet, men Slagsiden holdt sig og steg den 23. Kl. 0,30 til 26 Grader, hvorfor man lempede 5—6 Stander af Dækslasten, der var paa 200 Stander, over Bord. Slagsiden gik derefter ned til 19 Grader og blev yderligere reduceret ved Tømning af Tankene, saaledes at Skibet naaede til København i god Behold.

Kaptajn Lønnstrøm forklarede om Aarsagen til den opstaaede Slagside, at denne udelukkende skyldtes daarlig Stuvning af Lasten i Trångsund, hvor der kun var ældre Kvinder og Børn til at besørge denne. Kaptajnen havde flere Gange klaget over Stuvningen og navnlig over, at der ikke blev anbragt Kiler mellem Brædderne i Lasten. Kvinderne og Børnene arbejdede under Ledelse af en gammel Formand, der ogsaa instruerede dem rigtigt, men de havde ikke Kræfter til at stuve paa sædvanlig Maade.

De øvrige Mødt af »Otto«s Besætning bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Passagertrafikken paa Samsø

I Anledning af de i den senere Tid i Dagspressen fremkomne Meddelelser om Passagertrafikken paa Samsø oplyses det fra Handelsministeriet, at det Horsens Dampskibsselskab tilhørende s.s. »Horsens« i indeværende Sommer har været benyttet til regelmæssig Trafik paa Ruten Kalundborg—Samsø med gennemsnitlig 35 Passagerer pr. Tur. Skibet er imidlertid af Myndighederne kun godkendt til at transportere Passagerer dels paa Horsens Fjord som Udflugtsdamper, dels med et begrænset Antal Passagerer (35) paa Ruten Horsens—Endelave—Samsø. Skibets Rederi fik i Fjor udtrykkeligt Afslag paa et Andragende om at maatte drive Passagertrafik paa Ruten Kalundborg—Samsø. Da dette Afslag stadig staaer ved Magt, og da Rederiet paa Trods heraf som nævnt har drevet Passagertrafik paa den nævnte Rute i indeværende Sommer, har Handelsministeriet taget Skridt til, at Rederiet og Skibets Fører drages til Ansvar for den skete Overtrædelse af Skibstilsynslovgivningen.

Passagerforbindelsen med Øen foregaar iøvrigt over de bestaaende Ruter paa Horsens og over Hou, samt Statsbanernes Kalundborg-Forbindelse.

Nyt Kontorflag og Skorstensmærke

Rederiaktieselskabet »Sct. Jørgens« i Svendborg har ladet indregistrere et Kontorflag, et rødt-hvidt-rødt Splitflag med Bogstaverne A E S i blaåt. Samtidig indregistreredes Rederiets Skorstensmærke, der viser Kontorflaget (med Fligene vendende agterud) i et blaåt Bælte paa en gul Skorsten med sort Top.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN

SEEBEFRACHTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF

VERTRETUNG BEKANNTER REEDEREIEN

FERNRUUF: 34 605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

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

Brand i Lasten

Motorskonnerten »Alice« af Hasle indkom forleden Aften til Rønne efter otte Dages Sejlads fra Lübeck med 115 Tons Briketter til Bornholms Kulimport. Ved Ankomsten var der Ild i Lasten. Efter Konference mellem Føreren, Kaptajn Pilegaard, Direktør Jørgensen, Kulimporten, og Ekspertler fra Brandvæsenet og Zonen blev Briketterne hurtigst muligt lossat op paa Kajen, saa at Ilden kunde blive slukket. Skibet havde ingen Skade taget.

Skibsskrog solgt

Et ældre Skibsskrog er af Ejeren, Skibsreder Thyselius, Bremen, solgt til et Rederi i Helsingfors.

Dette Skib, der er bygget som Damptrawler i Bremen under Navnet »Senator Strand«, er paa 350 Tons d.w., og Købesummen er 45,000 danske Kroner. Maskine og Kedler og alt løst Inventar blev i 1941 fjernet og solgt.

Ejeren vil lade Skibet underkaste en større Reparation, og tillige vil det blive forsynet med Motor og i det hele taget udstyret som et moderne Fiskefartøj.

Stort svensk Motor-Tankskib krigsforlist

Den svenske Handelsflaade er blevet ramt af endnu et stort Tab, idet Rederiet »Transoil«s Motortankskib »Pegasus«, der var paa næsten 15.000 Tons, er krigsforlist i de sydafrikanske Farvande.

Det vides endnu ikke, om Forliset er sket ved Mine-sprængning eller ved Torpedering. Hele Besætningen er reddet og sat i Land i Durban.

»Pegasus« var bygget 1930 i England.

De svenske Lejdeskibe

Der er for nylig kommet tre Lejdeskibe til Sverige. Først kom Motortankskibet *Malmöhus*, tilhørende Trelleborg Ångfartygs Nya Aktiebolag og lastende 18.500 Tons, til svensk Havn medførende Benzin og Brændselolie, som er lastet i Aruba for det svenske Forsvars Regning.

Senere kom Motorskibene *Ecuador* og *Gullmaren* til svensk Havn med Last, der hovedsagelig bestod af Kopra, Ris, Huder, Skind og Linfrø. *Ecuador*, der ejes af Johnson Linien, er paa 7.400 Tons d.w., og *Gullmaren*, som tilhører Transatlantic, er paa 5.945 Tons. Begge Skibene var afgaaet fra Buenos Aires den 2. Juli.

Tysklands ældste Rederi jublerer

Det kendte tyske Rederi *Reederei Rob. M. Sloman* i Hamburg har kunnet holde 150 Aars Jubilæum.

Rederiet blev grundlagt i 1793 af Søkaptajn *William Sloman*. Ved Starten drev Firmaet Skibsmæglervirksomhed, men slog senere ind paa Rederieringen. Grundlæggerens Søn, Robert M. Sloman, hvis Navn Rederiet bærer, var en af de første i Verden, der begyndte at anvende Jernskibe, og i hans Tid blev Rederiet det største i Hamburg. Allerede i 1838 etablerede han regelmæssig Trafik mellem Hamburg og New York, og helt op til 1877 var Rederiet det eneste, der drev denne Fart. Han oprettede ogsaa andre transoceaner Ruter, og særlig interesserede han sig for Trafikken paa Middelhavet.

Under forrige Verdenskrig tabte Rederiet næsten hele sin Flaade, som dengang bestod af 19 Skibe paa 61.000 Tons d.w.

Firmaet er det største tyske Rederi, der ikke drives som Aktieselskab.

Nyt Rederi i Reval

I Reval er der grundlagt et Rederi under Navnet *Bernhard Sergo & Co.*, Reval.

PERSONALIA

85 Aar

Paa Tirsdag — den 10. August — fylder tidligere manganarig Havnefoged i Vejle, Kaptajn *C. C. Gadeberg*, 85 Aar.

80 Aar

I Tirsdags fyldte forhenværende Skipper *V. A. Flies*, Svaneke, 80 Aar. Flies er en Mester i at lave Modeller af Skibe og har til Ophængning i flere Kirker paa Bornholm leveret sine smukke Arbejder.

75 Aar

I Dag — Fredag — fylder tidligere Skibsfører i A/S De danske Sukkerfabrikker, Kaptajn *C. P. T. Jungmann*, 75 Aar.

50 Aar

Den administrerende Direktør for den verdenskendte Virksomhed *Thomas B. Thrige* i Odense, Ingeniør *Olfert Fischer*, fyldte i Søndags 50 Aar.

I 1926 fik Ingeniør Fischer Ansættelse i *Thomas B. Thriges* Fabriker i Odense, hvor han gjorde sig kendt som en dygtig Ingeniør. Nogle Aar senere blev han Direktør for *Thomas B. Thriges* Filial i København og virkede som Leder af Filialen, indtil han i 1938 efter Direktør *Chr. Ørnbergs* Død fik overdraget den ansvarsfulde Post som administrerende Direktør.

Han er desuden Formand for *Thomas B. Thriges* Fond samt Medlem af *Jernindustriens* Forretningsudvalg og af Bestyrelsen for *Fyns Jernindustri-Forening*.

40 Aars Jubilæum

Maskinmester *J. Rasmussen*, Lyneborggade, Aalborg, har for nylig fejret sit 40 Aars Jubilæum som Søfarende. Han mønstrede ud i 1903 som Assistent i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Dampner *Primula*. En Del Aar sejlede han derefter i Dampskibsselskabet *Vesterhavet*, men har nu i 25 Aar sejlet i Dampskibsselskabet *Progress'* forskellige Skibe. Han er for Tiden Maskinchef om Bord i Dampneren *Willh. Colding*.

25 Aars Jubilæer

Kaptajn *Lauritz Wind*, der i Søndags fejrede 25 Aars Jubilæum som Søassurance-Ekspert ved Forsikrings-Aktieselskabet *Danske Lloyd*, er født den 10. August 1881 i Herlufsholm som Søn af Skovrider *O. Wind*. Han tog Styrmandseksamen i 1902 og 1903 og blev Reserveøjtnant i 1905. Derefter var han udenlands i en lang Aarrække. I 1910 fik han paa Grundlag af sine danske Papirer siamesisk Skibsførerbevis og sejlede som Fører i *Ø.K.* og *Siam Steam Navigation Co.* Tre Aar senere læste han til belgisk Skibsførereksamen og sejlede indtil Slutningen af 1915 som Skibsfører i *Antwerpsche Zeevaartsmaatschappij* og i *Stoomvaartsmaatschappij Gylden*. Hjemkommen til Danmark indtraadte han i Marinen som Fører af Opmaalingskibet »*Krieger*«, der strøg Miner i Sundet og omliggende Farvande, og efter 2½ Aars Tjeneste her indtraadte han den 1. August 1918 i *Danske Lloyd* som Søassurance-Ekspert.

*

Maskinmester *Chr. L. Frandsen*, der i sine unge Dage sejlede som Undermester hos *Kampmann & Herskind* og senere i Rederiet *C. K. Hansen*, har fejret sit 25 Aars Jubilæum som Maskinmester ved Københavns Maskinteknikum. Maskinmester *Frandsen* er Forfatter til 2. Bind af »*Motorlære*« og repræsenterer Maskinmestrenes Forening i den nye Maskinistiskoles Direktion.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

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 Gaasværkshavnen 6,3 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—7,5 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. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 35 pCt. Modereret 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 Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distanse, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsnng og Lading. I Frihavnen beserges Løsnng og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenets). Toldhavnen. Tardokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 3 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 (Burmester & Wals) 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

Dybdar 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 Flejtetønder 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. — Løsnng og Lastning: Løsnng og Lastning beserges af henvørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdrækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal ligende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampakibe 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. Træslibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kullfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Løsnng og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tardokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 6900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træslibsværfter 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, maskindravne 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. 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, alt pr. m³. Løsnng og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 200 T. Vægt. 2 Tardokker 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 besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. 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. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træslibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 Ish. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m ø. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lodsaft., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsnng og Lastn. beserges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor bele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 5. August 1943.

Nr. 31.

„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 Kwartalsabonnement 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 Kwartals Begyndelse. Kwartalsabonnementer kan indom Aarota Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 18, København K.

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

I. Østersøen.

1235. Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indsejling atter normal. Dybden i Indløbet til *Hammerhavnen* paa c. 55° 17' N. 14° 46' E. er atter normal, 4,0 m. (E. f. S. Nr. 19/883 1943.)

1236. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel. (N. f. S. Nr. 30/1695. Berlin 1943.) Den 12., 20. og 27. August 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 1700 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. Sikkerhedshøjde: 3000 m. Fareomraadet bliver ikke bevogtet. Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalflag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Semaforen paa E.-Molen. I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalflag en gul Stander med blaa Bort. Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt. (Se Tillæg.)

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

1237. Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indsejling atter normal. Dybden i Indløbet til *Gilleleje* Havn paa c. 56° 08' N. 12° 19' E. er atter normal, 3,1 m. (E. f. S. Nr. 10/550 1943.)

1238. (T). Danmark. Sundet. København. Pram midlertidigt udlagt i Løbet under Langebro.

I Anledning af Maling af *Langebro* vil en Pram i c. 4 Uger være udlagt i Løbet under Broen paa $55^{\circ} 40' (14'') N. 12^{\circ} 35' (01'') E.$

1239. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 29. Juli 1943 fandtes Dybden i Baakelinien at være $2,2$ m.

(E. f. S. Nr. 27/1126 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1240. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Roskilde Havn Indsejling. Varpetønde inddraget.

Den E.-ligste af de 2 i Kortet viste Varpetønder ved Indsejlingen til *Roskilde Havn* paa $55^{\circ} 39' (06'') N. 12^{\circ} 04' (59'') E.$ er inddraget.

(Kort Nr. 116 A og 116).

1241. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr. NNW. Vrag fjernet.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 8/505 1943 meddeles, at det deri nævnte Vrag, som laa sunket paa $56^{\circ} 40' (48'') N. 10^{\circ} 43' (15'') E.$ c. 10 Sm 337° fra *Gerrild Fyr*, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 8/505 1943. Kort Nr. 102.)

1242. (P). Sverige. Skagerrak. Løbet Göteborg—Marstrand. Fyrbelysning og Afmærkning forandres.

(U. f. s. Nr. 32/1531. Stockholm 1943.)

I Løbet af 1943 vil Fyrbelysning og Afmærkning i Løbet *Göteborg—Marstrand* mellem *Sälö-* og *Marstrandsfjordene* blive forandret, som følger:

a) Paa *Ramholmens* Varde, der foroven er hvid, forneden sort, tændes paa c. $57^{\circ} 51',_{57} N. 11^{\circ} 33',_{20} E.$ et nyt Fyr, *Stora Sillesund*. Fyret skal vise hvidt, rødt og grønt Hurtigblink (60 Blink pr. Minut). Flammens Højde: c. $8,0$ m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyret skal lyse, som følger:

Grønt i Pejll. fra Land E. for Fyret til c. 304° .

Hvidt i — - c. 304° til c. 307° .

Rødt i — - c. 307° - c. 165° .

b) Fyret *Ramholmen nedre* paa c. $57^{\circ} 52' N. 11^{\circ} 33' E.$ flyttes c. 150 m E. efter til c. $57^{\circ} 51',_{56} N. 11^{\circ} 33',_{43} E.$ Fyrkarakteren ændres til hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , Lys 2^s , Mørke 2^s . Flammens Højde: c. 10 m. Synsvidde: 11 Sm. Hvid, fir-kantet Plade paa Pæl. Foruden i Fyrliniens Retning, skal Fyret lyse med hvidt, uforstærket Lys mellem Pejll. c. 20° og c. 65° .

c) Fyret *Ramholmen øvre* paa c. $57^{\circ} 52' N. 11^{\circ} 33' E.$ flyttes c. 150 m N. efter til c. $57^{\circ} 51',_{70} N. 11^{\circ} 33',_{20} E.$ Fyrkarakteren ændres til hvidt Hurtigblink (90 Blink pr. Minut). Flammens Højde: c. 19 m. Synsvidde: 13 Sm (i Fyrliniens Retning).

Fyrene, som faar en indbyrdes Afstand af c. 350 m, vil være overet i c. 312° .

d) I Forbindelse med Ændringen i Fyrbelysningen foretages følgende Forandringer i Afmærkningen i Farvandet SE. for *Ramholmen*:

1. En sort Stage, med 1 Ballon udlægges paa c. $57^{\circ} 51',_{36} N. 11^{\circ} 33',_{76} E.$ tæt uden for den NE.-lige Landgrund ved *Lilla Kollskär*.

2. En rød Stage med 1 Ballon over en opadvendt Kost udlægges paa c. $57^{\circ} 51',_{29} N. 11^{\circ} 33',_{95} E.$ ved SW.-Siden af Grunden *Kollskärsbådan*.

3. En Stage uden Topbetegnelse udlægges paa c. $57^{\circ} 51',_{33} N. 11^{\circ} 34',_{07} E.$ ved NE.-Siden af Grunden *Kollskärsbådan*.

4. Stagen med Kryds paa Grunden *Kollskärsbådan* paa c. $57^{\circ} 51',_{30} N. 11^{\circ} 34',_{01} E.$ inddrages.

(Kort Nr. 101.)

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1943	
1/1	Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/2	Oplysning om <i>danske</i> Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3	Bekendtgørelse om Lodstvang ved <i>Lillebæltbroen</i> og <i>Storstromsbroen</i> .
1/6	
2/250	
2/251	
4/342	
7/452	
8/496	
13/652	Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i <i>danske</i> Farvande.
14/706	
16/759	
18/799	
19/847	
23/995	

I. Østersøen.

1943	
1/7	Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.
1/8	Østersøen, E.-lige Del. Mineomraader.
25/1060	
18/800	Danmark. <i>Langeland</i> SW.-Kyst. <i>Bagenkop</i> Havn Indsejling. Tilsanding.
28/1152	Danmark. <i>Gedser</i> Anduvning. <i>Rodsand Rende S.</i> Klokketønde væltet.
21/932	Danmark. <i>Falster</i> E.-Kyst. <i>Hesnæs</i> Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
23/996	Danmark. <i>Fakse</i> Havn. Oplysning om Dybde.
1/14	Danmark. <i>Bornholm. Hammerhavnen.</i> Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/16	Danmark. <i>Bornholm. Nekso</i> Havn. Lødefyr midlertidigt slukket.
1/18	Danmark. <i>Christiansø.</i> Sejladsforskrift.
3/299	Sverige. <i>Trelleborg—Falsterbokanalen.</i> Sejlanvisning af Hensyn til Minofaren.
7/455	Sverige. <i>Trelleborg—Smygehuk.</i> Sejlanvisning.
28/1153	Sverige. <i>Åhus</i> S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/19	Sverige. <i>Karlskrona</i> W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20	Sverige. <i>Karlskrona Skærgaard.</i> Sejladshindringer.
1/21	Sverige. <i>Karlskrona Skærgaard.</i> Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22	Sverige. <i>Karlskrona</i> S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23	Sverige. <i>Karlskrona</i> Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/24	Sverige. <i>Kalmarsund.</i> Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
28/1154	Sverige. <i>Kalmarsund. Sillisen.</i> Midlertidigt Fyr tændt.
23/998	Sverige. <i>Öland</i> E.-Kyst. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/25	Sverige. <i>Öland</i> E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
1/26	Sverige. <i>Öland</i> E. Miner udlagt.
1/27	Sverige. <i>Arholma</i> og <i>Landsort.</i> Anvisninger angaaende Ankring.
1/28	Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
19/851	Sverige. <i>Oxelösund.</i> Skydeøvelser.
1/29	Sverige. <i>Oxelösund.</i> Skydeøvelser.
1/30	Sverige. <i>Oxelösund. Marsviken.</i> Bombekastningsøvelser.
1/31	Sverige. <i>Gotland</i> N.-Kyst. <i>Fårösund.</i> Miner udlagt. Advarsel.
1/32	Sverige. <i>Gotland. Fårösund.</i> Forbud mod Ankring.
19/849	Sverige. <i>Gotland</i> E.-Kyst. <i>Fårösund</i> S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
19/850	Sverige. <i>Gotland</i> E.-Kyst. <i>Stite—Östergarn.</i> Skydeøvelser.

- 1948
 1/33 Sverige. Hävrings—Kråkelund. Miner udlagt.
 1/34 Sverige. Sejlløbet Arkö—Häradskär. Barösund. Lodsartøj udlagt.
 1/35 Sverige. Utlången—Landsort. Hävrings. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
 6/428 Sverige. Nyköping E. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.
 1/37 Sverige. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved Viksten. Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.
 7/456 Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejlløb. Östra Röko. Lodsartøjs Plads.
 1/38 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarne. Huvudskär. Forbudte Løb.
 1/39 Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
 27/1104 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser og Bombekastningsøvelser.
 1/40 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårefjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
 15/717 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.
 1/41 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/42 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
 17/782 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lindalsundet E. Sejladsforskrift.
 1/43 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
 1/44 Sverige. Södra Kvarnen. Minespørring. Advarsel.
 1/45 Sverige. Öregrund's Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsartøjsomraade.
 23/999 Sverige. Bottniske Bugt. Udsendelser fra Radiofyr midlertidigt forandret.
 21/939 Sverige. Bottniske Bugt. Nederkalix Skærgaard. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
 1/49 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
 1/50 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
 1/51 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.
 1/52 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.
 1/53 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.
 1/54 Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.
 1/55 Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.
 3/320 } Tyskland. Memel Anduvning. Forbudt Omraade.
 3/321 }
 1/56 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/57 }
 1/58 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
 1/59 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
 1/61 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
 30/1195 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
 9/516 } Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.
 13/664 }
 1/64 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.
 14/694 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.
 1/65 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
 1/66 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.
 1/67 Tyskland. Nest. Skydeøvelser.
 31/1236 Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/08 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
 1/09 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/70 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 17/768 Tyskland. Warnemünde. Warnow. Uddybningsarbejder.
 22/976 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.
 1/71 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
 1/72 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/73 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/74 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
 1/75 Tyskland. Kieler Fjord. Bükk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 13/667 Tyskland. Kiel Havn. Hollenau Red. Forbud mod Ankring.
 6/433 Tyskland. Kiel Havn. Möllenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.
 1/76 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
 1/77 } Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
 1/78 }

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

- 1048
 1/79 Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
 1/80 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.

- 1948
 1/81 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.*
 20/926 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.*
 17/787 *Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsbøje udlagt.*
 18/826 *Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke forandret.*
 1/82 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*
 1/83 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 18/827 *Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke forandret.*
 21/944 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.*
 1/85 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
 21/945 *Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.*
 1/86 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
 20/912 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Kloakledning. Midlertidig Skakte opføres.*
 1/88 *Danmark. Sundet. København. Kronlob. Dybde aftaget.*
 1/89 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 31/1238 *Danmark. Sundet. København. Pram midlertidigt udlagt i Løbet under Langebro.*
 19/890 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalvebod Brygge. Kulkraner under Reparation. Advarsel.*
 7/469 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*
 1/91 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
 1/93 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
 8/499 }
 11/584 } *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.*
 22/994 }
 27/1114 }
 1/95 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
 29/1184 *Sverige. Sundet. Kopparverket. Fyr midlertidigt slukket.*
 1/96 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
 1/97 } *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
 24/1055 }
 1/98 *Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalens Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.*
 1/99 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*
 30/1200 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 23/1024 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Havnearbejder.*
 4/378 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Isen.*
 1/107 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
 1/108 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 7/460 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*
 1/110 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerød Havn. Dybde aftaget.*
 18/832 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.*
 1/111 *Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrt ødelagt.*
 21/948 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 8/501 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/115 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde.*
 1/116 *Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*
 25/1070 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Lob. Sis SE. Bøjer midlertidigt udlagt. Advarsel.*
 31/1239 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 1/118 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.*
 1/119 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.*
 8/482 *Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*
 1/121 *Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Bro og Duo d'Alber midlertidigt opført.*
 29/1185 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Dybde midlertidigt aftaget. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.*
 1/123 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.*
 1/124 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
 1/125 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
 21/953 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Førgøhavn. Tilsanding. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1048
 1/127 *Kattegat. Skagerrak. Advarsel for Fiskere.*
 1/128 *Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.*

- 1948
 1/129 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.
 1/130 Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.
 30/1203 Danmark. Isefjord. Gravede Rønde over *Lynæs Sand*. Oplysning om Dybde.
 26/1097 Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydeøvelser. Advarsel.
 17/771 Danmark. Isefjord. Bramsnæs vig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 26/1098 Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord. Skydeøvelser. Advarsel.
 20/919 Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.
 1/133 Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 21/955 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/137 Danmark. Kattegat. Sunso W.-Kyst. Sølvg Bro. Dybde aftaget.
 1/138 Danmark. Kattegat. Sunso W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 1/139 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 1/140 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 18/838 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofy. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 13/679 Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
 1/141 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskeib.
 1/142 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 2/296 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/242 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
 1/243 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.
 1/144 Danmark. Kattegat. Læss. Østerby Havn. Dybde aftaget.
 1/145 } Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
 23/1010 }
 14/703 Sverige. Kattegat. Halmstad Indsejling. Uddybningsarbejder. Lystønde inddrages i kortere Perioder.
 1/146 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/147 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
 1/148 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 15/731 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
 19/873 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duo d'Alber fjernet af Isen.
 16/753 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Sido af Svajobassin aftaget.
 1/153 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
 1/154 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
 25/1086 Danmark. Limfjorden. Glyngøre Fiskerihavn Indsejling. Tilsanding.
 1/157 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
 1/158 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Reparationsarbejder.
 1/159 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 2/273 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1/160 Danmark. Limfjorden. Odde-sundbroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Odde-sundbroen.
 6/451 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Fyr væltet.
 27/1133 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 29/1187 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafør midlertidigt ude af Virksomhed.
 27/1134 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
 31/1242 Sverige. Skagerrak. Løbet Göteborg—Marstrand. Fyrbelysning og Afmærkning forandres.
 24/1059 Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/165 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 27/1137 Norge. Oslofjord. Drobak—Enge. Sejladsbestemmelser.
 1/166 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1948
 30/1210 } Norge. Øst-Finnmark. Vardo E. Mineomraade. Advarsel.
 1/167 }
 21/958 } Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 20/921 Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.
 20/922 Norge. Porsanger Fjord. Mineomraade.
 21/959 Norge. Vest-Finnmark. Farligt Omraade. Advarsel.
 1/169 Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.
 1/170 Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
 14/704 Norge. Lyngensfjord. Mineomraade.
 1/171 Norge. Tromsø- og Sandesund. Forbud mod Ankring.
 30/1211 Norge. Senja og Troms. Melangen—Grotøydjupet. Mineomraade. Advarsel.
 7/465 Norge. Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.
 1/173 Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/174 Norge. Lofoten. Svulvær. Alarmitilstand.

- 1948
 1/175 Norge. Folla. Spærret Omraade.
 27/1141 Norge. Bodo W. Spærret Omraade.
 1/176 Norge. Stifjord—Fugloyfjord. Mineomraade.
 23/1013 Norge. Vestfjord. Fugloyvær—Måløy—Skarholm. Mincomraade.
 28/1166 Norge. Sor-Helgeland. Vefsenfjorden. Spærret Omraade.
 25/1078 Norge. Vikten—Vega. Mineomraade.
 30/1213 Norge. Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.
 30/1214 Norge. Sor- og Nord-Trøndelag. Smola—Vikna. Mineomraade. Advarsel.
 24/1040 Norge. Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandøysundet. Mindre Dybde rapporteret.
 2/277 Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.
 24/1041 Norge. Sor-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.
 28/1167 Norge. Trondheimsleia. Mineomraade.
 16/765 Norge. Trondheim Omraade. Spæringsbestemmelser.
 1/180 Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 1/181 Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
 31/1243 Norge. Trondheim Red. Skibsfartsforskrift.
 24/1042 Norge. Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.
 27/1143 Norge. Hustadviken. Spærret Omraade.
 11/509 Norge. Kristiansund og Aalesund. Spærrede Omraader. Sejladsforskrifter.
 11/600 Norge. Giskøy N. Spærret Omraade.
 1/182 Norge. Giskøysund og Kjerringøund. Spærrede Omraader.
 1/183 Norge. Stadlandet. Mineomraade.
 19/876 Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.
 1/184 Norge. Sogn og Fjordane. Frøysjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
 16/757 Norge. Florøy. Afspæringsbestemmelser.
 12/646 Norge. Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord. Mineomraade.
 25/1079 Norge. Granesund. Gennemsejling forbudt.
 1/185 Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
 30/1215 Norge. Masfjord. Løb spærret.
 1/186 Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.
 1/187 Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.
 2/278 } Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
 13/681 }
 13/682 } Norge. Bergen Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
 1/188 Norge. Hordaland. Lerøyfarvandene. Spærretid.
 1/189 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.
 1/190 Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
 1/191 Norge. Selbjørnfjord. Færligt Omraade.
 11/601 Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.
 28/1168 Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.
 30/1216 Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.
 1/193 Norge. Talgefjord. Mastrafjord. Mineomraader.
 1/194 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 12/647 Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.
 24/1043 Norge. Vest-Agder. Ullerøysund. Grund rapporteret.
 4/374 Danmark. Hanstholm. Rødningsstation midlertidigt nedlagt.
 1/195 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
 1/196 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 1/197 } Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
 8/490 }
 1/199 Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
 10/564 Danmark. Møn W. Sømærke midlertidigt udlagt.
 1/200 Danmark. Rømø E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
 Oplysning om Dæmning.
 1/201 Lister Dyb. Rømø—Sild. Forbud mod Ankring.
 1/202 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.
 1/203 Holland. Forbudte Omraader.
 25/1082 Holland. Sejladsforskrift.
 1/204 Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1948
 1/238 Skagerrak. Nordsøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.
 Danmark.
 1/205 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/206 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/207 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/208 Nødmeldinger fra Skibe.

- 1948
 1/209 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 22/984 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 31/1244 } *danske* Farvande.
 1/211 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk* Havn til *Sverige*.
 1/212 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 24/1044 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby*.
 30/1222 *Danmark*. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masned Sundbroen*.
Norge.
 1/213 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/214 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.

 1/215 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
 4/376 }
 13/686 } *Norge* S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 21/961 }
Sverige.
 1/216 *Sverige*. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/282 *Sverige*. Neutralitetslobet. Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 1/217 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 1/218 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
 20/923 }
 1/219 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/220 *Östra militärområdet*. Forbud mod at fotografere m. m.
 1/221 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
 1/222 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 28/1173 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 1/224 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/225 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodstationer oprettet.
 1/227 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 1/228 *Göteborg*, *Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 1/229 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/230 *Sverige*. Midlertidige Lodefartvande.
 16/758 Opmaalingssarbejder 1943. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
Tyskland.
 1/231 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/232 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
 1/233 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/234 Afstandssignal. Advarsel.
 1/235 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 1/237 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
 4/377 Afmærkning. Advarsel.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1243. Norge. Trondheim Red. Skibsfartsforskrift.

(N. f. S. Nr. 30/1715. Berlin 1943.)

Det er for alle Skibe forbudt at komme nærmere end 300 m til Tankanlægene i den W.-lige Del af *Trondheim Red* mellem *Hovringen* (c. 63° 26',₇ N. 10° 20',₉ E.) og *Ilsviken*.

Skibe, der er kommet ind i denne Spærrezone, og som efter Afskydelsen af en hvid Signallyskugle fladt hen over Vandet mod Skibets Stævn ikke forlader Omraadet, vil blive beskydt med Skarpt.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1244. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 26. Juli 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Det forbydes at ankere, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. fra Mørklægningens Begyndelse til dens Ophør i det Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

I *Sundet* ud for *Københavns Havn*.

a) 55° 42',₂ N. 12° 44',₀ E.b) 55° 42',₂ N. 12° 37',₁ E.c) 55° 40',₈ N. 12° 38',₃ E.d) 55° 40',₀ N. 12° 44',₇ E.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

(E. f. S. Nr. 22/984 1943.)

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. 390 Reede von Zoppot und Neufahrwasser.

Tillæg.

I. Østersøen.

1245. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Almö udde Baake ombygges.

(U. f. a. Nr. 33/1629. Stockholm 1943.)

Almö udde Baake paa c. 56° 07',₉ N. 15° 27',₇ E. vil i Løbet af August Maaned 1943 blive nedrevet og erstattet med en ny Baake af samme Udseende.

1246. Sverige. Hävrings Indsejling. Hävrings nedre Fyr forsynet med sort Bælte.
(U. f. s. Nr. 33/1580. Stockholm 1943.)
Hävrings nedre Fyrs hvide Fyrhus paa c. 58° 36' N. 17° 19' E. er blevet forsynet med et sort, vandret Bælte.
1247. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.
(U. f. s. Nr. 33/1579. Stockholm 1943.)
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Plads:
Långrogrundet c. 63° 15' N. 19° 38' E.
Vegagrundet c. 63° 32' N. 20° 27' E.
Gerdasgrund c. 63° 31' N. 20° 45' E.
Sörgadden c. 63° 33' N. 20° 51' E.
Ellagrundet c. 63° 51' N. 20° 52' E.
1248. Sverige. Bottniske Bugt. Rata Storgrund. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 33/1578. Stockholm 1943.)
Rata Storgrund Lystønde, paa c. 64° 00' N. 21° 09' E. er atter udlagt paa Plads.

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

1249. Danmark. Sundet. Hornbæk Havn. Dybde atter normal.
Dybden i *Hornbæk Havn* paa c. 56° 06' N. 12° 28' E. er atter normal, 2,5 m.
(E. f. S. Nr. 10/551 1943.)
1250. Sverige. Sundet. Rå W. Vrag bortsprængt. Vragafmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 33/1589. Stockholm 1943.)
Vraget, der var sunket paa 55° 59',₄₂ N. 12° 42',₉₀ E. er bortsprængt til en mindste Dybde over Vraget af 14 m. Vragafmærkningen, en Vraglystønde, der viste grønt Et-Blink, og en Vragvager med 1 grønt Flag, der var udlagt SW. for Vraget, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 5/403 1943. Kort Nr. 131, 102 og 130.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1251. (T). Danmark. Horns Rev. Slugen NE. Sømærke forsvundet.
Slugen NE. hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste paa 55° 34' (58") N. 7° 49' (30") E. er forsvundet.

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



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 I. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kasserer	Labore
København Søren Olsen, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Randers Simonsen & Møller	
Vejle S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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

SIMONSEN & MØLLER
 STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET
PACIFIC ^A/_S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

REDERI- OG HANDELSSSELSKABET

MONTANA ^A/_S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
 Telefon: 9246

Telegramadr.:
 MONTANAKUL

EINAR SCHMITH
 Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
 TLF. C. 3491
 C. 11491

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

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariusen«

Telefon Central 12057

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 32

FREDAG 13. AUGUST 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Rapporterne om Forholdene paa Fragtmarkederne uden for den engelske Blokadelinie er stadig meget sparsomme, men som en rød Traad gennem dem alle gaar Udtalelsen om, at Tonnageknapheden stadig er lige stor. Dette gælder naturligvis i første Række de helt neutrale Trades som f. Eks. Korn fra Argentina til Portugal og fra Argentina til Chile, men ogsaa Fænomener, som f. Eks. den efter U. S. A. Forhold meget skarpe Sukkerrationering i Staterne, er et Udslag af Tonnagemangel. Krigens Krav gaar frem for alt andet, og de »Sweets«-elskende Amerikanere maa derfor styre deres Lyst efter de søde Sager til bedre Tider.

Hvornaar disse bedre Tider og under hvilken Form de kommer, er der ingen der ved, men Diskussionen om Forholdene efter Krigen er alligevel stadig lige livlig. I Almindelighed venter man, at der vil blive en voldsom Efterspørgsel efter Tonnage, naar Krigen er Slut, dels fordi man regner med, at Verdenstonnagen til den Tid vil være betydeligt mindre, end den var ved Krigsudbruddet, og dels fordi den Indskrænkning i det civile Konsum, som Krigen har medført overalt i Verden vil falde bort. Meget i de øjeblikkelige Forhold kan naturligvis tyde paa, at der ved Krigens Afslutning vil vise sig en betydelig Tonnageefterspørgsel, og at det derfor kan vise sig nødvendigt, at en stor Del af de Restriktioner, som nu er gældende, maa fortsættes en Stykke Tid efter Krigens Ophør. Helt sikkert er det dog ikke, at Forholdene vil udvikle sig paa denne Maade. Dels fordi den Tonnagemængde der til den Tid vil være til Disposition kan vise sig at være meget større, end hvad man i Øjeblikket regner med. Under den forrige Verdenskrig gik ogsaa mange Handelsskibe tabt som Følge af Krigsbegivenhederne, idet de tyske Ubaade dengang som nu gjorde store Indhug i de Allieredes Handelsflaader, men den eksplosionsagtige Udvikling af U. S. A.'s Skibsbygning medførte alligevel, at Verdenstonnagen ved Krigens Afslutning i Novbr. 1918 i hvert Fald var lige saa stor som ved Krigens Udbrud i August 1914. Paa Basis af den Udvikling vi er Vidne til idag, d. v. s. nedadgaaende tyske Sænkingsresultater og voldsomt stigende Nybygningskurve i U. S. A., kan man imidlertid ikke se bort fra den Mulighed, at Verdenstonnagen ved Krigens Afslutning vil være omtrent af samme Størrelse, som da Tyskerne angreb Polen. At den handelsmaritime Rangfølge vil være en anden end ved Krigens Begyndelse er en anden Sag. England vil saaledes næppe være Nr. 1, men ogsaa Lande som Tyskland, Italien og Japan har utvivlsomt lidt saa betydelige Tab af Handelstonnage under Krigen, at disse vil medføre en Forskydning i Rækkefølgen.

Hvad det andet Punkt angaar, nemlig en Ekspansion af det civile Konsum, saa er det klart, at Ønsker herom vil sætte ind, saasnart Krigen er forbi, men paa den anden Side kan man ikke være blind for, at Problemer af politisk, økonomisk og finansiel Natur kan være af saa vanskelig Karakter, at de kun kan løses etappevis, og at det derfor vil tage Tid førend disse Ønsker om en Forhøjelse af Levefoden kan omsættes i Handling og gøre deres Indvirkning paa Tonnageefterspørgslen gældende.

Om den øjeblikkelige Stilling paa de oversøiske

Markeder foreligger der kun faa Meddelelser. Malm er sluttet fra saavel Indien som fra Sydafrika til Baltimore til uforandrede Rater. Der meldes ligeledes om jævn Tildeling af Tonnage i saavel Vestindiafarten som i Farten mellem Northern Range og Canada/New Foundland, hvorimod Strejkerne i Pennsylvania-kulminerne stadig synes at præge Tilførslerne til Hampton Roads af Exportkul, idet der kun er sluttet enkelte Skibe fra Norfolk og Newport News til de amerikanske Flaadebaser i Vestindien, hvorimod der ikke synes at være Kul disponible for Export til de sydamerikanske Lande.

Rapporterne fra London melder stadig om Tonnageefterspørgsel for Kul fra Durban til Middelhavshavnene Port Said og Alexandria til 90/-, ligesom der tales om et ikke ubetydeligt Antal Afslutninger for Malm og Fosfat fra Nordafrika og Marokko til saavel U. K. som for Malmens vedkommende til U. S. Atlantic. Raterne for disse Transporter opgives ikke.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig rolige. Enkelte Skibe sluttet stadig for Kul og Koks, praktisk talt udelukkende fra østtyske Havne til Danmark. Salpeterfarten har paa Grund af forskellige Forhold været stille i den sidste Tid, men man venter, at Eksporten kan komme igang igen i sidste Halvdel af indeværende Maaned. Konkrete Ordre findes endnu ikke, men for prospektive Ordre noteres omkring Kr. 17. Der er lidt mere Liv i Trælastfarten fra Finland og Sverige til Danmark; flere Skibe skal bl. a. være sluttet fra Nordfinland til danske Havne til Rater mellem Kr. 110 og Kr. 115. Iøvrigt kan der placeres Tonnage for Malm fra Luleå til tyske Havne, ligesom der søges Skibsrum for forskellige Laster af andre Varer, saasom Kalksten og Granit fra forskellige svenske Havne til Tyskland.

AKTIESELSKABS-REGNSKABERNE I 1941

Der foreligger nu fra Det statistiske Departement en Bearbejdelse af Aktieselskabs-Regnskaberne for Aaret 1941. Den viser, at 78,3 pCt. af de regnskabsbehandlede Selskaber har haft Overskud i 1941 mod 75,1 pCt. Aaret forud; 85 pCt. af den samlede Aktiekapital falder paa Overskuds-Selskaberne mod 88,4 pCt. i 1940.

For Overskuds-Selskaberne fremkom der i 1941 et samlet Overskud paa 311,9 Mill. Kr. Trækkes herfra Underskuds-Selskabernes Underskud paa 21,3 Mill. Kr., faas som samlet Resultat et Overskudsbeløb paa 290,6 Mill. Kr. Dette Beløb udgør 8,0 pCt. af den samlede Egenkapital mod henholdsvis 8,0 pCt. og 9,5 pCt. i de to foregaaende Aar. Blandt Hovedgrupperne viser ingen af de vigtigste nogen større Forskydning fra 1940 til 1941; for Industri viser Tallene en lille Opgang, for Transport og Handel en lille Nedgang. Indenfor Hovedgrupperne viser de enkelte Undergrupper af Selskaber derimod et noget forskelligartet Billede.

Dampskibsselskabernes Overskud er faldet fra 4,4 til 1,9 pCt. Varehandelsselskabernes Overskud er faldet fra 12,6 Procent til 11,1 Procent, medens Bankernes Overskud er uforandret 8,5 Procent.

Det udbetalte Dividende-Beløb har i 1941 udgjort 117,7 Mill. Kr. mod 109,2 Mill. Kr. i det foregaaende Aar. Dette Beløb sat i Forhold til den effektive Aktiekapital i de paagældende Selskaber, giver en gennemsnitlig Dividendeprocent paa 5,7 i 1941 mod 5,4 i 1940 og 7,0 i 1939. Ved Bedømmelsen af disse Tal maa man

tage i Betragtning dels Bevægelserne i det samlede Overskud dels Lovgivningens Regler om Udbyttebe- grænsning.

Noget over Halvdelen af Aktieselskaberne har intet Udbytte betalt for 1941, og henved en Trediedel har udbetalt Udbytte med indtil 7 pCt. Betragter man den samlede Aktiekapitals Fordeling efter Udbyttets Stør- relse, har godt en Fjerdedel af den Kapital, hvorom Oplysning foreligger, været helt uden Forrentning, og henved en Trediedel af Kapitalen har opnaaet indtil 7 pCt.; 21 pCt. af Kapitalen har opnaaet 7—10 pCt., og 19 pCt. af Kapitalen er blevet forrentet med 10 pCt. eller mere.

En særlig Tabel viser, hvoledes Aarsresultaterne har paavirket Selskabernes Reserver, for Overskuds- Selskabernes Vedkommende ved Forøgelse og for Underskuds-Selskabernes Vedkommende ved Formind- skelse heraf. I alt er der i Overskuds-Selskaberne over- ført 121,6 Mill. Kr. til Reservefonden, svarende til 39 pCt. af disse Regnskabers samlede Aarsoverskud. Af Underskuds-Selskabernes samlede Aarsunderskud er 2,8 Mill. Kr. eller 13,1 pCt. dækket ved Overførsel fra Reservefonden. Nettoresultatet er for samtlige Selska- ber en Forøgelse af Reserverne paa 118,9 Mill. Kr. mod i det foregaaende Aar en Forøgelse paa 114,2 Mill. Kr.

Der foreligger samtidig en Oversigt over Forøgelsen i Aktieselskabernes Antal og Kapital i 1942. Det sam- lede Resultat heraf var en Frengang i Antallet af indregistrerede Selskaber paa 176, medens Kapitalen er steget med ca. 100 Mill. Kr., hvorefter der ved Be- gyndelsen af 1943 fandtes 7381 Aktieselskaber med en Kapital paa 2407 Mill. Kr. Den gennemsnitlige Aktie- kapital pr. Selskab er steget fra 320.000 Kr. til 326.000 Kr.

Den registrerede Tilgang fordeler sig iøvrigt med 36,3 Mill. Kr. paa 406 nystiftede Selskaber og 92,0 Mill. Kr. paa Kapitaludvidelser, hvoraf 0,6 Mill. Kr. falder paa Udstedelse af Friaktier m. m. Af de nystiftede Selskabers 36,3 Mill. Kr. er ca. 22 Mill. Kr. kontant indbetalt Aktiekapital, medens Resten er Overdragelse af Ejendomme o. lign., hvilket bl. a. kan være Udtryk for, at allerede tidligere bestaaende Selskaber er over- gaaet til Aktieselskabsformen.

FINSK TRÆ FOR 6 MILLIONER KR. TIL DANMARK

Da der i Begyndelsen af forrige Maaned blev ud- sendt Meddelelse om, at der den 30. Juni d. A. i Helsingfors var blevet afsluttet en dansk-finsk Vare- udvekslingsaftale for andet Halvaar 1943, blev det samtidigt bebudet, at Aftalen vilde blive yderligere udvidet.

Efter forudgaaende Drøftelser i København har den danske og den finske Regering truffet Aftale om en saadan Udvidelse omfattende Leverance af finsk Træ og Finér til Danmark til en Værdi af ca. 6 Mill. Kr. og af dansk Smør og Albumin til Finland til en Værdi af ca. 8 Mill. Kr.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Den forløbne Uge bragte atter Dødsbudskaber fra Havene. Fra Aarhus oplyses saaledes, at den 19-aarige Skibskok *Jens Jørgen Hansen* er omkommet ved et Forlis den 17. Marts i Aar. Den unge Mand var Søn af Hovmester Martin Hansen, der ogsaa sidste Aar mistede en ung Søn ved Krigsforlis.

Til Vejle er der indlobet Meddelelse om, at to der- hoende Sømand har fundet Døden ved Krigsforlis. Det drejer sig om Matroserne *K. F. Jørgensen* og *Knud Eriksen*. Jørgensen, der blev 49 Aar gammel, efterlader sig Hustru og to ukonfirmerede Børn, medens Eriksen efterlader sig sin gamle Moder, der i 1941 mistede en ældre Søn ved Krigsforlis.

Den 27-aarige Sømand *Ernst August Paulsen* fra

Horsens er omkommet ved Krigsforlis. Hans Moder, der endnu lever, mistede under sidste Verdenskrig en Søn, der faldt ved Verdun, og sin Mand, der døde efter Følgerne af Krigsgas. De havde begge som Sønder- jyder deltaget i Krigen. Paulsen, der efterlader sig sin Hustru, som er bosiddende i København, har sidst ladet høre fra sig i Paasken 1940, da Familien mod- tog et Brev, som var afsendt fra Baltimore.

DANSK-NEDERLANDSK HANDELSAFTALE PAA PAA 5 MILL.

Udenrigsministeriet meddeler, at der er afsluttet en dansk-nederlandsk Vareudvekslings-Overenskomst, gældende for 2. Halvaar 1943. Den forudser en Sam- handel mellem de to Lande paa ca. 5 Millioner Kr. i hver Retning.

De vigtigste Varer i Udførslen fra Danmark til Ne- derlandene er Muskiner og Apparater m. v., Fisk og Fiskekonserves, teknisk Porcelæn, Medicinalvarer, Frø m. v. De vigtigste Varer i Indførslen til Danmark fra Nederlandene er Radiomateriel, Blomsterløg, Arbejder af Jern og andre uædle Metaller, Drittelbaand, leven- de Planter, Medicinalvarer m. m.

SKIBSREDER R. A. ROBBERT FYLDER 70 AAR

Paa Mandag — den 16. August — fylder Skibsre- der, Grosserer *R. A. Robbert* 70 Aar.

Skibsreder Robbert, der er en Søn af Grosserer, Konsul *Charles Christensen*, fik sin første Handels- uddannelse hos Otto Mønsted i Aarhus og kom der- efter til England, hvor han opholdt sig fra 1892 til 1894. Senere kom han til Rusland som ansat hos P.



Skibsreder *R. A. Robbert*.

Bornholdt & Co. i Petrograd og senere i samme Fir- ma i Riga.

Ved Aarhundredskiftet vendte *R. A. Robbert* tilbage til København, hvor han etablerede sit eget Befragt- ningsfirma, der hurtigt kom til at indtage en frem- skudt Plads. Desuden har han haft og har stadig en Række udenlandske Agenturer, saaledes for Todd Ship- yards Corporation, der har Værfter spredt over hele Nordamerika, og for *N. V. Wilton's* Machinefabrik en Scheepswerf i Schiedam. I 1916 stiftede *R. A. Rob- bert* Aktieselskabet *Det dansk-norske Dampskibssel- skab*, som han siden har været korresponderende Red- der for. Siden 1912 har Skibsrederen endvidere siddet i Bestyrelsen for Dampskibsselskabet af 1912.

Igenem Aarene har Skibsreder Robbert udført et stort og paaskønnet Arbejde for Skibsfarten. I 1915 traadte han ind i Bestyrelsen for Baltic and Interna- tional Maritime Conference, og han var Formand i dennes Eksekutiv Komite og Documentary Council fra 1922 til 1927, og da han traadte tilbage fra disse Pos- ter blev der indenfor Conferencen givet Udtryk for en varm Tak for hans store Indsats. Helt op til 1938 blev han dog siddende i Bestyrelsen. I 1939 traadte han ind i Bestyrelsen for Dansk Dampskibsrederifor- ening.

Skibsreder Robbert har haft en lang og travl Ar-

bejdsdag. I otte Aar — fra 1929 til 1938 sad han til lige som Direktør for Genforsikringsaktieselskabet Rossia.

Hans lyse Livssyn, hans fine og elskværdige Egen-skaber, hans Retlinethed og hans Dygtighed har skabt ham Venner langt ud over dette lille Lands Grænser.

»KUNGSHOLM« MELDES KRIGSFORLIST SOM TROPPETRANSPORTSKIB

Svenska-Amerikaliniens Motorskib »Kungsholm«, som i December 1941 blev overtaget af den amerikanske Stat for at blive anvendt til Troppetransportskib og omdøbtes til »John Ericson«, er ifølge »Gøteborgsposten« gaaet under for nogle Uger siden. I Mandags indløb nemlig et Telegram fra New York til en fhv. Bancarbejder, som er bosat i Lundby, fra dennes Søn, ifølge hvilket Sønnen er blevet reddet ved »John Ericson«s Krigsforlis. Telegrammet var paa Engelsk og indeholdt kun denne Oplysning.

Motorskibet *Kungsholm*, der var paa 20.000 BRT., var bygget i Hamburg i 1928 og blevet udstyret med Burmeister & Wain Dieselmotorer. Det var Nordens største Passagerskib. Det vilde kun være blevet overgaaet af Liniens sidste Nybestilling, Motorskibet »Stockholm«, som var under Bygning i Italien, da Krigen brød ud. »Stockholm«, der brændte i Vinteren 1938 og blev bygget paany, er nu blevet solgt. Det var paa 28.000 Bruttoregistertons.

Om Motorskibet »Kungsholm« har verseret et Utal af Rygter, siden Skibet i December Maaned blev overtaget af De forenede Stater, som agtede at anvende det til Troppetransportskib. Et tidligere Forlydende har villet vide, at det var blevet torpederet og gaaet under, da det befordrede Dele af den amerikanske Invasionsarmé til fransk Nordafrika, og et andet har kunnet fortælle, at »Kungsholm« allerede havde mødt sin Skæbne for henved et Aar siden under et japansk Luftangreb i Stillehavet. Begge disse Meddelelser viste sig imidlertid at savne ethvert Grundlag.

Den svenske Amerikaliniens Hovedkontor i Göteborg har endnu ikke modtaget nogen Bekræftelse paa, at Forliset har fundet Sted.

Iøvrigt kender Svenska Liniens Hovedkontor intet officielt til *Kungsholms* Forlis, der efter alt at dømme synes at være indtruffet for temmelig længe siden, i hvert Fald før Maj Maaned. Et Skib med Navnet »John Ericsson« og med samme Brutto-Registertons, ialt 21,256, som turde være identisk med Svenska Amerika-Liniens Passagerfartøj, har været optaget i den tyske Radioliste over sænkede norske og amerikanske Skibe i Tiden fra Juni 1941 og fremover: Listen, som bl. a. er distribueret til svenske Skibsklarerere i Sverige, er dateret den 4. Maj 1943, men nogen nærmere Tidsangivelse kan ikke udfindes, da Skibene staar navnt i Bogstavorden.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Gävle Varv har der været den første Søsætning af en Nybygning i 23 Aar. Hvis man ser bort fra en enkelt Bugserbaad er der ikke løbet nogen Nybygning af Stabelen siden 1920, da Damperen *O. A. Brodin* sættes i Vandet. Gävle har ellers gamle Traditioner som Skibsbygningsby, idet mange Storsejlere er blevet bygget her, men da Staalskibene begyndte at komme frem, blev Værftet for temmelig lang Tid sejlet agterud, men nu synes det, som om Værftet er ved at tilbageerobre den tabte Position.

Det nye Skib, hvis Navn er *Aletta Noot*, er af samme Type og Størrelse som Damperen *Rudolf*, der fornylig blev leveret af Lindholmen til Rederi A/B Bifrost i Göteborg. Den har følgende Hoveddimensioner: Længde 76,31 Meter, Bredde 12,50 Meter og maalt Dybde til Hoveddækket 6,37 Meter. Skibet bliver af Selvtrimmer-Typen med Poop. Dybgangen bliver 5,6 Meter og d.w.-Tonnagen 3.000 Tons. Skibet er bygget til højeste Klasse i Germanischer Lloyd.

Endvidere har Værftet modtaget Bestilling paa to Dampere paa 3.700 Tons.

*

Karlstad Varv har haft Søsætning paa sin 118. Nybygning, en Motorsejler paa 325 Tons d.w. Nybygningen har følgende Hoveddimensioner: Længde 36,05 Meter. Bredde 7,30 Meter og maalt Dybde 3,31 Meter. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 225 HK 3-cylindret 2-Takts Motor. Skibet fik ikke noget Navn ved Stabelafløbningen, idet det er bygget til Værftets Ejere O. F. Ahlmark & Co. Eft. A/B, der agter at sælge det med det samme.

ENGELSK SØFARTSPOLITIK EFTER KRIGEN

Under en Debat i det engelske Underhus har Parlamentssekretæren for Transportministeriet optrukket Linierne for de ledende engelske Principper for Efterkrigstidspolitiken.

Først og fremmest maa England uvilkaarlig fortsætte med at have en stor og effektiv Handelsflaade. Søfarten er af vital Betydning for England ikke blot under en Krig, men ogsaa i Fredstid — før Krigen var Landets Fragtfart »den største af dets Eksportindustrier«.

For det andet, sagde han, er den britiske Regering parat til at samarbejde med alle andre Regeringer med samme Indstilling for at skabe Betingelser for en effektiv og økonomisk Verdenssøfart.

PORTUGISISK REDERI OVERTAGER LUFTFARTEN

Akliemajoriteten i Portugals eneste Luftfartselskab er nu overgaaet til Rederiet Companhia Nacional de Navegacion. Denne Finanstransaktion bliver anset som et Tegn paa, at der saavel fra Staten som private Erhvervskredse skal sættes kraftigt ind paa en Udvidelse af Ruleflyvningen. For Tiden bliver der kun fløjet paa Ruten Lissabon-Tanger, men der planlægges et meget betydeligt Antal Ruter, saaledes at de afrikanske Kolonier kan blive forbundne med Moderlandet paa denne Maade.

MEGET HØJE AMERIKANSKE SKIBSBYGNINGSTAL

De Forenede Staters Søfartskommission har udsendt en Redegørelse, hvori det meddeles, at de amerikanske Skibsværfter i Aarets syv Maander leverede 1.046 Handelsskibe med en Tonnage, der er ligesaa stor, som hele Staternes Oceanflaade var paa den Tid, Pearl Harbor-Episoden fandt Sted.

I Juli Maaned byggedes alene 158 Skibe, hvoraf de 109 var Liberty-Skibe. Dermed kom den totale Leverance i Aarets Løb op paa 10.485.000 Tons d. w. Som bekendt er Aarsprogrammet planlagt til 19 Millioner Tons.

Kommissionen meddeler, at den amerikanske Skibsbbygningsindustri nu har naaet sit Højdepunkt.

Iøvrigt har *The American Bureau of Shipping* — en Institution, der opretholdes af De Forenede Staters Redere og ledes af Skibsreder *J. Lewis Luckenbach* i New York — udsendt en Redegørelse for det amerikanske Skibsbyggeri i Løbet af Aaret 1942. Ifølge denne Redegørelse byggedes der i Fjor 719 Skibe — dette Tal stemmer altsaa ikke helt overens med det af *United States Maritime Commission* opgivne, der var 746. Denne Forskel skyldes antagelig, at Bugserbaade og lignende er medregnet i dette sidste Tal.

De 719 Skibe har en sammenlagt Bruttotonnage paa 5,3 Millioner og deres d.w.-Tonnage beløber sig til omkring 8 Millioner. De fleste af disse Skibe er ikke bygget paa de Værfter, der eksisterede før Krigen, men paa specielle Værfter, der er etableret til Krigsskibsbyggeri eller paa nye Værfter, som dels er anlagt af *Henry Kaiser* og dels af de gamle Værftsindustrier som *Newport News Shipbuilding & Drydock Co.*, *Bethlehem Shipbuilding Co.* og *New York Shipbuilding Co.*

Af de 719 Skibe er de 647 Lastskibe paa tilsammen 4,6 Millioner BRT., 61 paa 982.000 Tons er Tankskibe og 11 er kombinerede Last- og Passagerskibe. 363 af Skibene er bygget paa Vestkysten, 259 paa Atlanterhavskysten og 97 ved Golfen. Alene i Californien byggedes der 245 Skibe.

I Amerika oplyser man iøvrigt, at amerikanskbyg-

gede Skibe efter Planerne ogsaa skulde kunne befragtes af andre Nationer, hvor Antallet af arbejdsløse Sømænd er stort. Norge har allerede befragtet 80.000 Tons d. w., medens England allerede har faaet fem Skibe og i Fremtiden vil faa 15—20 Skibe om Maaneden. England har det største Antal arbejdsløse Sømænd, nemlig ca. 10.000.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Damper paa Grund ved Kalmar

Den danske Damper »Lotte« af København har haft en Grundstødning ved Norra Grund ved Kalmar. Den stod haardt, men blev bragt flot af Röda Bolagets Bjergningsdamper »Neptun«.

»Lotte« var paa Vej sydpaa, da Grundstødningen fandt Sted.

»Lotte«, der tilhører Dampskibsselskabet af 1937 Akts. (Skibsreder O. H. Skou), er bygget i Kiel 1906 og maaler 1424 Brutto Registrertons.

Havneudvidelse i Nykøbing Mors

Nykøbing M. Havn skal efter Vedtagelse i Byraadet hurtigst mulig have en større Reparation og Udvidelser, der vil koste ca. 300.000 Kr. Bl. a. vil der blive foretaget Uddybning til 10 Fod Vand, ligesom de nuværende Moler forlænges med 30 Meter, og to nye Moler bygges. Planerne er udarbejdede af Ingeniørerne Sundo og Thomassen, og allerede i indeværende Uge er Opmudringsarbejdet paabegyndt af Entreprenør Sørensen, Oddesund.

Dødsfald

En af Det forenede Dampskibsselskabs kendte Kaptajner, S. L. Hull, er død, 63 Aar gammel.

Kaptajn Hull, der var født i Korsør, tog i Marls Maaned sin Afsked paa Grund af Svagelighed. Han begyndte Sølivet i 1894 i Skonnert »Sømanden« af Samsø, hvorefter han sejlede med forskellige danske og fremmede Sejlskibe. Efter Navigationseksamen i 1900 paa Bogø blev han ansat i D. F. D. S., hvor han sejlede som Styrmand i en Række af Selskabets forskellige Skibe, bl. a. i Damperne »Island«, »Rita« og »Benedikt«. Da han i 1930 blev udnævnt til Fører, overtog han Passagerdamperen »C. P. A. Koch«, og senere førte han bl. a. Middelhavsdamperne »Tiber«, »Charkow« og »Egholm« samt Eksploitationskibene i Fart paa England. I de senere Aar, forinden han tog sin Afsked fra Selskabet, førte han Passagerdamperen »Koldinghus«.

*

I en Alder af 79 Aar er mangeaarig Skibsfører i Dansk-Russisk Dampskibsselskab, senere Forhyringsagent i København, Kaptajn P. A. Poulsen afgaaet ved Døden. Han var Københavner af Fødsel, kom tidligt til Søs med Sejlskibe, og for bl. a. i sin Ungdom med russiske Skibe. Efter at have taget sine Navigationseksamener i København i 1886, blev han Styrmand i Heckschers Rederi, og i 1900 blev han Kaptajn i Dansk-Russisk Dampskibsselskab. I 1911 gik han i Land for at blive Forhyringsagent i København, et Hverv, han røggede i mange Aar, og som skaffede ham en stor Bekendtskabskreds blandt Søens Folk.

*

Fhv. Skibsfører Jens Boye Albertsen, Ommel, er pludselig ramt af et Hjerteslag. Han var kommet hjem fra en Tur i Marstal, da han segnede om i Køkkenet, og en Læge konstaterede, at Døden var indtrædt.

Albertsen var i sine unge Aar Fører af Skonnerten »Uffe«, og til sidst havde han et mindre Fartøj. Han blev 67 Aar gammel. Han efterlader sig Hustru og 5 Børn.

Død i russisk Interneringslejr

Til Aalborg er der til Familien kommet Underretning om, at den 42-aarige Matros Hans Peter Emil Larsen, hvis sidste Adresse var Petersborgvej 56, Vejgaard, er død i Rusland, antagelig i Eftersommeren 1942.

Saavidt det har kunnet skaffes oplyst, er han død i en Interneringslejr.

Skibssalg

Skibsreder Kr. Albertsen, Marstal, har købt Motorgaleasen »Anna« af Ristinge. Skibet, der laster ca. 60 Tons, skal i den travle Del af Sæsonen supplere Paketten »Marstal« i dennes Rute og iøvrigt anvendes i almindelig Fragtfart.

Motorgalease »Per« af Grenaa er af Skibsmægler Ringdahl solgt til Skibshandler With, Havnegade, København.

»Per«, der er bygget i Tyskland af Eg, er paa 85 Tons d. w. Den er forsynet med en Alfa Motor paa 48 HK. Skibet, der er ombygget 1927, hvor det samtidig fik nyt Dæk m. m., skal anvendes i indenrigsk Fragtfart. Købesummen er 28.000 Kr.

Havnefogedernes Aarsmøde

Foreningen af Havnefogeder i Danmark har afholdt Aarsmøde i Svendborg med Deltagelse fra hele Landet. Formanden, Havnefoged Knudsen, Horsens, aflagde Beretning, og Havnefoged Madsen, Middelfart, redegjorde for Regnskabet. I Stedet for Madsen, Middelfart, og Johannessens, Tuborg Havn, der ikke ønskede Genvalg, nyvalgte til Bestyrelsen Havnefoged R. Rasmussen, Nykøbing F., og Havnemester E. Larsen, Svendborg. Næste Aars Mødested Horsens.

20 Vikingeskibe i Kolding Fjord?

Til »Koldings Social-Demokrat« udtaler Formanden for Museet paa Koldinghus, Guldsmed Holger Kyster, at der paa det Sted, hvor man fandt Roret til et Vikingeskib, ligger mindst 20 Vikingeskibe. Om der har staaet et Søslag, vides ikke, men man har jo Lov til at lade Fantasier spille med, og den første Dykkerundersøgelse har vist, at der paa 3 Meter Vand ligger et Skib med et Mudder over sig, og om dette vil Anstrengelserne foreløbig koncentrere sig.

Nye Fiskekuttere til Skagen

Gilleleje Skibsværft (Indehavere Axel Andersen & Ferdinandsen) har afsluttet Kontrakt om Bygning af to nye Fiskekuttere, en 34 Tons til Fiskerskipper Peter Sørrig, Skagen, og en 40 Tons til Fiskeskipper Carl Lund, Frederikshavn. I den første skal installeres en 90—110 HK. Hundested-Motor og i den anden en 100—120 HK. Tuxham-Dieselmotor. Begge Fartøjer skal være færdig til Aflevering til Nytaar.

Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek har udsendt sin Aarsberetning 1942—43, hvoraf det fremgaar, at Biblioteket har haft et godt Arbejdsaar med gode Resultater. Der har naturligvis, paa Grund af Krigen, været Vanskeligheder, da man ikke har kunnet komme i Forbindelse med en stor Del af de danske Skibe og Søfolk. Virksomheden er dog i stadig Vækst, og der er stigende Interesse for Biblioteket.

I Beretningen bringer Bestyrelsen en Tak til alle, der i det forløbne Aar har støttet Biblioteket med Bøggaver og kontante Bidrag.

Søfartens Bibliotek har Lokaler i Navigatorernes Hus paa Hjørnet af Havnegade og Nyhavn, og det ledes af den kendte tidligere Kaptajn i Østasiatisk Kompagni E. Juul-Hansen.

Der har været ialt 77.770 Bogudlaan, deraf 34.261 til Handelsmarinen, medens Flaadens Skibe, Fyrskibe og Forter samt Institutioner under Marineforvaltningen har modtaget 27.650 Bøger og endelig hjemmeværende og ældre Søfolk 15.859 Bøger.

Udsendelsen af de populære Bogskabe til Skibene har i det forløbne Aar været ret betydelig, og pr. 31. Marts 1943 var der i Brug i vor Handelsflaades Skibe ialt 199 Bogskabe med 11.004 Bind, deraf nogle ved Missionsstationerne.

Af Regnskabet fremgaar det, at Udgifterne andrager 42.130 Kr., medens Indtægterne er 37.719 Kr., og der fremkommer saaledes et Underskud paa 4.410 Kr. Status balancerer med 101.027 Kr.

Aarsberetningen indeholder ogsaa nogle interessante Oplysninger, bl. a. om Skibsbiblioteker i ældre Tider, smaa Træk fra Studiesamlingens Arbejde, S. O. S. Signalets Historie m. m.

Statsbanefærge skal moderniseres

Statsbanernes Dampfærge til Storebælt, »Odin«, bliver nu moderniseret i betydelig Grad. Ombygningen gælder navnlig Passagerbekvemmelighederne. »Odin« vil formentlig i Slutningen af denne Maaned være færdig fra Værft og derefter straks indgaa i Overfarten.

LOHFF & SIEDLER

GEGRÜNDET 1876

STETTIN, ZIMMERPLATZ 2
SCHIFFSMÄKLER UND AGENTEN
SEEBEFRACTUNG - KLARIERUNG - SCHIFFSVERKAUF
VERTRETUNG BEKANNTER REDEEREIEN
FERNRUf. 34605 — TELEGRAMME: LOFSIEDEL-STETTIN

Frikendt i Kollisionssag

Føreren af den svenske Færge »Konung Gustaf V« paa Sassnitz—Trelleborg-Ruten, Kaptajn K. G. E. Vestberg, er ved Raadhusretten i Trelleborg blevet frikendt i den Sag, der af det Offentlige var rejst imod ham i Anledning af Færgens Kollision med et tysk Krigsskib udenfor Sassnitz den 14. Juni i Fjor.

Ogsaa Inddragelse af Fortjenesten

Som meddelt er der rejst Tiltale mod Horsens Dampskibsselskab og Føreren af Damskibet »Horsens« for ulovlig Pasagerbefordring til og fra Samsø. Efter Forlydende i »Vestsjællands Social-Demokrat« vil der ogsaa blive rejst Krav om Inddragelse af Fortjenesten ved denne Befordring.

Mistet to Sønner paa Havet

Fhv. Fisker Peter Gudomlund og Hustru, Grenaa, har haft den Sorg under Krigen at miste begge deres Sønner. Den 21-aarige Thorvald druknede ved en Fiskekutters Forlis i 1940, og den 30-aarige Holger omkom i forrige Maaned ved Esbjerg-Kutter »Lilly«s Minesprængning.

Det var to dygtige og tillige meget afholdte unge Fiskere, som de gamle Forældre i Grenaa har mistet, og der har samlet sig megen Medfølelse om dem saa vel som om den unge Fru Gudomlund, der bor ved Esbjerg, og havde været gift med den ældste Søn i kun 2½ Aar.

Et Erhvervsraad for Fiskeriet?

Dansk Fiskeriforening og Vestjysk Fiskeriforening har rettet Henvendelser til Regeringen i Anledning af, at Fiskeriet og de dertil knyttede Erhverv indenfor Handel og Industri ikke er repræsenteret i det Udvalg, som skal drøfte Erhvervens Problemer i Forbindelse med Krigens Afslutning og den nærmest følgende Tid. Man henviser til Fiskerierhvervets Interesse i de Spørgsmaal, Regeringsudvalget maa antages at skulle beskæftige sig med, ikke mindst hvad det handelspolitiske angaar, og man udtaler Forventning om, at Fiskerierhvervet i Fremtiden vil faa en voksende samfundsmæssig Betydning, bl. a. fordi den til Fiskeriet knyttede Industri beskæftiger et stigende Antal Arbejdere.

Folketingsmand E. Finnemann Bruun, der paa forskellig Maade har Tilknytning til Fiskeriet og Fiskeindustrien, gaar i en Udtalelse til den konservative Provinspresse stærkt ind for Fiskeriforeningernes Henvendelse, og giver iøvrigt Fiskeriets Organisationer det Raad at skabe sig et samlende Organ, et »Fiskeriets Erhvervsraad«. Det vil ikke komme til at savne Opgaver, siger Folketingsmanden, og det vil sikkert ogsaa blive hilst velkommen af de Mynigheder, der saa hyppigt skal forhandles med.

»Ulven«s Bjergning koster over 1 Million

Omkostningerne ved »Ulven«s Bjergning er endnu ikke opgjort, men de ligger ifølge »Aftonbladet« snarere over end under 1 Million Kroner. Da Marineforvaltningen straks efter Katastrofen ansøgte om en Bevilling hos Regeringen, anslag man Udgifterne ved Bjergningen til ca. 800.000 Kr. Omkostningerne ved Bjergningen af de ved Horsfjærs-Katastrofen i sin Tid sunkne Jagere androg ca. 1,5 Mill. Kr., og dette Arbejde var endda betydeligt mindre vanskeligt end Bjergningen af »Ulven«.

Lejdebaads-Trafiken

Svenska Orientliniens Motorskib »Sunnanland« er ankommet til Gøteborg fra Buenos Aires efter en Rekordrejse paa 23 Døgn. »Sunnanland« medførte ca. 5000 Tons Last, først og fremmest Foderkager, Olie og Stykgods. Skibet var det 117. i Rækkefølge, siden Lejdebaadstrafikken begyndte, og det 20. siden Lejdebaadstrafikens Genoptagelse efter den midlertidige Standsning.

Fra Kockums Værft

Kammer Arel V. Alm, der har været ansat ved Kockums Værft i Malmø siden 1912, har taget sin Afsked. Til hans Efterfølger som Kammer og Kontorchef er udnævnt Kammer Gottfried Kockum, der siden 1927 har været ansat ved Boltefabriken i Hallstahammar.

Norske Havne, der er spærret for Nattrafik

De norske Blade har offentliggjort en Meddelelse fra den tyske Kommandant for Søforsvaret i Bergen. Det

fremgaar heraf, at det er forbudt at forlade eller anløbe Havnene Bergen, Haugesund, Leirvik paa Øen Stord samt Askevoild mellem Kl. 22 Aften og 6 Morgen. Den, der forsøger at passere Spærregrænsen i denne Tid, løber Risiko for at blive beskydt. Forbudet træder i Kraft straks.

Norsk Dødsfald

Fra Oslo meddeles, at Skibsreder Sverre Holter-Sørensen er død, kun 41 Aar gammel. Han blev efter en grundig Uddannelse i Norge og i Udlandet ansat hos sin Svoger Ivar An. Christensen, og efter dennes Død i 1934 overtog han selv Ledelsen af den store Virksomhed. I 1940 blev han valgt til Formand for Oslo Rederforening.

Skib med kostbar Ladning sænket

Efter hvad den engelske Efterretningstjeneste meddeler, medførte den brasilianske Dampers »Oage«, som den 31. Juli blev sænket udfør den brasilianske Kyst af en fjendtlig Undervandsbaad, en Ladning, der havde en Værdi af 500.000 Lstr. 33 Mand af Skibets Besætning savnes.

Havnetrafiken paa Bilbao

I de første fire Maaneder af dette Aar ankom 1293 Skibe til Bilbaos Havn imod 1202 i samme Periode i 1942 — eller 91 flere.

Den importerede Varemængde androg 330.000 Tons Kul og 222.000 Tons Stykgods, medens der eksporteredes 140.000 Tons Mineralier og 89.000 Tons Stykgods. Den samlede Import og Eksport androg saaledes 785.000 Tons.

Spaniens Eksport til Schweiz

Spaniens Eksport til Schweiz androg sidste Aar 80.295 Tons forskellige Varer til en Værdi af 44,2 Millioner Pesetas, medens Importen androg 12.812 til en Værdi af 23,1 Mill. Pesetas. I 1941 eksporteredes kun 34.800 Tons til en Værdi af 17,9 Millioner Pesetas, medens der importeredes 5.251 Tons til en Værdi af 17 Mill. Pesetas. Barcelona har nu erobret Førstepladsen som Handelshavn til Schweiz, og schweiziske Skibe lossere deres Ladninger, som pr Bane føres videre til Grænsen.

Argentinas Hvede- og Majs-Afskibninger

Argentinas Hvedeeksport har siden Aarets Begyndelse andraget 797.000 Tons mod 1,16 Millioner Tons i tilsvarende Tidsrum i Fjor. Eksportforraadene udgør 6,82 Millioner Tons.

Majsafskibningerne siden Aarets Begyndelse er 88.350 Tons mod 82.875 Tons i Fjor.

PERSONALIA**80 Aar**

En af Fanøs gamle Skibsførere, Kaptajn N. J. Petersen, fyldet i Tirsdags 80 Aar. Kaptajn Petersen kom til Søs kort efter sin Konfirmation og først i 1924 gik han i Land. Han blev Styrmand i 1885 og startede kort efter sammen med et Par Brødre en Stevedoreforretning i Hamburg, men gik omkring Aarhundredskiftet atter til Søs. I 1909 traadte han i det danske Konsulats Tjeneste i Hamburg, men tog atter til Søs i 1917 som Fører af Barken *Orkney* af Aalborg. Dette Skib blev samme Aar torpederet i Nærheden af Portugal og først et halvt Aar efter erfarede man herhjemme, at han og hans Besætning var reddet. Senere førte han Svendborg-Fuldriggeren *Ingrid* og de sidste Aar Fuldriggeren *Asgerd* af København. Kaptajn Petersen har i de sidste femten Aar været Kasserer i Fanø Skipperforening.

50 Aar

I Dag — Fredag — fylder Skibsfører i Det danske Kul-kompagni, Kaptajn Lorents Pedersen, 50 Aar. Kaptajn Pedersen er Fører af Damperen *Wm. Th. Malling*.

*

Skibsfører i Fyr- og Vagervæsenet, Kaptajn V. Christensen, der for Tiden er Fører om Bord i Gilleleje Flak Fyrskib, fyldte i Tirsdags 50 Aar. Kaptajn Christensen, der for nylig fejrede 25 Aars Jubilæum i Fyrvæsenets Tjeneste, er Reserveløjtnant i Marinen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. BGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070. 12610

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 12. August 1943.

Nr. 32.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faar for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1252. Danmark. Lolland S.-Kyst. Svanekær Mølle nedrevet.

Svanekær Mølle paa $54^{\circ} 46' (30'')$ N. $11^{\circ} 05' (49'')$ E. er nedrevet.
(Kort Nr. 142, 140, 185, 126 og 180.)

1253. Sverige. Öregrunds Skærgaard. Vaddö Kanal. Fyr repareret.

(U. f. s. Nr. 34/1633. Stockholm 1943.)

Trästa norra Fyr paa c. $60^{\circ} 03',1$ N. $18^{\circ} 46',5$ E. i Vaddö Kanal er repareret. Fyret viser nu rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Under Gang mod Fyret har man grønt Lys om Styrbord og rødt Lys om Bagbord.

(E. f. S. Nr. 12/626 1943.)

1254. Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.

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

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

1. c. $60^{\circ} 38',9$ N. $17^{\circ} 45',7$ E.

2. c. $60^{\circ} 39',2$ N. $18^{\circ} 00',0$ E.

3. c. $60^{\circ} 44',6$ N. $18^{\circ} 05',0$ E.

4. c. $60^{\circ} 43',7$ N. $17^{\circ} 42',7$ E.

Naar der skydes, er rødt Flag hejst ved Björn Fyr paa c. $60^{\circ} 38',0$ N. $17^{\circ} 59',0$ E.

1255. Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.

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

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

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

Naar der skydes, er rødt Flag hejst paa Förrådsberget paa c. $60^{\circ} 39',0$ N. $17^{\circ} 36',0$ E.

1256. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejløb spærret. Afmærkning inddraget.
(U. f. s. Nr. 34/1632. Stockholm 1943.)
Det S.-lige Sejløb til Gävle forbi *Båkharen* paa c. $60^{\circ} 42',_0$ N. $17^{\circ} 18',_4$ E. er ved udlagte Hindringer spærret for Søfarten. Afmærkningen ved Løbet er inddraget.
1257. Sverige. Bottniske Bugt. Sejløbet E. om Seskarö. Sømærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 34/1630. Stockholm 1943.)
Ved Landgrunden W. for *Svartstens* Stang er paa $65^{\circ} 42',_{90}$ N. $23^{\circ} 48',_{80}$ E. udlagt en Stage med Kost.
1258. Estland. Riga Bugt. Spærret Omraade.
(N. f. S. Nr. 31/1760. Berlin 1943.)
Omraadet mellem Breddeparallelernerne $57^{\circ} 54'$ N. og $58^{\circ} 12'$ N. og Meridianerne $23^{\circ} 08'$ E. og $23^{\circ} 30'$ E. er spærret for al Sejlads.
1259. Tyskland. Königsberger Seekanal. Afmærkning forandret.
(N. f. S. Nr. 29/1639. Berlin 1943.)
1. Følgende Sømærker er inddraget:
 - a) De sorte Spidstønder 3—12 mellem Pladserne $54^{\circ} 38' 02''$ N. $19^{\circ} 54' 56''$ E. og $54^{\circ} 38' 19''$ N. $19^{\circ} 58' 51''$ E.
 - b) De røde Spirtønder C_1 til M_1 mellem Pladserne $54^{\circ} 38' 00''$ N. $19^{\circ} 54' 57''$ E. og $54^{\circ} 38' 17''$ N. $19^{\circ} 58' 51''$ E.
 2. Følgende sorte Spidstønder er udlagt:
 - a) Tønde 2 paa $54^{\circ} 38' 08'',_{3}$ N. $19^{\circ} 56' 06'',_{4}$ E.
 - b) — 3 — $54^{\circ} 38' 10'',_{2}$ N. $19^{\circ} 56' 33'',_{5}$ E.
 - c) — 4 — $54^{\circ} 38' 14'',_{4}$ N. $19^{\circ} 57' 27'',_{8}$ E.
 - d) — 5 — $54^{\circ} 38' 16'',_{4}$ N. $19^{\circ} 57' 55'',_{8}$ E.
 - e) — 6 — $54^{\circ} 38' 18'',_{2}$ N. $19^{\circ} 58' 23'',_{0}$ E.
 3. Følgende Duc d'Alber er opført:
 - a) Ved Kanalens N.-Side paa $54^{\circ} 38' 05'',_{2}$ N. $19^{\circ} 55' 15'',_{8}$ E. og $54^{\circ} 38' 06'',_{0}$ N. $19^{\circ} 55' 28'',_{5}$ E. og imellem disse Pladser yderligere 7 Duc d'Alber med lige stor indbyrdes Afstand.
Endvidere er opført Duc d'Alber paa Pladserne $54^{\circ} 38' 06'',_{2}$ N. $19^{\circ} 55' 31'',_{5}$ E. og $54^{\circ} 38' 06'',_{4}$ N. $19^{\circ} 55' 35'',_{0}$ E.
 - b) Ved Kanalens S.-Side paa $54^{\circ} 38' 00'',_{1}$ N. $19^{\circ} 55' 16''$ E. og $54^{\circ} 38' 01''$ N. $19^{\circ} 55' 27''$ E. og imellem disse Pladser yderligere 7 Duc d'Alber med lige stor indbyrdes Afstand.
Endvidere er opført Duc d'Alber paa $54^{\circ} 38' 01'',_{1}$ N. $19^{\circ} 55' 30''$ E. og $54^{\circ} 38' 01'',_{9}$ N. $19^{\circ} 55' 38'',_{5}$ E. og imellem disse Pladser yderligere 2 Duc d'Alber med lige stor indbyrdes Afstand.
(Kort Nr. 181 og 200.)

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

1260. Sverige. Sundet. Skanör Fyr W. Vrag afmærket.
(U. f. s. Nr. 34/1662. Stockholm 1943.)
Et Vrag, der er sunket paa c. $55^{\circ} 25',_{5}$ N. $12^{\circ} 43',_{4}$ E., c. 3,7 Sm 278° fra *Skanör* Fyr, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 20 m NE. for Vraget.
1261. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Tolkedyb. Flæskegrund W. Sømærke midlertidigt i Uorden.
Flæskegrund W. røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa $54^{\circ} 52'$ ($30''$) N. $12^{\circ} 09'$ ($27''$) E. er midlertidigt i Uorden.
1262. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Siø N. Bagfyr. Oplysning om Fyrs Plads.
Pladsen for *Siø N.* Bagfyr er $54^{\circ} 57' 14''$ N. $10^{\circ} 41' 52''$ E., c. 370 m 97° fra *Siø* Gaard og 450 m 206° fra Forfyret.
(Kort Nr. 172, 170, 142 og 140. Fyr.-Fort. Nr. 689.)

1263. Danmark. Lille-Bælt. Assens N. Skydeomraade afmærket.

Et Skydeomraade W. for *Twingsbjerg* er oprettet og begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 55° 18' (20") N. 9° 54' (17") E.
- b) 55° 17' (23") N. 9° 50' (41") E.
- c) 55° 18' (58") N. 9° 50' (36") E.

En Signalmast er opført i Punkt a), medens en sort Stage er udlagt i hvert af Punkterne b) og c).

(Kort Nr. 150 og 151).

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1264. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.

Forsøgsskydning med Kanoner afholdes over Søen i Farvandet, der er beliggende mellem *Stold* (c. 55° 45',₂ N. 11° 17',₅ E.), *Nekselø* og *Rosnæs* og indtil c. 13,₅ Sm W. og WNW. for *Nekselø* i Tidsrummet: 26. August—4. September 1943, hver Dag fra Kl. 0900 til Kl. c. 2000. Saalænge Skydning finder Sted, er der paa Flagstangen ved *Stold* højst 2 røde Flag med hvid Spuns.

1265. Danmark. Kattegat. Odense Fjord N. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

Vraget, der var sunket i 10 m Vand paa 55° 33' 10" N. 10° 32' 25" E., c. 2,₃ Sm 339° fra *Enebærøde* Fyr, er fjernet. Den ved Vraget udlagte Vragvager med 2 grønne Flag er inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/1752 1942. Kort Nr. 115, 114 og 150.)

1266. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Lumby Strand udtørret. Vindmotorer nedrevet. Pumpestation opført. Baaker flyttes. Duc d'Alber opført. Oplysning om Dybde i Hasseløre Løb.

1. *Lumby Strand* er tørlagt.
2. De 5 Vindmotorer paa følgende Pladser er nedrevet:
 - a) 55° 27' (01") N. 10° 25' (26") E.
 - b) 55° 27' (32") N. 10° 25' (26") E.
 - c) 55° 27' (57") N. 10° 23' (23") E.
 - d) 55° 27' (57") N. 10° 23' (10") E.
 - e) 55° 28' (33") N. 10° 23' (54") E.
3. En Pumpestation er opført paa 55° 28' (13") N. 10° 26' (35") E.
4. De to Forbaaker paa *Hasselø* paa c. 55° 28',₄ N. 10° 26',₄ E. vil snarest blive flyttet frem til Spærredæmningen mod Fjorden til henholdsvis
 - a) 55° 28' (29") N. 10° 26' (46") E. og
 - b) 55° 28' (30") N. 10° 26' (45") E.
5. Fire Duc d'Alber er opført paa følgende Pladser:
 - a) 55° 27' (42") N. 10° 26' (07") E.
 - b) 55° 27' (44") N. 10° 26' (08") E.
 - c) 55° 27' (51") N. 10° 26' (12") E.
 - d) 55° 27' (52") N. 10° 26' (15") E.
6. Den største Dybde i *Hasseløre Løb* paa 55° 28' (22") N. 10° 26' (56") E. er aftaget fra 6,₁ m til 5,₂ m.

(E. f. S. Nr. 46/1588 1942. Kort Nr. 115, 150, 125 og 180. Søm.-Fort. Side 56, Nr. 9).

1267. Danmark. Kattegat. Hjælm E. Vrag rapporteret.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. 56° 08' N. 10° 52' E., c. 2 Sm E. for *Hjælm* Fyr.

1268. Danmark. Kattegat. Grenaa S. Holme Mølle nedrevet.

Holme Mølle paa 56° 14' 25" N. 10° 45' 26" E. er nedrevet.

(Kort Nr. 112, 103, 102, 100, 125 og 180. Danske Lods II, Side 138 og 215.)

- 1269. Danmark. Kattegat. Anholt Havn W. t. S. Vrag fjernet.**
Vraget, der var sunket i 15,5 m Vand paa 56° 40' 37" N. 11° 10' 34" E., c. 11,5 Sm 258° fra *Anholt Havn*, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 30/1206 1943.)
- 1270. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. t. W. Vragafmærkning inddraget.**
Vraglystønden og Vragvageren, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa c. 56° 51',₃ N. 11° 08',₃ E., c. 15 Sm 304° fra *Anholt Havn Fyr*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 30/1207 1943. Kort Nr. 102 og 100).
- 1271. Danmark. Kattegat. Østre-Flak SE. t. S. Vragvager inddraget.**
Vragvageren, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa 56° 55' (30") N. 10° 55' (54") E. er inddraget.
(E. f. S. Nr. 28/1161 1943. Kort Nr. 101, 102 og 100).
- 1272. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser. Advarsel.**
(U. f. s. Nr. 34/1657. Stockholm 1943.)
Skydeøvelser mod Luftmaal foretages i Tiden: 10.—14. August 1943, hver Dag Kl. 1000—1700, fra *Vallda Sandö* SW.-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* SW.-Pynt, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie, der fra *Vallda Sandö* gaar i Retning 290°, og mod Vest af en Cirkellinie med Centrum i *Vallda Sandö* SW.-Pynt og Radius 10,8 Sm.
- 1273. Danmark. Limfjorden. Aalborg W. Kabler afmærket.**
W. for *Aalborg* er udlagt følgende 2 Kabler:
1. Et Kabel over *Limfjorden* mellem Pladserne 57° 03' (30") N. 9° 53' (29") E. og 57° 04' (07") N. 9° 53' (23") E. Kablet er afmærket med 2 Kabelbaaker ved Landingsstedet paa Fjordens S.-Side.
2. Et Kabel mellem Fjordens S.-Side og *Egholm* mellem Pladserne 57° 03' (30") N. 9° 53' (05") E. og 57° 03' (46") N. 9° 52' (42") E. Kablet er afmærket med Kabelbaaker ved Landingsstederne, saavel paa Fjordens S.-Side som paa *Egholm*.
(Kort Nr. 106 og 104, Danske Lods II, Side 85).
- 1274. Danmark. Limfjorden. Aalborg SW. Hasseris Mølle nedrevet.**
Hasseris Mølle paa 57° 01' (18") N. 9° 52' (30") E. er nedrevet.
(Kort Nr. 104).
- 1275. (P). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning forandres midlertidigt.**
Under Hensyn til, at Vanddybden i den udgravede Del af Svajebassinet W. for *Aggersundbroen* er aftaget, vil de 4 rødmalede Stager, der er udlagt paa N.-Siden af Svajebassinet henholdsvis c. 300, 500, 700 og 900 m fra Broen, midlertidigt blive inddraget, og der vil midlertidigt blive udlagt 2 røde Stager paa 4 m Kurven henholdsvis c. 550 og 1075 m fra Broen.
Aggersundbroen: c. 56° 59',₉ N. 9° 17',₈ E.
(E. f. S. Nr. 16/753 1943.)
- 1276. (P). Sverige. Skagerrak. Løbet Göteborg—Marstrand. Afmærkning forandres.**
(U. f. s. Nr. 33/1590. Stockholm 1943.)
Udover de i E. f. S. Nr. 31/1242 1943 nævnte Forandringer ved Afmærkningen af Sejllobet *Göteborg—Marstrand* vil i Løbet af 1943 yderligere blive udlagt følgende nye Sømærker:
1. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 57° 50',₀₂ N. 11° 35',₃₅ E., ved SW.-Kanten af en 4,8 m Grund.
2. En sort Stage med 2 Balloner paa 57° 50',₄₃ N. 11° 35',₈₁ E., ved NE.-Kanten af en 3,9 m Grund.
(E. f. S. Nr. 31/1242 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1277. Grønland W.-Kyst. Godthaab. Baaker opført.
(N. f. S. Nr. 31/1777. Berlin 1943.)
To rødmaalede Baaker er opført i nedennævnte Afstande og Retninger fra *Godthaab Kirke* paa c. $64^{\circ} 10' N.$ $51^{\circ} 39' W.$:
a) $0,79$ Sm — 178° .
b) $1,01$ Sm — $164^{\circ},5$.
1278. Norge. Møre og Romsdal. Ålesund N. Ankringsforbud.
(E. f. S. Nr. 14/461. Oslo 1943.)
Paa Grund af Udlægning af et Kabel er det forbudt at ankre mellem *Nørvoy* og *Kvervet* paa c. $62^{\circ} 29',2 N.$ mellem Meridianerne $6^{\circ} 11' E.$ og $6^{\circ} 12' E.$
1279. Norge. Sogn og Fjordane. Indre Steinsund. Luftledning.
(E. f. S. Nr. 14/435. Oslo 1943.)
En Luftledning er trukket fra Holmen paa $61^{\circ} 04' 03'' N.$ $4^{\circ} 49' 50'' E.$ i Retning 38° til *Indre Sulen (Solund)*.
1280. Norge. Hjelte Fjord. Rapporteret Dybde ikke fundet.
(N. f. S. Nr. 31/1765. Berlin 1943.)
Den i E. f. S. Nr. 10/563 1943 rapporterede Dybde paa 25 m paa c. $60^{\circ} 26',95 N.$ $5^{\circ} 01',9 E.$ er ved nærmere Eftersøgning ikke genfundet. I Omraadet omkring nævnte Plads er ikke fundet lægere Vand end 104 m.
(E. f. S. Nr. 10/563 1943.)
1281. Norge. Hordaland. Onarheimfjorden. Nye Grunde.
(E. f. S. Nr. 14/433. Oslo 1943.)
Følgende nye Grunde er fundet:
1. En $4,7$ m Grund paa $59^{\circ} 58' 40'' N.$ $5^{\circ} 40' 24'' E.$, 350 m 40° fra *Teigenholmen N.-Spids*.
2. En $3,0$ m Grund paa $59^{\circ} 58' 30'' N.$ $5^{\circ} 40' 50'' E.$, 630 m 94° fra *Teigenholmen N.-Spids*.
1282. (P). Norge. Rogaland. Ryfylkefjordene. Horgefjord. Grund.
(E. f. S. Nr. 14/437. Oslo 1943.)
E. f. S. Nr. 30/1217 1943 udgaar og crstattes med:
En Grund med $4,3$ à $4,7$ m Vanddybde rapporteres at ligge paa c. $59^{\circ} 00',05 N.$ $5^{\circ} 53',4 E.$, c. $0,7$ Sm $249^{\circ},5$ fra *Knibringen Fyr*.
(E. f. S. Nr. 30/1217 1943.)

Tillæg.

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

1283. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Turø SE. Vragvager iuddraget.
Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt c. 20 m NNE. for det nu fjernede Vrag paa $55^{\circ} 01' 06'' N.$ $10^{\circ} 44' 03'' E.$, c. $0,9$ Sm SE. t. S. for *Turø SE.-Spids*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 27/1124 1943. Kort Nr. 170, 142, 140 og 185.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1284. Danmark. Kattegat. Vejro Flak N. Vrag afmærket.

Et Vrag, der er sunket i 7,8 m Vand paa $55^{\circ} 59' (43'') N. 10^{\circ} 46' (00'') E.$, c. 2,9 Sm 2° fra *Vejro Baake*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 75 m N. t. E. for Vraget. Vragets afbrækkede Spryd flyder i Overfladen, fastholdt til Skroget ved Bardunerne.



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

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

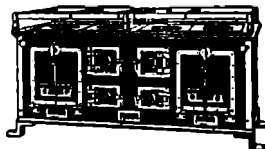
REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon : 9246Telegramadr. :
MONTANAKUL

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

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

Forlang Katalog Tit. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING

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

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 806

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf. : Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Marlager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Marlager

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Adr. :
»Hude«,
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.TLGR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 33

FREDAG 20. AUGUST 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den den 10. August ventede Fælleserklæring af Churchill og Roosevelt angaaende Søkrigen blev først offentliggjort nogle Dage senere, antagelig paa Grund af Churchills Rejse til Amerika. Efter at have omtalt de tyske Tab af Ubaade i Maanederne Maj—Juni og Juli, altsaa de Maaneder, hvor de Allieredes nye Afværgeforanstaltninger for Alvor har haft Lejlighed til at virke, konstateres i Erklæringen, at de Allieredes Forholdsregler overfor Ubaadene ikke alene har paaført de tyske Ubaadsvaaben de tidligere nævnte betydelige Tab, men hvad der, fra de Allieredes Synspunkt, er ligesaa vigtigt, den enkelte Ubaads Effektivitet har i første Halvdel af indeværende Aar kun været 25 pCt. af, hvad den var i de første 6 Maaneder af forrige Aar, og Resultatet heraf har været, at de Allieredes Tonnageresourcer nu er 3 Mill. BRT. større end pr. 1. Jan. i Aar. Til Slut nævnes, at de Allieredes Skibstab i Forbindelse med Sicilienfelttoget beløber sig til 80.000 BRT., hvilket, da, som ogsaa nævnt i Erklæringen, mere end 2500 Skibe af alle Kategorier deltog i Landstigningsoperationerne, forekommer at være et overmaade beskedent Tal.

Paa de oversøiske Markeder er Forandringerne stadig kun smaa. Fra New York meldes, at adskillige Skibe er afsluttet for Kul fra Hampton Roads til marokanske og nordafrikanske Havne og tilbage til Staterne med Malm, men endnu har ingen Rater været nævnt for disse Forretninger. Endvidere tildeles der stadig Tonnage til Malmlaster fra Indien, Syd- og Vestafrika til U. S. Atlantic paa Basis af uforandrede Rater. Afskibningen af Kul fra Hampton Roads er noget forøget, idet der, foruden Kul til de amerikanske Flaadebaser i Vestindien nu ogsaa afses Kul til Havne i Brasilien. Ogsaa Raterne for disse Forretninger er uforandrede.

Fra London meldes fortsat om Efterspørgsel for Kul fra Durban til Havne i Suezområdet til Rater omkring 90/-, ligesom der stadig omtales Befragtninger af Malm og Fosfat fra Nord- og Vestafrika til U. K., men der nævnes stadig ingen Rater for disse Afslutninger.

Paa de frie Markeder noteres uforandret \$60 for Korn fra River Plate til Lissabon og \$90 til Eire. Endvidere rapporteres Hvede i Sække at være sluttet River Plate/Callao til \$27.50. Af anden udgaende Forretning fra River Plate skal nævnes Stykgods til Sydafrika, for hvilket noteres en Rate mellem \$85/90 og for Stykgods Buenos Aires/Venezuela, der indikerer \$60 à \$70. For tungt Korn River Plate/Santos indikeres 22 Guldpesos med 1 Guldpesos ekstra for Rio Losning.

Vore hjemlige Markeder er stadig rolige. Kul- og Kokseksporten fra Tyskland til Danmark viser ingen Tegn til større Aktivitet, men derimod synes der at være en Mulighed for, at der kan blive lidt mere at gøre i Trælastfarten fra Finland til Danmark, selv om der naturligvis ikke paa Basis af de ekstra Kvantum Trævarer, vi skal have fra Finland iflg. Tillægsaftalen, kan blive Tale om nogen betydelig Udvidelse. De andre Østersømarkeder er uden større Ændringer.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Gennem Handelsministeriet har Den almindelige Danske Skibsførerforening modtaget Meddelelse om, at Kaptajn Poul Frølich Schultz er omkommet

ved Krigsforlis som Fører af Motorskibet *Nordbo*. Kaptajn Schultz, der blev 51 Aar gammel, stammede fra Slagelse. Han kom til Søs med Skoleskibet *Viking* og tog Styrmandseksamens 1. og 2. Del fra Svendborg Navigationsskole i 1914, hvorefter han i et Aar sejlede i Dampskibsselskabet Heimdal, indtil han afljente sin Værnepligt som Reservekadet for senere at gøre Tjeneste som Reserveløjtnant. I 1919 ansattes han som Styrmand i Dampskibsselskabet Norden, og 12 Aar efter blev han Fører af *Nordbo*. Kaptajn Schultz efterlader sig sin Hustru og en Søn og en Datter.

I det sidst udkomne Nummer bringer Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad Nekrologer over fire af Foreningens Medlemmer, der har fundet Døden ved Krigsforlis.

Fra Udlandet er der saaledes indløbet Meddelelse om, at den 62-aarige Styrmand N. J. Kaarby, der stammede fra Manø, er omkommet. I 1906 tog han Styrmandseksamens 1. og 2. Del fra Fanø, hvorefter han traadte ind i Rederiet Dania, og senere sejlede han i Albert Jensens Rederi og forskellige andre Dampskibsselskaber.

Endvidere oplyses det, at Kaptajn Peter Volmer Sørensen, der blev 45 Aar gammel, er omkommet som Følge af Krigsforlis. Han tog i 1920 Skibsførereksamen fra Bogø Navigationsskole og blev efter i et Stykke Tid at have sejlet som Styrmand paa en tremastet Skonnert ansat i C. K. Hansens Rederi. Den 9. April 1940, da han sejlede som fungerende om Bord i et af Rederiets Skibe, kom han udenfor Spærrezonen, og der er nu kommet Meddelelse om hans Død.

Ogsaa Styrmand Tage Nicolaj Emil Jensen er i Følge Meddelelser udefra omkommet ved Krigsforlis. Jensen, der blev 36 Aar gammel, og som havde taget Skibsførereksamen fra Fanø Navigationsskole i 1933 og Radioekspedientprøven fra Svendborg Navigationsskole i 1933, havde ogsaa Ansættelse om Bord i et af C. K. Hansens Skibe udenfor Spærrezonen.

Endvidere oplyses det, at Styrmand Kaj Anker Holm Hansen er omkommet ved et Forlis i hjemlig Fart. Holm Hansen, der blev 30 Aar gammel, tog i 1941 Skibsførereksamen fra Fanø Navigationsskole og var derefter henvist til den hjemlige Fart. Han krigsforliste med Sandpumperen *Kronborg*.

Maskinmester Oscar Henning, Aabenraa, er ifølge Meddelelse fra Udenrigsministeriet til hans Familie omkommet ved Krigsforlis.

REDERIET LAURITZEN OM ØVELSESBAADENS KÆNTRING

Om den tragiske Ulykke, der ramte en af Rederiet Lauritzens Øvelsesbaade, er der fra Rederiets Side udsendt følgende Meddelelse:

Øvelsesbaadene »Læsø« og »Manø« fra Rederiets Søfartsskole i Svendborg afsejlede Fredag Aften — den 13. August — paa et Øvelsestogt fra Svendborg under Ledelse af Styrmand Damgaard Nielsen, der i de sidste 2 Aar har ledet Rederiets Sømandsuddannelse.

Da Øvelsesbaadene, som fulgtes ad, sent om Aftenen befandt sig omtrent Nord for Nakke Odde Fyr paa Avernakø, kom Baadene ind i en Byge, hvorunder de i Mørket tabte hinanden af Syn. Baaden »Læsø«, hvori befandt sig 9 Elever, bordfyldtes af en Braadsø under en Stagvending. 5 af Drengene svømmede fra Baaden ind mod Lille Svømmø, hvor-

til de 4 ankom i god Behold, medens *Poul Harboe Jensen*, København, savnes. De øvrige 4 Elever blev ved det vandfyldte synkefri Fartøj og drev sammen med Baaden ind paa Kysten ved Bremerhage (Sydfyn). De 3 af disse Drengene befinder sig i god Behold paa Faaborg Sygehus, medens *Erik Ole Hansen*, Guldborgsund, der fik Krampe, omkom. Hans Lig er bjerget. Øvelsesbaaden »Manø« under Førings af Styrmand Damgaard Nielsen søgte i en Time efter den anden Baad, men da man ikke kunde observere den, antog man, at den var sejlet videre. »Manø« fortsatte derefter Øvelsessejladsen vestpaa og anløb Søby Havn tidligt Lørdag Morgen, hvorfra man sejlede videre for at faa Forbindelse med den anden Øvelsesbaad. Da det ikke lykkedes, og Vinden tog til, sejlede den tilbage til Soby, hvor den nu befinder sig i god Behold. De Paarørende er underrettet.

GRÆNSE FOR STØRRELSEN AF SKIBS-DIESELMOTORER

Tidsskrift for Maskinvæsen« behandler Spørgsmaal om Grænsen for Skibsdieselmotorernes Størrelse. Det hidtil største Anlæg findes i det hollandske m.s. »Oranje«, der har 3 Stk. tolv-cylindrede Sulzer's Krydshoved-Dieselmotorer à 12,500 EHK., direkte koblede til hvert sin Drivskrueaksel. Med denne Ydelse af ca. 1000 EHK. pr. Cylinder synes man at være naaet til den øverste Grænse for den enkeltvirkende Totakts Dieselmotor, idet man næppe fremtidigt vil anvende Cylinderdiametre over 760 mm. Den hidtil største Cylinderdiameter, der har været benyttet (af Sulzer), er 900 mm. Germaniawerft og M. A. N. har under sidste Verdenskrig bygget de første dobbeltvirkende Totakts Dieselmotorer med henholdsvis 875 og 850 mm Cylinderdiameter og derved opnaaet Ydelser af 2000 EHK. pr. Cylinder.

I Dag bygger Krupp Germaniawerft enkeltvirkende Totakts og Burmeister & Wain Firetakts Dieselmotorer med 740 mm Cylinderdiameter. Kun i enkelte Tilfælde, f. Eks. til m.s. »Georgic« og »Britannic« har Burmeister & Wain valgt en Cylinderdiameter paa 840 mm. Deutsche Werke, Fiat og Tosi har i de sidste ti Aar ikke overskredet 750 mm Cylinderdiameter. M. A. N.'s største dobbeltvirkende Totakts Dieselmotor har 720 mm Cylinderdiameter, medens den i Tyskland hidtil største og af Blohm & Voss med Licens fra M. A. N. til Hamburgs Elektricitetsværk byggede dobbeltvirkende Totakts Dieselmotor havde 840 mm Cylinderdiameter.

Det synes derfor, som om der var Tilhøjelighed til at gaa ned med Cylinderdiametren. Store Cylinderdiametre har den Ulempe, at de besværliggør Eftersynsarbejderne ombord, fordi de enkelte Dele er for uhaandterlige; men paa den anden Side ønsker Maskinmestrene ganske naturligt at have mindst muligt Antal Cylindre. Har man tilstrækkeligt svære Hejse- og Løstegrejer og hydrauliske Tilspændingsanordninger for Stagboltene, falder dog Indvendingerne mod de store Cylinderdiametre bort, og bestemmende bliver da kun rent fabriksmæssige Hensyn.

ALLE SKIBE SKAL HAVE »EFTERRETNINGER FOR SØFARENDE«

Handelsministeriet har i Henhold til Lov om Tilhyn med Skibe af 29. Marts 1920 udstedt et Tillæg til tidligere Bekendtgørelse af 12. Juli angaaende Skibes Bygning og Udstyr m. m.

Den nye Bekendtgørelse bestemmer, at ethvert Skib paa over 20 Tons i Fart indenfor Linierne Skaen—Vinga og Falsterbo—Darsserort indtil videre skal være forsynet med de officielle udgivne »Efterretninger for Søfarende« eller en af Ministeriet godkendt Gengivelse af disse.

Bekendtgørelsen træder i Kraft den 1. September.

Undtagne er stadig Fiskefartøjer samt Skibe, der kun gaar i Fart i Havne, Kanaler, Aar eller Indsøer.

*

Som bekendt udsendes *Efterretninger for Søfarende* hver Uge sammen med *Dansk Søfarts Tidende*, og det

vil derfor ikke være nødvendigt for de Skibe, der faar Bladet tilsendt, at foretage sig yderligere Skridt.

»KUNGSHOLM« ALLIGEVEL IKKE FORLIST?

Der hersker stadig Tvivl, om det krigsforliste amerikanske Skib »John Ericsson« var identisk med Svenska Amerika Liniens tidligere Flagskib »Kungsholm«.

Det oplyses, at der indenfor den amerikanske Marine findes et Skib, en Torpedojager, der bærer samme Navn, og yderligere, at der i Lloyds Register 1939—40 er opført et Skib, der ogsaa bærer Navnet »John Ericsson«. Det er paa 3150 Tons Br. og bygget 1896, hjemmehørende i Ontario i Canada. Dette Skib kan lige saa godt komme i Betragtning som den amerikanske Marines Skib.

I den Meddelelse, som kom til den svenske Banearbejder fra hans Søn, stod ikke noget om, at det drejede sig om det svenske tidligere Passagerskib. Der hersker ingen Tvivl om, at han ganske sikkert, hvis det havde været »Kungsholm«, ogsaa havde bemærket dette i sit Brev til Familien.

Svenska Amerika Liniens Direktør, *Axel Jonsson*, udtaler selv, at han ikke tror paa, at det drejer sig netop om »Kungsholm«.

DE SVENSKES VÆRFTERS MATERIALE-SPØRGSMÅL

De svenske Skibsværfters Materiale-Spørgsmaal er Datter blevet aktuelt, efter at Staten har beslagnat Jern, hovedsagelig indenfor Værftsindustrien. Denne Bestemmelse traadte i Kraft den 1. August.

Beslaglæggelsen gælder ikke alene de for Haanden værende Forraad, men ogsaa fremtidige Leverancer. Man regner med, at Beslaglæggelsen nærmest har en kontrollerende Hensigt, da man maa gaa ud fra, at det ikke kan være i den svenske Stats Interesse, at Skibsbyggeriet hæmmes mere, end det allerede er blevet, grundet paa de mange Vanskeligheder.

Iøvrigt er Materialeilgangen til de større svenske Værfter ganske god for Tiden, men Manglen paa Arbejdskraft er blevet mere følelig efter Indkaldelsen til Beredskabstjenesten. En Statsbeslaglæggelse af Værftsindustriens Jernlagre eller af det Jern, som tilflyder Værfterne efter Bestillinger, synes i Praksis umuligt at gennemføre uden overordentlig forstyrrende og tabgivende Virkninger.

I en Udtalelse til det svenske Blad »Affärsvärlden« udtaler Direktør *Hedén* fra Götaverken, at praktisk talt alt Jern er specialtilvirket for et vist Skib. Ogsaa naar der er Tale om større Reparationer, bestilles Jernet til et bestemt Arbejde. Det er i Praksis ikke muligt og i hvert Fald ikke økonomisk gennemførligt at anvende saadant Materiale til et andet Skib. Af denne Grund maa man ause det for givet, at Statsbeslaglæggelsen ikke faar nogen Indflydelse paa Værfternes Muligheder for at færdigbygge bestilte Skibe.

Den svenske Værftsindustri har hidtil haft gode Erfaringer i Samarbejdet med Sveriges Industrikommission og har al god Grund til at haabe, at dette fortsættes. Det er jo ikke alene i Værftsindustriens Interesse, men i lige saa høj Grad Skibsfartens og Udenrigshandelens Interesser. Ved fuld Beskæftigelsesgrad behøver de svenske Værfter mellem 80.000 og 100.000 Tons Jern om Aaret, og af disse Tons er kun meget lidt svensk Jern — man regner med 15.000 Tons. Importen af Jern fra Tyskland til Værftsindustrien skulde i Aar efter Overenskomsten beløbe sig til 50.000 Tons.

At den svenske Værftsindustri holdes i Gang for fuldt Arbejde tillægger man stor Betydning, ogsaa fordi det er nødvendigt at bevare den solide Stamme af faglærte Arbejdere. Uden denne vil det ikke være muligt for noget Lands Værftsindustri at hævde Stillingen paa Verdensmarkedet.

Engelsk Søfartspolitik i Efterkrigstiden.

Principperne for Efterkrigstidens Søfartspolitik er for nylig blevet drøftet i det engelske Parlament. En af Krigstransportdepartementets Parlamentssekretærer, Mr. Noel-Baker, anførte ved den Lejlighed tre Principper, som burde blive vejledende for Englands Søfart. Først og fremmest maatte den engelske Søfartspolitik bygge paa en stor og tilstrækkelig effektiv Handelsflaade, men derefter gælder det om at forberede Samarbejde med andre ligesindede Regeringer med det Formaal at skabe Forudsætninger for, at Verdenssøfarten kan drives effektivt og saa at den kan betale sig. Som en tredje betydningsfuld Faktor angives, at Handelsflaadens Officerer og Mandskab skal have de bedst mulige Arbejdsforhold.

Det understregedes med Eftertryk i Debatten, at det er af livsvigtig Betydning for England saavel i Krig som i Fred at have en tilstrækkelig stor Handelsflaade. Denne har den overordentlig vigtige Funktion at forsyne Englands store Industriapparat med Raavarer og at sikre Levnedsmiddelforsyningen paa den ene Side samt paa den anden Side at føre de færdige engelske Industrivarer ud paa Verdensmarkederne. Før Krigen befordrede engelsk Tonnage ca. to Femtedele af den Verdenshandel, som transporteredes søværts, og engelsk Tonnage indtjente mere end en Tiendedel af den Valuta, som var nødvendig til Betaling af den engelske Import. Der blev dog ikke fremsat nogen kategorisk Udtalelse vedrørende Handelsflaadens fremtidige Størrelse og Metoderne til dens Sikring, da man fra officiel engelsk Side ikke vilde foregribe Forhandlinger med andre Regeringer eller vanskeliggøre Udgangspunktet for et internationalt Samarbejde paa dette Omraade. Om man ogsaa fra Regeringens Side mener at burde iagttage denne Forsigtighedsregel, saa mangler den private Opinion, saadan som den fremførtes af General Council of British Shipping i Raadets Rapport om Efterkrigssøfarten, ikke i Tydelighed.

Amerikas Handelsflaade to Femtedele større end Førkrigstidens?

Det hedder i denne Udtalelse, at England ikke bør betænke sig paa at sige rent ud til sine Allierede, at en stærk Handelsflaade er lige saa nødvendig for Landet som dets Flaade, Hær og Luftvaaben. Fra amerikansk Side har man ikke savnet Udtalelser, der gaar ud paa, at man tilstræber en Fredstidsflaade, der er stor nok til at transportere Halvdelen af Landets samlede Import og Eksport. Baseret paa Handelsvolumen før Krigen vilde dette betyde en Handelsflaade, der er to Femtedele større end Førkrigstidens. For Englands Vedkommende er der ingen Grund til, fortsætter Raadet, at nøjes med en Flaade, der er mindre end før Krigen. Ifølge en i 1936 foretaget Undersøgelse repræsenterede den under engelsk Flag (Moderlandet og Dominions) gaaende motor- og dampdrevne Tonnage 36,7 pCt. af Verdenstonnagen, og den transporterede ca. 40,2 pCt. af den samlede Handel over Verdenshavene. Den samlede engelske Tonnage, eksklusive Skibe paa under 2000 Bruttotons, androg da 15,08 Mill. Bruttotons og Dominions Flaade til 1,93 Mill. Tons. Hele Imperiet havde altsaa en samlet Handelsflaade paa 17,02 Mill. Bruttotons. I samme Aar beløb de britiske Landes indbyrdes Handel sig til ca. 19,4 pCt. af Verdenshandelen, og Handelen mellem britiske Lande og Udlandet til 37,4 pCt. Tager man hele den britiske indbyrdes Handel før Krigen og lægger dertil Halvdelen af den med andre Lande drevne Handel, vilde man, fremholder Raadet, naa frem til en berettiget Transportkvota for Englands Vedkommende paa ca. 38,1 pCt. af Verdenshandelen over Havene. Man maa imidlertid tage i Betragtning, at den omtalte Værdimaaling maaske

efter Krigen vil vise store Divergenser i Sammenligning med Førkrigstiden. Det anses derfor for sundest kun at tage den britiske Handel med Udlandet som Basis for Efterkrigstidens Kvotaberegning.

En Krigsreserve af Handelstonnage

Economist, som har taget Søfartspolitikken op til nærmere Undersøgelse, fremhæver, at der ikke findes nogen afgørende Grund til, at Førkrigssituationen skal opstilles som Maal. Meget taler i Stedet for, at Beregningerne vedrørende Førkrigstonnagen betragtes som et Minimum, og at England herudover erhverver en Krigsreserve af Handelstonnage, som omtrent vil svare til Maksimumsænkningerne af engelsk Handels-tonnage paa et Aar under den nuværende Krig. Det er muligt, at en saadan Reserve ikke skulde kunne beskæftiges fuldt ud i Fredstid, men med Hensyn til Reservens Karakter bliver det Regeringens Sag i sin Søfartspolitik at tage Hensyn til, at denne Del af den fremtidige Flaade holdes i brugelig Stand. Skulde dette sidste Synspunkt paakalde Opmærksomhed, vilde Maalet for hele det engelske Imperium altsaa blive en Handelsflaade paa 20 Mill. Bruttotons mindsket eller øget alt efter de Forandringer, som maatte indtræde i Imperiets Udenrigshandel efter Krigen.

Kun Englands Handelsflaade betydelig formindsket

I Spørgsmaalet om Efterkrigstidens Søfartsforhold maa man stadig regne med mange ubekendte Faktorer. Men hvis Krigen ikke hører op meget snart, vil Verdens Tonnagebestand sikkert være større end ved Begyndelsen, og Handelsflaaden vil være sammensat af mere moderne Skibe. Alene de forenede Nationers Nybygninger ventes i Aar at svare til en Fjerdedel eller mere af Førkrigstidens Totaltonnage. For- saavidt som Verdenshandelen ikke kommer til at opvise stor Tillagen, vil der sikkert opstaa et betydeligt Tonnageoverskud, saa snart Demobiliseringsbehov og Undsætningsleverancer er opfyldt. Hvad særlig England angaar, vil dets Handelsflaade dog ved Krigens Slutning være betydelig mindre end ved Begyndelsen. Beregninger, der gør gældende, at kun Halvdelen vil være tilbage, anses dog imidlertid at være altfor pessimistiske. Det bliver en tung Opgave at genopbygge den engelske Handelsflaade, saa at den naar op paa ca. 20 Mill. Bruttotons, hvis Verdenstonnagen samtidigt staar i Overflodens Tegn. Men intet turde kunne afskrække England fra at søge at naa dette Maal; national Sikkerhed og ikke økonomiske Synspunkter maa her være afgørende, fremhæver *Economist*.

Genopbygning med Statsstøtte

Da den amerikanske Tonnage sikkert vil overstige Fredstidens Behov, kunde et eller andet lend-and-lease Arrangement stille betydelige Mængder Tonnage til Englands Disposition. Under saadanne Forhold skulde Englands Behov for Skibe til Standardlastere kunne imødekommes, og Genopbygningsprogrammet kunde i første Række indstilles paa Bygning af Specialskibe, saasom Tankskibe og Køleskibe. I alle Tilfælde anses Genopbygningen af den engelske Handelsflaade kun at kunne gennemføres med Statens Støtte. Det vilde, ifølge *Economist*, være en Udvej, at Staten placerede Nybygningsordrerne direkte hos Værfterne — derved garanterende disse regelmæssigt Arbejde over længere Tid — og siden paa langt Lejemaal chartre Tonnagen til Rederierne. En saadan Løsning skulde selvfølgelig ikke danne nogen Hindring for Rederier, som selv kunde ønske at bygge paa egen Risiko. Indholdet af dette Argument skulde altsaa være, at Staten maatte tage det direkte Initiativ til Handelsflaadens Genopbygning og sikre dens permanente Bestand.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Samsø« købt af Aarhus Shipping Co.

Aarhus Shipping Co. ved Kaptajn O. Larsen har købt Skroget af Dampskibet »Samsø«. Skibet er bygget paa Stuhrs Værft i Aalborg i 1914 til Aarhus-Bugtens Dampskibsselskab og hed oprindeligt »I. P. Petersen«. Det blev for nogle Aar siden solgt til Aarhus—Samsø Dampskibsselskab, derj omdøbte det til »Samsø« og senere solgte det til et andet Selskab, i hvis Tjeneste det led Havari og blev uanvendeligt til Passagerfart. Kahytsrum og Dampmaskine vil nu blive udtaget og en Frederikshavn-Motor indbygget, hvorefter Skibet vil blive omdøbt til »Rentala« og henvittet som Fragtskib i Østersø- og Kattegatsfart. Det vil kunne laste ca. 180 Tons og vil komme til at staa Rederiet i ca. 200,000 Kr.

Nordisk Søkort-Konference

Cheferne for de nordiske Søkortarkiver har nu afsluttet deres Konference. Paa Mødet, der har været siden den 12. August, har man behandlet organisatoriske Spørgsmaal og samarbejdet Planerne for de Arbejder, som bør iværksættes snarest muligt. Endvidere har man drøftet Spørgsmaalene om Positionsangivelser ved Radiopejling, Anvendelse af Fotokort ved Søopmaaling, Anvendelse af Ekklod ved Vrageftersøgning samt fælles Betegnelser for Fyrenes Lyskarakter.

Hobro Skibsværft

Tidligere Mestervend paa J. Vesters Skibbyggeri i Grenaa *Hakon Petersen* er ansat som Værftsleder ved Hobro Skibsværft, der er overgaaet til Aktieselskab, i Stedet for Skibbygger *K. Tommerup*.

Hjem fra Tøgt

Skoleskibet *Georg Stage* er kommet ind til København efter endt Sommerlogi i Isefjord.

Skoleskibet er straks gaaet ind til sin sædvanlige Vinterplads, hvor det i Løbet af den nærmeste Tid vil blive rigget af, inden Eleverne hjemsendes.

Skibssalg

Motorskibet »Holmsland«, ca. 160 Tons d.w., tilhørende A/S Rederiet Nord Søkynd, Esbjerg, er blevet solgt til A/S Dan-Transport, København. Købesummen har andraget 132.000 Kr. Skibet vil blive omdøbt til »Fola« med Iljemsted i København. Skibet blev i 1906 bygget som Passagerdamper og gik i adskillige Aar under Navnet »Brockenhuus Schack« i Fart for Sydøstfynske Dampskibsselskab mellem Svendborg—Rudkøbing—Marstal. I 1936 blev det ombygget til Motorfragtskib.

De Overlevende fra »Volmer« blev bjerget af en U-Baad

I Anledning af D. D. P. A.'s Bugserbaad »Volmer«s Forlis i Østersøen Natten mellem den 30. og 31. Maj d. A., Kl. 0,05—0,10, hvorved Kaptajnen og 5 Mand af Besætningen omkom, har Handels- og Søfartsministeriet efter at have modtaget Udskrift af det tidligere afholdte Søforhør ønsket afholdt nyt Søforhør, som nu har fundet Sted.

Her forklarede Matros *Peder Madsen* fra »Volmer« til nogle af Ministeriet stillede Spørgsmaal følgende: »Volmer« var hele Vejen rundt forsynet med fast Skanseklædning, der var godt 1 Meter høj —

Rorledningen var anbragt paa Skanseklædningen ca. 1 Fod over Dækket, og selv efter at Reserve-Kulbeholdningen var skyllet ud over Dækket, naaede den ikke op til Styreledningen, der var fri, saaledes at man hele Tiden kunde bevæge Roret.

Madsen kom paa Dækket Kl. 23,45, og Lægteren, der var under Bugsering af »Volmer«, havde da ret agterude og skar ikke ud paa noget Tidspunkt.

Matros Madsen forklarede videre:

Slæberen sprang først i det Øjeblik, da »Volmer« sank. Ca. 5 Minutter før »Volmer« gik ned, røg Redningsflaaden i Søen. Maskinassistent Østervang sprang fra Dækket i Vandet og reddede sig derfra op paa Flaaden, og det samme gjorde jeg og Letmatros Madsen. Denne raabte til de øvrige af »Volmer«s Besætning, som opholdt sig paa Dækket, om ogsaa at springe ud, men Folkene om Bord raabte, at det turde de ikke.

De tre Mænd paa Redningsflaaden kunde ikke komme i Forbindelse med Lægteren, da denne drev hurtigere end Flaaden. Først Kl. 10 om Formiddagen blev de tre Mænd paa Flaaden bjerget af en Undervandsbaad, og Redningsmændene, der var paa Dækket af U-Baaden, har efter Madsens Mening absolut været udsat for alvorlig Fare under Redningsarbejdet i den oprørte Sø.

Letmatros Gunnar Madsen og Maskinassistent Østervang kunde i et og alt slutte sig til Matros Madsens Forklaring.

Kaptajn *Edu. Fr. Rasmussen* fra Lægteren »Heimdal« forklarede ligeledes, at dennes Bjergning havde været forbundet med stor Fare for U-Baadens Mandskab.

»Normandiet« blev sejlet i Sænk

I Søretten har der været afgivet Forklaring i Anledning af Dansk-Fransk Dampskibsselskabs m.s. »Normandiet«s Forlis paa Elben den 1. August d. A.

Føreren af »Normandiet«, Kaptajn *K. Haure-Petersen*, forklarede, at Skibet den 1. August Kl. ca. 18 havde lettet fra dets Ankerplads og straks efter var søgt over i Nordsiden af Farvandet for at svaje for at komme paa ret Kurs. Her passerede man en svensk Damper »Ljusterö«, og lige efter at dette Skib var passeret, saas den hollandske Damper »Marsburg« passere op ad Elben. Om Bord i »Normandiet«, der havde Lods om Bord, antog man, at »Marsburg« vilde holde sig i Sydsiden for at passere agten om »Normandiet«, men det viste sig snart, at Damperen ikke som antaget holdt sig i Sydsiden, men med B.B.Ror søgte at komme foran »Normandiet«, skønt den efter Lodsens Mening aldrig vilde kunne gennemføre sin Hensigt. Kollisionen blev derefter uundgaaelig, og om Bord i »Normandiet« blev der givet haardt Stb. Ror for at faa Kollisions-Vinklen saa spids som mulig og derved afsvække Virkningen af Kollisionen.

Umiddelbart før denne blev Maskinen stoppet for at kalde Maskinpersonalet op paa Dækket. Kort efter ramte »Marsburg« med sin Stævsn »Normandiet« paa B.B. Side ved Forkant af Broen.

Da Forrummet straks trak meget Vand, og Forskibet begyndte at synke, blev Mandskabet beordret i Redningsbaadene med Undlagelse af Kaptajnen, 1. og 2. Styrmand, 1. Mester og Lods, der senere blev afhentet af et Toldfartøj og sammen med Mandskabet ført til Cuxhaven.

Denne Forklaring var overensstemmende med en af Lodsens afgivne Rapport.

»Normandiet«s Kaptajn forklarede yderligere, at Afstanden til »Marsburg« til at begynde med var ca. 3/4 Sømil, og at denne Damper havde hele Sydsiden af Sejløbet til Passage af »Normandiet«, da der ikke var andre Skibe i denne Del af Sejløbet paa det paagældende Tidspunkt, og »Normandiet« laa midt i Farvandet, da »Marsburg« begyndte at dreje. Kaptajnen har ikke hørt noget Signal fra »Marsburg«, der sejlede med fuld Kraft frem til kort før Kollisionen, der skete i en Vinkel af 45 Grader.

Et Legat til Marineforeningen

Den tidligere Toldforvalter i Ringsted, kgl. Vejer og Maaler *C. P. Dyrhauge*, der forleden under stor Deltagelse fra Byen og gamle Marinere blev begravet i Ringsted, har i sit Testamente bestemt, at et ret stort Beløb skal anvendes som et Legat for trængende gamle Orlogsgaster og deres Paarørende, der hører under Marineforeningens Københavns Afdeling.

Toldforvalter Dyrhauge var en Søens Mand. Han begyndte i Toldvæsenets gamle Toldkrydsere, der havde Station i Nyborg, og senere avancerede han indenfor Etaten, og for over 50 Aar siden blev han ansat som Toldforvalter i Ringsted. Han havde aftjent sin Orlogstjeneste og stod derfor som Medlem af Marineforeningen i København, hvor han gennem en Del Aar havde været Foreningens eneste Æresmedlem.

Den gamle Toldforvalter, der blev 86 Aar gammel, var dekoreret med Ridderkorset.

Nyt Søkort

Søkortarkivet har i disse Dage udsendt et nyt og gennemarbejdet Søkort over Kolding Fjord og Kolding Havn.

Dyrtidstillæg til Stationslodserne

Efter en Beslutning paa Dansk Lodsforenings Generalforsamling sendte Foreningen i Juni Maaned en Ansøgning til Lodsdirektøren om, at der maatte blive givet et Dyrtidstillæg til Lodser, som gør Tjeneste som Stations-

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

lodser ved Tvangslodsnings-Områderne. Der henvistes til de Dyrtidstillæg, andre Tjenestemænd havde faaet.

Lodsdirektøren har nu efter Brevveksling med Finansministeriet meddelt Foreningen, at der vil blive ydet Stationslodserne ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen et Dyrtidstillæg paa 10 pCt. med tilbagevirkende Kraft fra 1. April d. A.

Revet sig løs i Stormen

To store, afriggede Sejlskiibe, der var oplagt i Korsør, rev sig under Stormen forleden løs fra deres Fortøjninger og drev over mod Lystbaadehavnen Vinkelbro, som blev stærkt beskadiget. En Del Kuttere, som var forløjtet indenfor Broen, led Havari paa Master og opstaaende Gods.

Dampskibsselskabet »Bes«

Ifølge en Meddelelse i Statstidende er Dampskibsselskabet »Bes«s Aktiekapital udvidet med 35.000 Kr. indbetalt ved Konvertering af Gæld. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 100.000 Kr. fuldt indbetalt, dels kontant, dels paa anden Maade.

Esbjerg-Kutter med 4 Mand forlist

Endnu en Esbjergkutter er forlist under Fiskeri i Nordsoen. Det drejer sig om Kutteren »Bob E. 465«. Kutteren var paa Fiskeri i Nordsoen sammen med Kutteren »Andrea E. 279«, men under en meget kraftig Storm forliste »Bob«. Besætningen bestod af fire Mand: Skipper Niels Johannes Christensen, Bedstemand Johannes Henrik Ronn, Trediemand Egon Meinert-Pedersen og Kok Chr. Skodberg-Jansen.

Det er den 12. Esbjergkutter, der er gaaet ned i Løbet af 1943, og ialt har 37 Esbjergfiskere mistet Livet under Udførelsen af deres farefulde Arbejde.

En Frederikshavnerkutter er indkommet til Esbjerg Havn med Liget af Kokken Chr. Skodberg-Jansen, der er den eneste af Besætningen, man foreløbig har fundet.

Fiskeskipper druknet i Havn

Til Kriminalpolitiet i Rudkøbing blev forleden anmeldt, at Fisker Frederik Kirk, Thyborøn, der for Tiden opholdt sig i Rudkøbing, hvor han fik bygget en Fiskekutter til ca. 135.000 Kr., havde været forsvundet i nogle Dage. Man foretog en Eftersøgning i Fiskerihavnen og fandt her den forsvundne som Lig. Han hoede ombord paa Kutteren, der nylig var søsat, og er formentlig, da han vilde gaa ombord, snublet og faldet i Vandet, uden at nogen har bemærket det. Den Forulykkede var ugift.

Aalborg Havn

Trods Vanskeligheder med at skaffe Materialer fortsættes Arbejdet med Udvidelse af Aalborg Havn. Bygningen af 128 m Kaj er nylig afsluttet, og nu er der Ansøgning inde om Materiale til de sidste 178 m. Naar ogsaa dette Arbejde er tilendebragt, har man en sammenhængende Kaj fra Jernbanebroen til Øst for Skibsværftet, en Strækning paa 2—3 km, men da alle Pakhuspladser her allerede er oplagel, er man begyndt paa Forarbejderne til en ny Storhavn efter Redekam-Systemet. Den skal bygges i Rørdal-Bugten mellem Værftet og Benzinhavnen.

Fragttillæg for Varer til Bornholm

De hornholmske Købmandsforeninger har i Almindigheden holdt det aarlige Sommermøde i Overværelse af bl. a. Formanden for Centralorganisationen af Købmandsforeninger Øst for Storebælt, Købmand I. P. Jensen, Hillerød. Ved Mødet blev der af Formanden for de hornholmske Købmandsforeninger, Købmand Jens V. Nielsen, Rønne, slaaget til Lyd for et Fragttillæg til Varer til Bornholm, da de gældende Maksimalpriser ikke tager Hensyn til de særlig store Fragtudgifter til Bornholm. Købmand I. P. Jensen, Hillerød, lovede paa Centralorganisationens Vegne at arbejde for Sagen.

Besøg paa »Georg Stage«

Foreningen »Gamle Georg Stage Dreng« vil paa Søndag — den 22. August — aflægge det traditionelle Besøg paa Skoleskibet »Georg Stage«, som lige er vendt hjem fra Sommerens Togt paa Isefjorden. Foreningens Medlemmer mødes ved Prinsessebroen (Indgangen til Orlogsværftet fra Christianshavn) Kl. 13.45. Efter Besøget paa Skibet er der om Aftenen Fællesspisning i National-Scala.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr. Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

Eksploderende Mine beskadiger Bolværket i Bagenkop

Paa Langeland er en Del Miner drevet i Land. En af dem stødte paa Havnemølen i Bagenkop og eksploderede, hvorved Bolværket beskadigedes og en Mængde Ruder blev sprængt. Andre Miner ligger saa farligt, at Myndighederne har ladet flere Behoelsesejendomme evakuere.

Klager over Navneforandring

Det finlandssvenske Blad »Västra Nyland« beklager, at de senest udkomne Søkort over Kristinestads, Kaskö og Vasa Skærgaarde viser et stigende Antal forfinskede Navne paa Holme, Skær, Grunde og Ledefyr. I mange Tilfælde er der konstrueret nye, finske Navne, som direkte træder i Stedet for de af alle Søfarende kendte svenske Navne, i andre Tilfælde anføres de nyopfundne finske Navne i første Omgang som Parallelformer til de svenske Navne, antagelig for i næste Udgave af paagældende Søkort at figurere som de eneste officielle anerkendte Navne.

Danske Navigatorer vil antagelig dele »Västra Nyland«s Beklagelse. Navneforandringer er altid besværlige.

Finlund beslaglægger Skibe med Blykøl

Den finske Regering har beslaglagt alle færdige eller under Bygning værende Sejlskiibe, andre Skibe med Blykøl løse Kole af Bly.

Den argentinske Statshandelsflaade har indsejlet 91,7 Mill. Pesos

Af den argentinske Stats Handelsflaade sejler 75 pCt. i Fart paa argentinske Ruter, medens 25 pCt. af Flaaden besøger Trafikken fra Argentina til de øvrige sydamerikanske Lande. Statsskibene er i særlig Grad i Fart paa Stillehavskysten, medens Columbia og Venezuela trafikeres af spanske Skibe eller ogsaa undertiden af private argentinske Rederiers Skibe. Statsrederiet behøver derfor ikke med sine Skibe at opretholde Ruter paa disse Lande.

Statsrederiets Flaade, som bestaar af omkring 40 Skibe, har fra midt i Februar 1942 til Februar i Aar indsejlet 91,7 Mill. Pesos, medens Udgifterne andrager 35,5 Mill. Pesos.

Stats-Handelsflaaden har forøvrigt i den seneste Tid fra Krigsmarinen faaet overdraget 2 af dennes Transport-skibe, nemlig »Vicente Videl Lopez« og »Primero de Mayo«, der hver er paa omkring 6000 Tons d.w.

PERSONALIA

70 Aar

Speditør H. Stühde, Aalborg, der i Tirsdags fyldte 70 Aar, stammer fra København, hvor han uddannedes i Kornbranchen og derefter i mange Aar var Grosserer-Societetets Inspektør i Frihavnen. I 1919 kom han til Nørresundby som Direktør for Dansk Pakhuskompagni, og efter en halv Snes Aars Forløb begyndte han Speditør-Virksomhed i Aalborg, en Forretning, han stadig driver, ligesom han nu er Leder af Pensionsforsikringsanstaltens Aalborgafdeling og er et virksomt og interesseret Medlem af Arbejdsgiverforeningens Bestyrelse.

Søværnet

Matros-Kvartermester af 3. Grad K. H. Eisen er blevet udnævnt til Matros-Kvartermester af 2. Grad i Søværnet fra 1. August.

Statsbanerne

Undermaskinmester O. C. J. Lorentzen, Storebæltsoverfarten, er blevet udnævnt til Skibsmaskinmester ved samme Overfart fra den 1. August.

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.: »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.

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marluson«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er Stedet

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

HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**EINAR SCHMITH**

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPSKIBSELSKABET

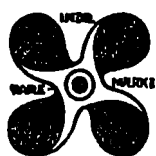
PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

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

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491BPTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Græ Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe

Patent Mønje Græ Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:
Ingeniør Jan M. Lyngby, Tølbødgade 18, Kbhvn-K.
Telefon: Central 13778.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 19. August 1943.

Nr. 33.

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

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

Danmark.

1285. Midlertidigt inddraget Sømærke. Rettelse til E. f. S. Nr. 1/6 1943.

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

Store-Bælt.

Hvidegrund	54° 51', ₉	10° 56', ₅	Lt.	hv.		Den midlertidigt udlagte hvide Spirtønde er inddraget.
----------------------	-----------------------	-----------------------	-----	-----	--	--

I. Østersøen.

1286. Danmark. Gedser Andvning. Rødsand Rende S. Klokketønde atter i Orden. *Rødsand Rende S.* Klokketønde paa c. 54° 32',₈ N. 11° 56',₁ E. er atter i Orden. (E. f. S. Nr. 28/1152 1943.)

1287. (T). Sverige. Ystads redd Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget. (U. f. s. Nr. 35/1704. Stockholm 1943.)
Ystads redd Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 23' N. 13° 48' E. er indtil c. 1. September 1943 inddraget for Reparation.

- 1288. Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund. Broa Færgeleje. Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 35/1668. Stockholm 1943.)
Et nyt Fyr, *Broa färjläge* Fyr, er tændt paa $57^{\circ} 52',_{25}$ N. $19^{\circ} 05',_{10}$ E. ved Indsejlingen til *Broa Færgeleje* paa *Fårö*.
Fyret viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5,4 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyrpæl. Fyret lyser mellem Pejlingerne 7° og 121° .
(Kort Nr. 182).
- 1289. Sverige. Gotland N.-Kyst. Skärsände Redningsstation flyttet.**
(U. f. s. Nr. 35/1667. Stockholm 1943.)
Skärsände Redningsstation er udrustet med Motorredningsbaad i Stedet for Roredningsbaad og flyttet til Pladsen $57^{\circ} 59',_{50}$ N. $19^{\circ} 14',_{00}$ E., paa S.-Siden af *Nors-holmen*.
(E. f. S. Nr. 14/705 1943. Kort Nr. 182. Danske Lods I, Side 86.)
- 1290. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lystønde genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 35/1703. Stockholm 1943.)
Tröskeln Lystønde paa c. $59^{\circ} 40',_{1}$ N. $19^{\circ} 50',_{1}$ E. er atter udlagt paa Plads.
- 1291. Sverige. Bottniske Bugt. Högbonden Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 35/1666. Stockholm 1943.)
Högbonden Fyr paa c. $62^{\circ} 52'$ N. $18^{\circ} 29'$ E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 5^s. Synsviddens er forøget til 23 Sm for hvidt, 18 Sm for rødt og 16 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra $194^{\circ},_{5}$ til 202° . | 4. Grønt i Pejl. fra 216° til 225° . |
| 2. Hvidt i — - 202° - 205° . | 5. Hvidt i — - 225° - $47^{\circ},_{5}$. |
| 3. Rødt i — - 205° - 216° . | 6. Rødt i — - $47^{\circ},_{5}$ - 80° . |
- 1292. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**
(U. f. s. Nr. 35/1665. Stockholm 1943.)
Lystønderne *Farstugrunden* paa c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 44'$ E. og *Malörens rev* paa c. $65^{\circ} 32'$ N. $23^{\circ} 31'$ E. er atter udlagt paa Plads.
- 1293. Finland. Bottniske Bugt. Raahé (Brahestad). Lapaluoto. Nyt Somærke udlagt.**
(U. f. s. Nr. 22/450. Helsingfors 1943.)
En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa $64^{\circ} 39' 35''$ N. $24^{\circ} 22' 15''$ E.]
- 1294. Tyskland. Königsberger Seekanal. Afmærkning forandret. Rettelse til E. f. S. Nr. 32/1259 1943.**
(N. f. S. Nr. 32/1843. Berlin 1943.)
E. f. S. Nr. 32/1259 1943, Punkt 3 a. ændres til følgende:
Ved Kanalens N.-Side er opført Duc d'Alber paa $54^{\circ} 38' 05'',_{2}$ N. $19^{\circ} 55' 15'',_{8}$ E. og $54^{\circ} 38' 06'',_{0}$ N. $19^{\circ} 55' 28'',_{5}$ E. og imellem disse Pladser yderligere 8 Duc d'Alber med lige stor indbyrdes Afstand.
Endvidere er opført Duc d'Alber paa Pladserne $54^{\circ} 38' 06'',_{2}$ N. $19^{\circ} 55' 31'',_{5}$ E. og $54^{\circ} 38' 06'',_{4}$ N. $19^{\circ} 55' 35'',_{0}$ E.
E. f. S. Nr. 32/1259 1943, Punkt 3 b., udgaar.
(E. f. S. Nr. 32/1259 1943.)
- 1295. Tyskland. Danzig Bugt. Putzig SE. Fast Skydeomraade.**
(N. f. S. Nr. 32/1811. Berlin 1943.)
Det faste Skydeomraade SE. for *Putzig* begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
- $54^{\circ} 43'$ N. $18^{\circ} 26'$ E., ved Kysten.
 - $54^{\circ} 43',_{4}$ N. $18^{\circ} 27'$ E.
 - $54^{\circ} 42',_{4}$ N. $18^{\circ} 29',_{4}$ E.
 - $54^{\circ} 41',_{6}$ N. $18^{\circ} 28',_{5}$ E., ved Kysten.

1296. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Thiessow. Lodsstation midlertidigt ophævet. Signaltjeneste midlertidigt indstillet.
(N. f. S. Nr. 32/1813. Berlin 1943.)
1. *Thiessow* Lodsstation paa c. $54^{\circ} 16',_6$ N. $13^{\circ} 42',_3$ E., paa *Südperl*, er midlertidigt ophævet. Toldbehandling foregaar fremtidigt ved *Ruden*.
2. Signaltjenesten ved *Thiessow* er midlertidigt indstillet.
1297. Tyskland. Kiel Krigshavnsomraade. Ændring i Bestemmelser.
(N. f. S. Nr. 32/1842. Berlin 1943.)
Paa Grund af Undervandsbaadenes egenartede Manøvreegenskaber har disse i *Tirpitzhavnen* Sejladsforret fremfor alle damp- og motordrevne Skibe og Fartøjer.
c. $54^{\circ} 21'$ N. $10^{\circ} 09'$ E.

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

1298. Danmark. Smaalandsfarvandet. Tolkedyb. Flæskegrund W. Sømærke atter i Orden.
Flæskegrund W. røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa $54^{\circ} 52' (30'')$ N. $12^{\circ} 09' (27'')$ E. er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 32/1261 1943.)
1299. Danmark. Smaalandsfarvandet. Sjælland S.-Kyst. Bisserup Hage. Oplysning om Sten.
Den i Kortet paa $55^{\circ} 11' (35'')$ N. $11^{\circ} 29' (49'')$ E., c. 0,₄ Sm S. for *Bisserup* Ladeplads, viste tørre Sten ligger i Virkeligheden c. 0,₃ m under Vandoverfladen, og frembyder saaledes Fare for Sejlads med mindre Fartøjer langs Kysten.
(Kort Nr. 160 og 140.)
1300. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Taars Fyr W. Vrag afmærket.
Det i E. f. S. Nr. 28/1174 1943 rapporterede Vrag, af hvilket en Mastestump rager c. $\frac{1}{2}$ m op over Vandet, og som er sunket i 5 m Vand paa $54^{\circ} 52' (26'')$ N. $10^{\circ} 59' (58'')$ E., c. 1,₂ Sm 266° fra *Taars* Fyr, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 15 m NE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 28/1174 1943.)
1301. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Albueknæ. Midlertidig Bro og Due d'Alber fjernet.
De paa c. $55^{\circ} 42',_1$ N. $9^{\circ} 34',_8$ E., ved N.-Siden af den gravede Rende i *Vejle Fjord* udfor *Albueknæ* midlertidigt opførte 2 Due d'Alber samt en Bro er atter fjernet.
(E. f. S. Nr. 1/121 1943.)

(Se Tillæg).

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1302. Danmark. Kattegat. Lushage Lystønde E. t. N. Undervandshindring forgæves eftersøgt.
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/1205 1943 meddeles, at den deri nævnte Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 45',_3$ N. $10^{\circ} 40'$ E., c. 1 Sm E. t. N. for *Lushage* Lystønde, forgæves har været eftersøgt.
(E. f. S. Nr. 30/1205 1943.)
1303. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Taagesignal midlertidigt i Uorden.
Den elektrisk drevne Sirene til Taagesignal paa *Frederikshavns* Forhavns N.-Moles Hoved paa $57^{\circ} 26' 01''$ N. $10^{\circ} 33' 24''$ E. er midlertidigt i Uorden. Indtil videre vil Reserve-taagesignalapparatet, Haandtyfon, blive benyttet.

1304. Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. E.-lige Havnebassin. Reparationsarbejder afsluttet.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 1/158 1943 meddeles, at de deri nævnte Reparationsarbejder paa Kajen i det E.-lige Havnebassin i *Holstebro-Struer Havn* paa c. $56^{\circ} 29',5$ N. $8^{\circ} 36',0$ E. nu er fuldført.

(E. f. S. Nr. 1/158 1943.)

1305. (T). Danmark. Limfjorden. Vilsundbroen holdes midlertidigt lukket for Reparation.

Paa Grund af Reparationsarbejder vil *Vilsundbroen* paa c. $56^{\circ} 53'$ N. $8^{\circ} 38'$ E. ikke kunne aabnes for Gennemsejling i Dagene fra den 17. August til omkring den 25. August 1943.

1306. Danmark. Limfjorden. Lemvig Indsejling. Sømærker inddraget.

Ved W.-Siden af den gravede Rende til *Lemvig Havn* er inddraget 2 Sømærker, nemlig den S.-ligste og den fjerdesydligste røde Stage paa henholdsvis $56^{\circ} 33'$ ($11''$) N. $8^{\circ} 18'$ ($36''$) E. og $56^{\circ} 33'$ ($25''$) N. $8^{\circ} 18'$ ($23''$) E.

Den gravede Rende til *Lemvig* er herefter paa N.- og W.-Siden afmærket med 10 røde Stager og paa S.- og E.-Siden med 3 hvide Stager.

(Kort Nr. 104. Havnelods, Side 138 og 139. Søm.-Fort. Side 25, Nr. 10.)

1307. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* $5,8$ m, i *Svaneholm Fyrlinie* $6,0$ m, i *Sælhundeholm Lob*: $3,6$ m, i *Gaaseholm Lob*: $2,4$ m, i *Svaneholm Lob*: $1,2$ m og i *Kobberø Lob*: $2,3$ m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* $5,8$ m over *Havrevlen* og $6,0$ m i *Svaneholm Fyrlinie* og $3,6$ 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. — $4,0$ 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. — $1,5$ m.

d. $56^{\circ} 42'$ ($55''$) N. $8^{\circ} 12'$ ($50''$) E. — $4,0$ m.

(E. f. S. Nr. 27/1133 1943. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1308. Tyskland. Weser. Skydeøvelser.**

(N. f. S. Nr. 32/1848. Berlin 1943.)

Paa nedre *Weser* foretages hver Dag i Tiden 16.—28. August 1943, evt. ogsaa 29. August—4. September, Skydeøvelser fra Kl. 0900 til Kl. 2000. Fareomraadet er *Weser* mellem Breddeparallellerne $53^{\circ} 21'$ N. og $53^{\circ} 29'$ N., omtrent fra *Sandstedt* til *Nordenham*.

Under Skydning vil paa Signalmasterne ved *Hoheweg*, *Wesermünde* og *Brake* blive vist to røde Dobbeltstandere lodret for hinanden. Passage af Fareomraadet sker paa egen Risiko.

1309. Tyskland. Ems. Skydeøvelser.

(N. f. S. Nr. 32/1849. Berlin 1943.)

I Tiden 17.—30. August 1943 foretages Skydeøvelser, som følger:

1. 17.—23. August. Daglig Skydetid: Kl. 0915—1115 og Kl. 1430—1630.

Fareomraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) $53^{\circ} 20'$ N. $7^{\circ} 14',5$ E. c) $53^{\circ} 15',5$ N. $7^{\circ} 05'$ E.

b) $53^{\circ} 14',5$ N. $7^{\circ} 13',5$ E. d) $53^{\circ} 20'$ N. $7^{\circ} 04',5$ E.

2. 24.—30. August. Daglig Skydetid: Kl. 0915—1115 og Kl. 1430—1630.

Fareomraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) $53^{\circ} 19',7$ N. $6^{\circ} 55'$ E. c) $53^{\circ} 24'$ N. $7^{\circ} 00'$ E.

b) $53^{\circ} 24'$ N. $6^{\circ} 53'$ E. d) $53^{\circ} 19'$ N. $7^{\circ} 00'$ E.

Skydningerne afbrydes under Skibes Passage af Fareomraaderne.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1310. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933 angaaende Forskrifter om Skibes Bygning og Udstyr m. v.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 5. August 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6, jfr. § 4, i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer fastsættes herved følgende:

§ 1.

Uanset Bestemmelserne i § 144 i Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933 skal ethvert Skib eller Fartøj af 20 Tons og derover i Fart indenfor Linierne *Skagen—Vinga* og *Falsterbo—Darsser Ort* indtil videre være forsynet med de officielt udgivne Efterretninger for Søfarende eller en af Ministeriet godkendt Gengivelse af disse.

Undtagne herfra er Fiskefartøjer samt endvidere Skibe eller Fartøjer i Fart i Havne, Kanaler, Aaer og Indsøer.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. September 1943.

1311. Danmark. Københavns Havn. Ændring i Havnereglement.

I det under 4. Juli 1928 udfærdigede Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i *Københavns Havn* ændres Reglementets § 10, som følger:

§ 10.

Frederiksholmskanalbroen og *Nyhavnsbroen* aabnes for Passage i Tiden Kl. 0730 til Kl. 1700. Aabning af disse Broer finder dog som Regel ikke Sted fra Kl. 1200 til Kl. 1300. Paa Sø- og Helligdage aabnes disse Broer som Regel ikke; paa Grundlovsdagen dog til Kl. 1200.

Udenfor de nævnte Aabningstider kan, naar Forholdene tilsteder det, Broerne aabnes mod Erlæggelse af en Ekstrabetaling, hvis Størrelse fastsættes af Havnedirektøren. (Danske Lods III, Side 38. Havnelods, Side 128.)

1312. Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser. Spærringstid forandret.

(N. f. S. Nr. 32/1840. Berlin 1943.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 21/961 1943 meddeles, at den deri anførte Tid for Spærring af Havne, Farvande m. m. atter er forandret fra Kl. 0000—Kl. 0400 til Kl. 2200—Kl. 0600.

(E. f. S. Nr. 21/961 1943.)

1313. Norge S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.

(N. f. S. Nr. 32/1841. Berlin 1943.)

For at forebygge Ødelæggelser paa Havneanlæg, Kystbebyggelser og Fartøjer er det paabudt at nedsætte Farten paa nedennævnte Maade under Passage af følgende Strækninger:

1. *Oslofjord*:

a. Paa Strækningen *Filvet Fyr—Oslo Havn*: Passende Nedsættelse af Farten under Hensyntagen til de smalle Gennemsejlinger og Bosteder.

b. *Hankosund* paa c. 59° 13' N. 10° 47' E.: Størst tilladt Fart: 5 Knob.

2. *Lyngør* Havn paa c. 58° 38' N. 9° 08' E. med Indsejlinger: Størst tilladt Fart: 5 Knob.
3. *Ulvosund* paa c. 58° 06',₅ N. 8° 13' E.: Størst tilladt Fart: 5 Knob.
4. *Randsund* paa c. 58° 06',₅ N. 8° 07' E. mellem *Mannevigodden* og *Stokken* Fyr: Størst tilladt Fart: 5 Knob.
5. *Risholmsund* paa c. 58° 14' N. 6° 40',₅ E.: Størst tilladt Fart: 8 Knob.
6. *Aensire* paa c. 58° 16',₅ N. 6° 24' E.: Størst tilladt Fart: 5 Knob.
7. *Langenuen* mellem *Bomlenfjord* og *Selbjørnfjord*: Ved Passage af Bosteder, særligt *Lervik*, skal Farten sættes passende ned.

1314. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Ret-

telse til E. f. S. Nr. 1/217 1943.

(U. f. s. Nr. 35/1707. Stockholm 1943.)

I Forskrifterne vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand ændres § 10, Punkt 4 og der tilføjes i samme Paragraf et Punkt 5, som følger:

§ 10.

4. Chefen for Marinen kan, naar det anses nødvendigt, foreskrive, at Bestemmelserne i Pkt. 1 og 2 samt i Pkt. 3 a), c) og d) i et bestemt Tidsrum kan anvendes for Sejlads i de i § 2 a) nævnte Farvande, selv om disse ikke regnes til forbudt Omraade, og med Hensyn til Bestemmelserne i Pkt. 3 d) uanset, hvad der meddeles i Passersedlen.

5. Bestemmelserne i denne Paragraf gælder ikke for Fartøjer, der hører til Lods- eller Toldvæsenet, eller for Fartøjer, som af anden civil Myndighed anvendes til Polititjeneste eller lignende Formaal.

(E. f. S. Nr. 1/217 1943).

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

Sverige:

R Svensk Lots, IV. Del (Sejlbare Indlandsfarvande).

Tillæg.

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

1315. (T). Danmark. Sundet. Tuborg Havn Indsejling. Sømærke i Uorden.

Den næststøtligste Prik med I opadvendt Kost paa 55° 43' (41") N. 12° 36' (08") E., ved N.-Siden af Indsejlingsrenden til *Tuborg* Havn, er midlertidigt i Uorden.

1316. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede SE. Oplysning om Afmærkning af Vrag.

Det i E. f. S. Nr. 27/1113 1943 nævnte Vrag, der rager op over Vandet, og som er sunket i 9 m Vand paa $55^{\circ} 32' 46''$ N. $12^{\circ} 20' 19''$ E., c. 2 Sm 127° fra *Mosede Havn*, er foruden at være afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 30 m ENE. for Vraget, yderligere blevet afmærket med en elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa selve Vraget.

(E. f. S. Nr. 27/1113 1943.)

1317. (T). Sverige. Sundet. Malmöredd Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.

(U. f. s. Nr. 35/1673. Stockholm 1943.)

Malmöredd Fyrskib paa c. $55^{\circ} 38',5$ N. $12^{\circ} 57',0$ E. er midlertidigt ombyttet med et Reservefyrskib, paa hvis Sider der ligesom paa det ordinære Fyrskib er malet *Lots*. Fyrkarakteren er uforandret.

Taagesignalet med Tyfon er erstattet med Signal med Klokke, 4 Slag mindst hver 2^m. Hver Gang en Færgе ventes at passere til *Malmö*, affyres i Taage eller i usigtbart Vejr en halv Time et Kanonskud hver 4^m.

1318. Danmark. Smaalandsfarvandet. Askø E. t. S. Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. $54^{\circ} 53'$ N. $11^{\circ} 33'$ E., c. $\frac{3}{4}$ Sm E. t. S. for *Askø SE.-Spids*.

1319. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Indsejling. Forbud mod Sejlads med stor Fart.

Da *Vasebroen* paa c. $55^{\circ} 14',9$ N. $11^{\circ} 15'$ E., i *Skælskør Fjord*, beskadiges som Følge af en Del Skibes Passage med stor Fart, indskærpes det under Henvi sning til Reglementet for Ordens Overholdelse i *Skælskør Havn*, der paabyder langsom Fart i Fjorden — jvf. Bekendtgørelse fra Ministeriet for Søfart og Fiskeri af 29. Juli 1927 angaaende særlige Regler for Sejlads i indre *danske* Farvand, § 12 — , at Broen passeres med langsom Fart.

1320. Danmark. Store-Bælt. Onsevig WNW. Vrag afmærket.

Et Vrag, der er sprængt i 2 Dele, rapporteres at være sunket i c. $13\frac{1}{2}$ m Vand saaledes:

Agterskibet paa $54^{\circ} 58' (08'')$ N. $11^{\circ} 01' (36'')$ E., c. 3,1 Sm 294° fra *Onsevig Havn*.

Forskibet paa $54^{\circ} 58' (10'')$ N. $11^{\circ} 01' (42'')$ E., c. 170 m NE. for Agterskibet.

En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt 35 m SW. for Agterskibet.

Opmærksomheden henledes paa det i E. f. S. Nr. 24/1034 1943 i Nærheden af ovennævnte Pladser bekendtgjorte, afmærkede Vrag.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1321. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Jorden S. Sømærke bortdrevet.
Den næstnordligste hvide Stage paa $55^{\circ} 51' (58'')$ N. $12^{\circ} 02' (14'')$ E. ved E.-Siden af den gravede Rende S. for *Jorden* er bortdrevet.

1322. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Hakofjord. Vrag afmærket.

(U. f. s. Nr. 35/1705. Stockholm 1943.)

Et Vrag, der er sunket paa $57^{\circ} 40',70$ N. $11^{\circ} 43',45$ E., c. 500 m SW. for *Stora Mävholmen*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 50 m SW. for Vraget.

1323. Sverige. Skagerrak. Marstrand Fiskerihavn. Sømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 35/1706. Stockholm 1943.)

Følgende nye Sømærker er udlagt ved Indsejlingerne til *Marstrand* Fiskerihavn:

- a) Ved W.-lige Indløb:
1. En Stage med Kost paa $57^{\circ} 53'_{,23}$ N. $11^{\circ} 35'_{,75}$ E.
 2. En Stage med Kost paa $57^{\circ} 53'_{,26}$ N. $11^{\circ} 35'_{,77}$ E.
- b) Ved E.-lige Indløb:
3. En Stage paa $57^{\circ} 53'_{,23}$ N. $11^{\circ} 35'_{,81}$ E.
 4. En Stage paa $57^{\circ} 53'_{,28}$ N. $11^{\circ} 35'_{,87}$ E.
 5. En Stage med Kost paa $57^{\circ} 53'_{,32}$ N. $11^{\circ} 35'_{,93}$ E.
 6. En Stage med Kost paa $57^{\circ} 53'_{,35}$ N. $11^{\circ} 35'_{,92}$ 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.



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



DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB AKTIESELSKAB K Ø B E N H A V N

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 » »

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer 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.

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 StedetAnstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

TUBORG

GRØN
eller RØD

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere
Forlang U. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 34

FREDAG 27. AUGUST 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Quebec Mødet er forbi, og der ventes nu spændt paa, hvornaar de Beslutninger, der er taget, bliver omsat i Handling. Svenske Aviser meddeler, at den under Mødet offentliggjorte Erklæring fra Churchill og Roosevelt om de Allieredes Resultater i Krigen mod de tyske Ubaade har gjort et meget gunstigt Indtryk i angelsaksiske Shippingkredse, men til Trods for den ikke ubetydelige Forøgelse, der har fundet Sted af de Allieredes Tonnage, venter man ikke, at Tonnagesituationen vil blive mindre spændt. Man er tværtimod indstillet paa, at de Aktioner, der er besluttede i Quebec, vil udvikle sig til et saadan Omfang, at al den disponible Tonnage, som de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheder kan lægge deres Haand paa, vil blive rekvireret til militære Formaal, og at Tildelingerne til andre Transporter kun vil finde Sted i stærkt begrænset Skala.

Fra de oversøiske Markeder foreligger der kun faa Nyheder. I alle de af den engelske og amerikanske Regering kontrollerede Trades er Raterne fastlagte. Revisioner finder naturligvis Sted nu og da, men man har nærmest Indtrykket af, at Størstedelen af disse er af teknisk Karakter, og de er naturligvis uden nogen Forbindelse med den aktuelle Tonnagesituation. Fra New York meldes, at der er tildelt Malmtonnage fra Sydafrika til Baltimore paa Basis af \$9.25 for Durban Lastning og \$10.50 for Beira Lastning, i begge Tilfælde plus 30 pCt. Krigstillæg. Der er ligeledes sluttet adskillige Skibe for Malm fra Indien til Northern Range, og der meldes om yderligere Befragtninger af Malm fra Nordafrika til Baltimore. Vestindiamarkedet viser livligere Aktivitet og det samme gør sig gældende i Farten mellem Northern Range og Canada/New Foundland. Endvidere meldes om Afslutninger af Kul fra Hampton Roads til Vestindien og til Brazilien paa Basis af uforandrede Rater.

Paa de engelske Markeder noteres uforandret Kul Wales/Azorerne til 70/- og Wales/Alexandria (gennem Middelhavet) til 90/-. Den sidste Notering er noget af en Nyhed, idet det er Aar og Dag siden saadan Forretning har været paa Markedet, men den militære Situation i Middelhavet er jo ogsaa undergaaet radikale Ændringer i det sidste halve Aars Tid.

Paa de frie Markeder spiller Afskibningerne fra River Plate stadig Hovedrollen. Der noteres uforandret \$60 for Korn til Lissabon og \$90 til Eire. Stykgods River Plate/Durban eller Cape Town betaler \$85 og River Plate/Suez har betalt \$170 for Korn, der skal sendes videre til Tyrkiet.

Paa vore hjemlige Markeder er der kun faa Forandringer. Der er stadig kun ringe Efterspørgsel efter Tonnage for Kul og Koks fra tyske Havne til Danmark og det samme gælder Salpeterfarten fra Norge og Trælastfarten fra Finland. I de andre Østersøtraades kan der placeres Tonnage for Malm fra Nordsverige til tyske Havne, men Expeditionerne lader en Del tilbage i flere af de almindeligste Lossehavne. Iøvrigt noteres forskellige blandede Laster fra Sverige til Tyskland og vice versa, ligesom der findes forskellige Forretninger fra Norge til svenske og tyske Havne.

TRAFIKEN PAA DANSKE HAVNE HALVERET

Sammenslutningen af danske Havne har holdt Delegetmøde i København, hvor Formanden, Borgmester Fr. Andersen, Kalundborg, aflagde Beretning

om Sammenslutningen, der nu omfatter alle danske Havne med Undtagelse af Aarhus. Han oplyste, at de nuværende Forhold har stillet Havnene overfor meget store Vanskeligheder, idet der fra 1938 til 1942 er sket en Nedgang i Antallet af anløbende Skibe paa 51 pCt. og i Nettotonnagen paa 72 pCt. Man havde i den Anledning arbejdet paa at opnaa en generel Moratorieordning for Havnene, men det var kun lykkedes at naa til en Ordning, hvorefter hvert enkelt Tilfælde for sig kunde blive taget op til Behandling. Endvidere omtalte Formanden Arbejdet i Havnekommissionen og sluttede med at fastslaa, at der intet var, der opfordrede til at spærre Vejen for Byraad og Havneudvalg til fortsat at arbejde efter de samme Linier som hidtil.

Efter Beretningen førtes en Forhandling, hvor en Række lokale Spørgsmaal var til Drøftelse. Til Bestyrelsen nyvalgte Grosserer Brynnum, Randers, og Konsul Johs. Petersen, Faaborg, samt Borgmester Juliusen, Horsens, i Stedet for Apoteker Kæll, Randers, Inkassator Eckhardt, Sønderborg, og Borgmester Ehler Nielsen, Middelfart. De øvrige Valg var Genvalg.

»ØSTASIATISK PLANTAGE« FORHØJER UDBYT- TET FRA 5 TIL 6 pCt.

Aktieselskabet *Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni* har udsendt Regnskabsmeddelelse om Driftsaaret 1. Juli 1942—30. Juni 1943. I Meddelelsen hedder det:

Bestyrelsen for Akts. Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni meddeler, at Regnskabet for Driftsaaret pr. 30. Juni 1943, der er opgjort under Forbehold af manglende Oplysninger fra Udlandet, viser et Overskud, som inklusive Overførslen fra forrige Aar, 2,865,012 Kr., og efter Fradrag af Administrationsudgifter, Afskrivninger og Hensættelse til Skatter andrager 4,817,040 Kr., hvoraf er overført 750,000 Kr. til Sikringskontoen for Kapital anbragt i Plantager og henlagt 250,000 Kr. til den lovmæssige Reservefond. Af det overskydende er det besluttet at foreslaa Generalforsamlingen, som afholdes Onsdag den 15. September, at udbetale 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne og overføre 2,888,350 Kr. i ny Regning.

Det overførte Beløb har i det forløbne Aar været 400,000 Kr. mindre end Aaret forud, medens Overskudet er 200,000 Kr. større. Fradrages de overførte Beløb, fremkommer et Driftsoverskud for 1942/43 paa 1,9 Mill. Kr. mod 1,4 Mill. Kr. for 1941/42. Der overførtes i Fjor af Overskudet 754,000 Kr. til Sikringskonto for Kapital anbragt i Plantager og henlagdes ligesom foreslaaet i Aar 250,000 Kr. til lovmæssig Reservefond. Det Beløb, der foreslaas overført i ny Regning, er en Ubetydelighed større end i Fjor.

Det forøgede Driftsoverskud har givet Anledning til en Forhøjelse af Aktionærernes Dividende til 6 pCt. mod 5 pCt. for 1941/42. For 1940/41 udbetaltes 10 pCt., for 1939/40 6 pCt., for 1938/39 og 1937/38 12 pCt. og for 1936/37 14 pCt.

DEN DANSKE FISKERFLAADE FORØGET UNDER KRIGEN

Paa Generalforsamlingen i *Danmarks Fiskehandels- og Havfiskeriforening* udtalte Formanden i sin Beretning, at danske Fiskeeksportører dybt berøres af den Skæbne, der har råmt Hamburg, idet denne By gennem et halvt Aarhundrede var et af Hovedmarkerne for dansk Fisk.

Det oplystes endvidere paa Mødet, at den danske Fiskerflaade trods høje Anskaffelsespriser og Tab dog har haft en ikke ringe Udvidelse under Krigen, hvilket maaske kan skabe sine Vanskeligheder i Efterkrigsperioden.

LEGAT TIL MODELFORSEOG MED SKIBSSKRUER

Fra Göteborg er der kommet Meddelelse om, at der er uddelt et Legat paa 6.900 Kr. til Civilingeniør *Jørgen Marstrand* København til Udførelse af Modelforsøg med Skibsskruer. Ingeniør Marstrand har i nogle Aar syslet med Beregninger om Skibsskruer, der tilsigter at forbedre de hidtil kendte Konstruktioner og Typer.

Det er Dr. Hugo Hammars Fond, der har uddelt Legatet til Marstrand, men fra samme Fond er der iøvrigt uddelt et Legat paa 2000 Kr. til Professor *H. F. Nordstrøm*, Sverige, til fortsatte Forsøg med Skibsskruer. Professoren har lidligere modtaget 6500 Kr. til samme Formaal.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Til Marstal er indløbet det sørgelige Budskab, at Kaptajn Johannes Hansen, Marstal, er omkommet under Udøvelsen af sin Gerning.

Kaptajn Hansen, der var godt kendt i Søfartskredse, var en dygtig og agtpaagivende Sømand. I en Del Aar har han ført forskellige af Alfred Christensens Skibe. Han lagde derefter op for en kort Tid og var med til at starte Rederiet »Arro«, Ærøskøbing, og førte derefter dette Skib. Nu havde han søgt Orlov fra Rederiet for at overtage et andet Skib. Afdøde, der blev 47 Aar gammel, efterlader Hustru.

Den 21-aarige Sømand *Villum Hansen*, Søn af Husmand Rs. Hansen, Galdbjerg ved Hesselager paa Fyn, er ifølge Meddelelse til Familien omkommet. Hans Lig er blevet indbragt til Nyborg af et Bjergnings-skib, som under Dykkerarbejde havde fundet det i Farvandet omkring Langeland. Den unge Mand havde siden Maj i Aar været forhyret med en Marstal-Ga-lease, som forliste den 19. August, hvorved *Villum Hansen* og Skipperen druknede, mens to Mand af Besætningen blev reddet.

DANSK-SVEJTSISK HANDELSAFTALE

Udenrigsministeriet meddeler:

Efter forudgaende Forhandlinger her med en svejtsisk Delegation, er der forleden undertegnet en Overenskomst vedrørende Samhandelen mellem Danmark og Svejts i andet Halvaar 1943, hvorved forudses en Indførsel og Udførsel paa 12 $\frac{1}{4}$ Mil. Kr. hver. De aftalte danske Indførselskontingenter bestaar hovedsagelig af Maskiner, Garner, Metervarer og medicinske Kemikalier samt endvidere svære Huder, Jern- og Metalvarer og Manufakturvarer. Udførselskontingenterne omfatter navnlig Kaffeestatning, Fisk, lette Huder og forskellige Industrivarer.

Man forudser Afslutning af en Tillægsaftale til Efteraaret.

DE ISLANDSKE FRAGTER FORHØJES

Som Følge af de øgede Onkostninger har det islandske Handelsraad tilladt *Islands Dampskibsselskab* at foretage en Forhøjelse af Fragterne paa 50 pCt. paa alle Varer med Undtagelse af Korn og Mel, vegetabiliske Olier, Sukker, Kunstgødning, Foderstoffer og Kaffe.

For at ikke Fragtforhøjelserne skal indvirke paa Pristallet, har Regeringen besluttet kun at opkræve 65 pCt. af Værditolden paa Fragterne af de Væregupper, der rammes af Fragtrateforhøjelsen.

SVERIGES UDENRIGS-SØFART

Sveriges Udenrigssøfart viser for Juli ifølge Comercekollegiets Statistik en svag Opgang i Trafikken, dog mindre end hvad der plejer at være Tilfæl-

det paa denne Aarslid. Den ankomne Tonnage er steget fra 1,120,000 Bruttotons i Juni til 1,123,000 Tons i Juli og, den afgaaede Tonnage fra 1,174,000 til 1,196,000 Tons. Trafikken var dog livligere end i samme Maaned forrige Aar.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Ved Øresundsværftet i Landskrona er i disse Dage søsat en ny Lastdamper paa 3700 Tons dw. til A/B Arafart i Stockholm.

Skibet, der er det fjerde, Værftet i Løbet af et Aar har søsat til samme Rederi, fik Navnet *Ara*. Samtidig har Søsterskibet *Aralizz* haft Prøvetur fra Øresundsværftet.

Ara skal udstyres med en Tregangs-Dampmaskine af Værftets egen Tilvirkning paa 1650 HK. Skibets Fart paa Last beregnes til 12 Knob.

*

Lindholmens Værft i Göteborg har søsat det syvende Skib af en Serie af ens Type til A/B Svenska Lloyd. Skibene, der er beregnet til Middelhavsfart, har en Lastevne paa 2900 Tons. Hvert af Skibene udstyres med en enkeltvirkende, totakts, 6-cylindret Eriksberg Dieselmotor, der vil give dem en Fart paa 13 $\frac{1}{4}$ Knob paa Last. Det sidst søsatte Skib af Typen fik Navnet *Industria*.

*

Ved Götaverken i Göteborg er søsat et Malmskib paa 8960 Tons dw. — det sjette i Rækken — til A/B Grängesberg-Oxelösund. Skibet, der fik Navnet *Suorva*, skal forsynes med en enkeltvirkende, totakts- 6-cylindret Göta-Dieselmotor paa 5200 HK. Skibets Fart paa fuld Last beregnes til 13 $\frac{1}{4}$ Knob.

*

Antallet af Bugserbaade i den svenske Handelsflaade er ikke ringe, og hvis man lavede en Statistik over deres gennemsnitlige Alder, vilde man komme til et temmelig højt Tal. Det har derfor ganske naturligt i svenske Søfartskredse vakt en vis Opmærksomhed, at der nu fra Kockums er færdigbygget en ny Bugserbaad, *Oaxen II*. Den er paa 750 indicerede HK., og Farten er paa 13 Knob. I Virkeligheden er *Oaxen II* identisk med en i 1922 bygget Bugserbaad *Gun 8*, men med Undtagelse af Skroget er alt nyt. Den er forsynet med Dampmaskine.

*

En Motortrawler af moderne Type er leveret fra A/B Sverres Skeppsvarv i Agnesborg. Nybygningen, der hedder *Anglia*, er leveret til Trål A/B Skagen, som ejes af Billner-Koncernen. Den maalet 72 Fod i Længden, og Farten er 10 Knob. Baaden er udstyret med en 180 HK. Super Skandia Marine-Motor og med Køleindretninger.

*

Pukaviks Gamla Skeppsvarv i Blekinge har til Rederiaktiebolaget Maud i Jonstorp afleveret den tremastede Sletskonnert *Skåldervik*, som er forsynet med en Bolindermotor og har følgende Hoveddimensioner: Længde 29,72 Meter, Bredder 7,63 Meter og Dybde 3,14 Meter. Skibet er bygget i Eg og Bøg.

DAGLIG FLYVEFORBINDELSE ENGLAND—AMERIKA

Præsidenten for det engelske Handelskammer i De Forenede Stater, der for Tiden opholder sig i London, har givet Udtryk for den Opfattelse, at der fem Aar efter Krigen vil blive drevet en daglig Lufttrafik mellem De Forenede Stater og England. Flyvetiden mellem New York og London anslaaes han til den Tid til otte Timer. Man regner med, at mellem 30 og 40 Flyvemaskiner daglig vil transportere 200 til 300 Passagerer i hver Retning.

Præsidenten for det engelske Handelskammer fremhævede, at denne Tjeneste vilde blive rent amerikansk, men han tilføjede, at han ikke fandt nogen Grund til, at England skulde holde sig tilbage for at optage Konkurrencen.

REDNINGSBAADE AF STAAL

Det engelske Ministerium for Krigsmaterieltransport har ifølge det svenske Blad *Aftontidningen* indgivet sin første Bestilling paa Redningsbaade af Staal, som skal bruges paa Tankbaade. Endvidere skal der igangsættes en Produktion i større Omfang af Destillationsapparater for Vand til Redningsbaade.

EN SPANSK APPELSIN-FLAADE

I den svenske Presse oplyses det, at Compania Frutera de Navigacione i Valencia har bestilt seks Skibe, som skal udstyres med Specialanordninger for Transport af Appelsiner. Bygningen af det første af disse Skibe er begyndt i disse Dage. Tre af Skibene, alle paa 2500 Bruttoregistertons, og med en beregnet Fart af 13 Knob, skal leveres i 1944-45. Byggeom-

kostningerne beløber sig til ialt 60 Millioner Pesos.

Planerne om at tilvejebringe en egen Appelsinflaade hidører oprindelig fra ledende Kredse indenfor Appelsinbranchen i Valencia, hvor man længe har ønsket at gøre et Forsøg paa at bryde de udenlandske Rederiers Fragtmonopol. Under Hensyn til den store Tonnagemangel, som ventes at ville præge Aarene efter Krigen, har Producenterne derfor allerede nu truffet Forberedelser til at øve Indflydelse paa Raterne.

I den Sæson, som sluttede i April i Aar, eksporterede Spanien 135,5 Mill. kg Appelsiner og Citroner. Den største Eksport gik til Tyskland. Paa anden Plads kom Sverige med ca. 9 Mill. kg Appelsiner og 35,000 kg Citroner. Derefter fulgte i Rækkefølge Holland, Ungarn, Norge, Belgien, Danmark, Slovakiet, Böhmen-Mähren, Schweiz og Irland. Til England eksporteredes praktisk taget ingen Appelsiner.

Provinsens største Rederi fylder 25 Aar.

Paa Onsdag — den 1. September — kan Provinsens største Rederifirma, A. E. Sørensen i Svendborg, fejre sit 25 Aars Jubilæum.

Skibsreder A. E. Sørensen, der stadig leder sit Rederi — eller rettere sagt sine Rederier — er Skibsførersøn fra Thurø. Han var oprindelig ansat i Toldvæsenet, men Interessen for Skibsfart bevirkede, at han, endnu før han var myndig, og medens han stadig var ansat i Toldvæsenet, stiftede et Rederi, som han kun 22 Aar gammel blev korresponderende Reder for. Han var dengang og endnu mange Aar frem efter Danmarks yngste Skibsreder.

Den 1. September 1918 flyttede A. E. Sørensen til Svendborg, og straks efter Starten her sluttede han Kontrakt om to nye Skonnerter.

Endelig dannedes — ligeledes paa Skibsreder Sørensens Initiativ — de større Rederiaktieselskaber *Danmark, Sikrid, Richard og Lynæs*, der paa Øksbjerg Skibsværft og paa J. Ph. Jørgensens Værft paa Thurø byggede de store, smukke 4-m. Skonnerter *Ruth, Sigrid, Richard og Lynæs*.

Disse Skibe blev overtaget af Rederierne i 1920, men allerede inden der var gaaet et Aar, satte Prisfaldet paa Verdensmarkedet ind, og der fulgte nu meget strenge Aar for Skibsfarten, hvorunder en Mængde af vore smukke Skibe blev solgt til Udlandet. Det saa ogsaa meget sort ud for Skibsfarten fra Svendborg, Thurø og Troense.

Men paa dette Tidspunkt var det, at Skibsreder A. E. Sørensen tog Initiativet til at restituere Svendborgs Handelsflaade. Han købte efterhaanden det ene Sejlskib efter det andet, installerede Driftsmotor i disse og lavede et Rederiaktieselskab for hvert enkelt Skib.

Begyndelsen til denne omfattende Restituering af Handelsflaaden var meget svær, idet Tilliden til Søfartens Rentabilitet var borte, men A. E. Sørensen var utrættelig. Han maatte bogstavelig talt vandre fra Dør til Dør for at skaffe de nødvendige Pengemidler ved at tegne Aktier, og til manges Forbavselse lykkedes det

vanskelige Foretagende, saaledes at vi fik en hel Del økonomisk sunde Rederiaktieselskaber. Skibsreder Sørensens friske Initiativ reddede mange af vor hjemlige Sejlskibsflaades bedste Skibe fra at blive solgt til Udlandet, ja mere end det, han tilbagekøbte endog flere tidligere danske Skibe, som var blevet solgt til Udlandet.

Paa Jubilæumsdagen staar han som korresponderende Reder for en Flaade bestaaende af 1 Dampskib, 1 Motorskib og 14 Motorsejlere, repræsenterende en Dødvægtskapacitet paa ca. 8000 Tons og forsikrede for ialt omkring 3,5 Mill. Kr. Alle disse Skibe hører hjemme i Svendborg, og Rederiet er det største uden for København.

Ved Siden af sin Rederivirksomhed driver A. E. Sørensen ogsaa en meget betydelig Skibsmæglerforretning, hvortil han fik Bestilling i August 1923. Fra Kontoret ledes tillige Paketternes Ekspedition, der bl. a. driver Ruteforbindelse mellem Svendborg—København og Sønderborg. Skibsrederen er ogsaa Repræsentant for Det forenede Oliekompani A/S og »B. P.« for Sydfyn med omliggende Øer.

Skibsreder A. E. Sørensen er Formand for Bestyrelserne for Rederiaktieselskaberne »Havet« og »Inge« af Sejro — desuden Medlem af følgende Bestyrelser: Svendborg Søassurance, Søassuranceforeningen »Æro«, Svendborg Toldsteds Forsikringsforening for Søfolks Ejendele, Svendborg Skibsreders gensidige Sygeassurance og Danske Sejlskibsrederiers Protection Club samt Næstformand i Dansk Sejlskibsrederiforening. Foruden at være administrerende Direktør for sine egne 13 Rederiaktieselskaber, er Skibsreder Sørensen Medlem af alle disse Bestyrelser og Formand for de fleste af disse.

Skibsreder A. E. Sørensen er Handelsministeriets Repræsentant som Medlem af Thyborønkommissionen. Medlem af Repræsentantskabet for Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart, repræsenterende Dansk Dampskibsrederiforening, Medlem af Søfartsraadet og Medlem af Fragtnævnet, hvor Skibsrederen udfører et meget stort Arbejde.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Hundestedkutter anses for forlist

Man savner Underretning om Hundested-Kutteren *Neptun*, der drev Fiskeri fra Esbjerg. *Neptun* var sammen med 50 andre Kuttere paa Havet i en voldsom Storm. Medens de andre Baade er vendt velbeholdent hjem, har man intet hørt fra *Neptun*. Den forlod Esbjerg den ottende August, og siden har man intet hørt fra den. Da Kutteren kun plejer at være ude otte Dage af Gangen, nærer man alvorlig Ængstelse for den. Besætningen, der udelukkende var unge Mennesker, bestod af Niels Ejnar Vald.

Svendsen, Benny Chr. Andersen, Henry Olsen og Svend Ange Christoffersen, alle hjemmehørende i Hundested.

Den druknede Søfartselev fundet

Liget af den 17-aarige Poul Harboe Jensen fra København, der druknede ved Skolebaadsulykken, er nu fundet. »Redningsfalcken« fra Svendborg havde i Samarbejde med en Fiskekutter fra Faaborg foretaget den daglige Eftersøgning, hvorunder man bl. a. trak Vaad, og man har nu fundet den omkomne. Det skete ca. 100 m fra

Svelmo, lidt Vest for den Busk, hvor den afdødes Kammerater var svømmet i Land.

Liget blev bragt til Faaborg Sygehus.

Nyt Skorstensmærke

Akts. Aalborg Portland Cementfabrik har ladet indregistrere et Skorstensmærke og Kontorflag for sine Skibe. Kontorflaget er et blaat Stutflag med et hvidt Malteserkors i en rød Cirkel omgivet af et hvidt Baand. Skorstenen er sort med et blaat Bælte. Paa hver Side ses det samme Mærke: Et hvidt Malteserkors i en rød Cirkel omgivet af et hvidt Baand.

Pladsmangel paa Rønne Navigationsskole

Navigationsskolebestyrer, Kaptajn Chr. Holm oplyser overfor »Bornholms Avis«, at der har meldt sig 24 Elever til Oplagelse paa Rønne Navigationsskole, men at de 10 har maattet afvises, da Skolen kun har Plads til 14 Elever. Kaptajn Holm erklærer, at der ikke bliver Tale om — som paatænkt — at nedlægge Skolen.

Stort nyt Sømandshjem

Hirtshals, der siden den store Udvidelse af Havnen har faaet en betydelig Trafik, har savnet et stort, moderne Sømandshjem, men nu staar en saadan Bygning færdig til at tages i Brug.

Det nye Sømandshjem er en smuk tre Etages Bygning, der i Stueetagen rummer Restaurationslokaler, Læsestue og Køkken og paa 1. Sal Gæsteværelser med 16 Sengepladser, medens øverste Etage oplages af Beboelse for Hjemmets Bestyrer og Folkeværelser.

Det nye Sømandshjem, der bliver det mest moderne i vorre Havnebyer, vil med Inventar m. m. komme til at koste omkring 150.000 Kr., og Indvielsen menes at kunne finde Sted Søndag den 10. Oktober.

Nyt Skib til Motorskibsflaaden

Holbæk Træskibsværft har i disse Dage modtaget Ordre paa Bygningen af en ny 3-mastet Motorskonnert, der skal leveres til Rederifirmaet A. Høeg, København.

Det nye Skib, der skal bygges med Statsstøtte, bliver paa 180 Tons d.w., og det skal forsynes med en Raaliev-motor paa 120 HK. Skibet faar samme Dimensioner og Udstyr som den 3-mastede Skonnert, der er under Bygning ved samme Værft, og som skal leveres til Skibsreder Zimsen, København.

Afleveringen af Skibsreder Høegs Nybygning kan ikke finde Sted før en Gang i Løbet af Foraaret, antagelig midt i April Maaned.

Af Byggesummen for dette Skib, der er 250.000 Kr., tilstaas et Statslaan paa 60 pCt., eller 150.000 Kr., hvorfor der udstedes en 1. Prioritet i Skibet, medens der derefter kan opnaas en 2. Prioritet paa 50.000 Kr.

De store Stormskader paa Hirtshals Havn

De mange Storme, som i de sidste Par Aar har forarsaget omfattende Skader paa Molerne ved Hirtshals Havn, vil nu blive udbedrede.

Det har vist sig, at ikke alene selve Molerne, men ogsaa de lange Læmolere har lidt betydelig Skade, ved at Søen uafbrudt har arbejdet mod Molerne, og derved er der fremkommet ret store Huller i Molekonstruktionen.

For at faa dækket de store Skader skal der nedrammes nye Spundsvægge, hvorefter der vil blive foretaget nye Opfyldninger, og hertil anvendes foruden Sten og Grus ogsaa betydelige Mængder Cement.

Ingeniører har allerede foretaget grundigt Eftersyn af Molerne, og Entreprenører har begyndt det forberedende Arbejde, idet man har udlagt elektriske Kabler til Maskinerne, som skal benyttes til det ret omfattende Reparationsarbejde.

Da Finansudvalget har vedtaget at tiltræde en Bevilling paa 580.000 Kr. til Udbedring af Skaderne, vil Arbejdet allerede i den nærmeste Tid blive paabegyndt.

Sag om en Skibshandel

Ved Byretten har der været forberedt en Sag, som Skibsmæglerfirmaet Suenson & Jespersen, København, har anlagt mod Skibsreder Clausen, Svendborg, til Betaling af 4320 Kr., som Firmaet paastaar at have til Gode i Anledning af en Skibshandel.

Skibsreder Clausen har under Sagen nedlagt Paastand om Frifindelse, idet han hævder, at Sagsøgerne ikke paa hans Vegne har ført Forhandlinger om den paagældende Skibshandel.

Sagen er af Byretten indsendt til Paadømmelse ved Østre Landsret.

Indenlandsk Sømandsmissions Aarsmøde i Kolding

Til Sømandsmissionens Aarsmøde i Kolding havde der fra hele Landet indfundet sig over 300 Deltagere. Det var

hovedsagelig Repræsentanter fra de forskellige Kredse og Sømandshjemmene i Danmark samt mange Præster, der staar Sømandsmissionen nær.

Der blev talt af Sognepræst Jul. Nielsen, Vorbasse, Sømandsmissionær Kirkegaard, Stiftsprovst Pontoppidan Thyssen, Fru Maria Christensen, Vejle, Sognepræst P. Tobiasen, Sognepræst William Larsen, Sognepræst Engsig Karup, Provst J. Roosen og Sekretær, Sømandspræst Eilshou-Holm.

I Aarsberetningen, der blev aflagt af Sømandspræst Eilshou-Holm, udtaltes bl. a.:

— Trods mange Vanskeligheder har Indenlandsk Sømandsmission kunnet holde sit store, landsomfattende Arbejde i Gang ud fra de 39 Sømandshjem i danske Havne.

Der har i Aarets Løb fundet Indsamlinger Sted til to nye Sømandshjem: i Hirtshals og Hvide Sande. Tidligt paa Efteraaret fik vi Meddelelse fra Færoerne om, at vore to Sømandshjem fortsatte deres Virksomhed. Dommer Erik Bonnevie har overtaget Formandshvervet i Thorshavn efter Konsul Lützen. Vi har ikke faaet nogen direkte Meddelelse om vort Sømandshjem i Grimsby, men vi regner med, at det fortsat benyttes af den engelske Sømandsmission.

Besøgene paa Sømandshjemmene beløber sig til ca. 850.000. I Hovedsagen er det Sømandshjemmene i Fiskerlejerne, der har de største Besøg.

Skibsbesøg er regelmæssigt aflagt. Der har været ca. 42.000 Besøg i danske Handelsskibe og Fiskekuttere, ca. 700 Besøg i svenske Skibe, ca. 100 i norske, ca. 300 i finske og ca. 50 i hollandske Skibe. Der er aflagt ca. 525 Sygebesøg hos Sømænd paa Hospitaler. For Søens Folk er der blevet besøgt — enten hjemsendt eller opbevaret — ca. 550.000 Kr. Der er afholdt 106 Julefester med godt 6000 Deltagere, og der er uddelt ca. 3500 Julepakker.

Sømandshøjskolen i Svendborg har Aaret igennem haft fuldt Hus. Skolen har gennemgaaet en større Modernisering, der har kostet ca. 17.000 Kr. Ogsaa i 1942 har Rederiet J. Lauritzen haft forskellige Hold Elever, der har deltaget i Undervisningen. Fiskeskipperskolen i Esbjerg har ligeledes været stærkt besøgt.

Den samlede Omsætning paa Sømandshjemmene var i 1942 1.804.642 Kr. Sømandshjemmenes Ejendomsskyld beløber sig til ca. 1.600.000 Kr., og der er i Aarets Løb ofret ca. 200.000 Kr. paa Vedligeholdelse og Udvidelser. Udvalgets Hovedregnskab balancerer med 71.477 Kr.

Der er i 1942 i Gaver til Indenlandsk Sømandsmissions Arbejde dels ved Stationerne, til Hovedkassen, til Julefesterne og dels til Sommerlejerne indgaaet ca. 270.000 Kr.

Besværlig Rejse

4-mst. Skonnert »Merilintu« af Helsingfors har paa Rejse fra finsk Havn til Kolding med Træløst været ude for tre Ugers Storm paa Østersøen og er indbugseret til Trelleborg. Allerede faa Dage efter Afrejsen fra Finland begyndte Skibet at trække Vand, og til sidst stod der halvanden Fod Vand i Maskinrummet. Det værste var dog, at det begyndte at knibe med Drikkevand, saa at Besætningen maatte sættes paa knappe Rationer. Skibet afventer nu bedre Vejr. Naar det har løst sin Last i Kolding, skal det sejle til Helsingfors og hugges op. Det er kun 24 Aar gammelt.

Sprogø Fyr jubilerer

Den 1. September holder Sprogø Fyr 75 Aars Jubilæum. Ganske vist har der været Fyr paa Sprogø ogsaa før 1868: Postvæsenet havde et Fyr, som tændtes paa enkelte Tider og var indrettet saaledes, at det hurtigt kunde fjernes under Krigsforhold. Dets Plads var lidt sønden for det nuværende Fyr, som opførtes i Aarene 1867—68.

Blev Vikingskibet sejlet i Sænk?

Vraget paa Kolding Fjords Bund er nu ifl. »Kolding Avis« opmaalt til ca. tyve Meter. Trods det daarlige Vejr og den ret haarde Søgang var Dykkeren forleden nede og foretog en løselig Opmaalning, idet han fulgte Skibets Styrbordsside. Den modsatte Side ligger nemlig dybt begravet i Mudderet. Han kom til Resultatet tolv Favne, hvilket altsaa omregnet skulde give en Snes Meter.

Han konstaterede iøvrigt, at der er baade en For- og en Agterstav, og begge Ender af Skibet synes at være uskadte. Derimod er der paa Styrbordsside et ret stort Hul, hvoraf man udleder, at Fartøjet i sin Tid kan være paa-sejlet og derefter er sunket. Desuden kan man skønne, at der har været et Dæk midtskibs, hvorimod baade For- og Agterskibet har været uden Dæk.

Det menes, at Nationalmuseet vil sende Magister P. Glob til Kolding for at forestaa Hævningen af Vraget.

Købt Trawlkutter

Gennem Marstal Yachtbureau ved Kurt Albertsen har Fiskeskipper Jørgen M. Petersen, Søby, købt Trawlkutteren

»Bjørn« af Frederikshavn. Kutteren er forsynet med en 40 HK. Tuxham-Motor og skal anvendes til Trawlfiskeri i Farvandene omkring Ærø.

Ny Bestilling til Holbæk Skibsværft

Holbæk Skibsværft (Indehaver A. Nielsen) har afsluttet Kontrakt med et Konsortium i København om Bygning af en ny tremastet Skonnert paa 100 Brutto-Register-Tons. Fartøjet skal forsynes med en 100 HK. Volund-Motor og være færdig til Aflevering om ca. 9 Maanedre og agtes anvendt til Fragtfart.

Indenlandsk Sømandsmissionens Sommerlejr

Indenlandsk Sømandsmission, der i Tirsdags afsluttede en Lejr for Sømandshustruer, afholder i Dagene fra 1.—15. September paa »Sejersborg«, Høve pr. Asnæs, en Sommerlejr for Sømandsbørn og Sømandshustruer. Der bliver godt 200 Lejrdeltagere foruden de frivillige Hjælpere. — Ledere af denne Lejr bliver Sømandspræst Eilschou-Holm og Sømandsmissionær Edm. Almsøe.

Middel mod Ærgrelse

For 50 Aar siden fandtes i »Aftenposten« følgende Middel mod Ærgrelse, og da Tiderne nu af og til giver Anledning til samme Fænomen, gengiver vi her Opskriften: »Den, som vil mærke den velgørende og beroligende Virkning af koldt Vand, bør dyppe først Fingrene, saa Hænderne og endelig Armene i Vandet og lade dem blive dér i fem Minutter. Saa drikker man et Glas Vand — og saa kan man, hvis det lader sig gøre, tage sig et Styrtebad. Alle ubehagelige Følger af Ærgrelsen vilde saa udeblive«.

Muddermaskine til Omø

Statens Muddermaskine »Sandormen« er ankommet til Omø for at give Havnen og Indsejlingen en længe tiltrængt Opmudring.

Haab for Thyborøn?

Borgmester Woldhardt Madsen, Skive, oplyser overfor »Jyllandsposten«, at Ingeniørfirmaerne Christiani & Nielsen, Højgaard & Schultz og Kanipsax nu er saa langt fremme med deres Undersøgelser vedrørende Mulighederne for at holde Thyborønkanalen aaben, at Kommissionen og Ministeren kan faa Resultaterne forelagt inden Nytaar. Borgmesteren mener at vide, at Ingeniørfirmaernes Beregninger vil godtgøre, at Kanalen kan holdes aaben til fri Besejling. Det vil vel volde store, men ikke uovervindelige Vanskeligheder — Borgmesteren henviser i denne Forbindelse til, at baade Rigsdagsmænd og Kommunalfolk for Tiden sysler ivrigt med Planer til Imødegaaelse af Efterkrigstidens Arbejdsløshed: Her kunde der skaffes megen og virkelig nyttig Beskæftigelse!

Svensk Foredrag

Paa Svenska Hamnförbundets Aarsmøde i Stockholm den 6. og 7. September skal Havnedirektør N. O. Lenander, Malmø, holde Foredrag om Rationalisering af Havnedriften, herunder Samarbejdet mellem Skibe, Jernbaner og Automobileer.

Norske Træskibsværfter skal i Arbejde

Paa Initiativ af Norsk Træskibsbygnings Centralkontor skal der iværksættes Bygning af en Del Fiskefartøjer paa norske Træskibsbyggerier.

Fartøjerne skal bygges efter godkendte Tegninger og opfylde de sædvanlige Krav med Hensyn til Udrustning og Redningsmateriel.

Det er bestemt, at Fiskeridirektoratet skal udpege de Fiskere, som skal have Lejlighed til at slutte Byggekontrakt.

Cunard—White Star Line

Cunard White Star Line's Regnskab for sidste Aar viser et Netto Overskud, der er gaaet ned fra 619,423 Pund Sterling til 331,500 Pund.

Aarsagen til denne Nedgang maa naturligt søges i den Nedgang i Tonnagen, der har fundet Sted i det forløbne

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

Aar. Efter at der er foretaget Afskrivninger til et Beløb af 1,20 Mill. Pd., er Flaaden bogført for 11,46 Mill. Pd. mod 13,59 Mill. Pd. i forrige Regnskabsaar. Det Fond, der er afsat til Flaadens Genopbygning, er steget fra 3,81 Mill. Pd. til 6,96 Mill. Pd., og Beholdninger af Værdipapirer, som Staten har udstedt til Skadesløsholdelse for mistet Tonnage, er steget fra 5,5 til 6,5 Mill. Pd.

Skibsbygning i Spanien

Ifølge en Meddelelse fra Understatssekretæren i den spanske Handelsmarine, er der for Tiden 256 Skibe paa en samlet Tonnage af 247,000 Tons under Bygning paa spanske Værfter.

Besejlingen af Loire

Handelskamrene i Loire-Dalen har paany taget Spørgsmaalet om Besejlingen af Loire op til Drøftelse, efter at Sagen mangfoldige Gange har været sat paa Dagsordenen i Løbet af det sidste Hundrede Aar. Det gælder navnlig om at faa den 400 km lange Strækning af Floden mellem Priare og Nantes gjort sejlklar for Skibsfarten, og Gennemførelsen af dette Projekt vil muliggøre en Skibsforbindelse mellem den franske Kyst og Mellemuropa gennem Østfrankrigs Kanaler og gennem Rhone, hvad der ogsaa vil være af Betydning for Havnene i St. Nazaire og Nantes.

Stor Havneudvidelse i Budapest

Byraadet i Budapest beskæftiger sig for Tiden med Planerne om en betydelig Udvidelse af Havneanlæggene ved Byen. Modsvarende den saakaldte »nationale Frihavn« i Budapest Csepel skal der overfor Margareteøen bygges en Frihavn paa Pest-Siden. Anlægsomkostningerne er beregnede til 20 Mill. Pengö. Byggearbejderne er beregnede at ville vare i 5 Aar, og der skal tages fat paa Arbejdet inden dette Aars Udgang.

Den nye Plan berører ikke det tidligere Projekt om en Havn ved Ujpest, der hovedsagelig skal tjene som Tømmerhavn.

PERSONALIA

Ordensdekoration

Skibsreder A. N. V. P. Kampen er blevet udnævnt til Ridder af Dannebrog.

70 Aar

Paa Mandag — den 30. August — fylder tidligere mangeaarig Sejl- og Motorskibsfører, Kaptajn A. H. Friis 70 Aar. Kaptajn Friis, der forlod Søen i 1938, har sit Hjem i Marstal.

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn H. Chr. Christensen, fylder paa Tirsdag — den 31. August — 70 Aar. Kaptajn Christensen, der sidst førte Damperen *Skjold*, gik i Land i 1937.

60 Aar

Mangeaarig Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *Hjalmar Houmann*, fylder paa Mandag — den 30. August — 60 Aar.

Søværnet

Telegrafmester ved Kystdefensionen H. A. Rambusch er meddelt Afsked i Naade paa Grund af Alder fra Udgangen af Oktober at regne med Pension efter Tjenestemandsløven.

Telegrafmester H. A. Rambusch er ansat som Materialmester af 1. Grad af Søværnets Reserve fra den 1. November.

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 26. August 1943.

Nr. 34.

„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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

1324. (T). Danmark. Bornholm. Ronne Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget. Ronne Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 04',₆ N. 14° 38',₇ E. er inddraget for aarligt Eftersyn.

(Se Tillæg.)

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

1325. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skakto. Fyr tændt. Ved den i E. f. S. Nr. 20/912 1943 nævnte midlertidigt opførte Skaktø c. 0,₉ Sm 82° fra *Trekroner* Fyr er tændt 3 Fyr paa Duc d'Alber paa følgende Pladser:

- a) 55° 42' 18" N. 12° 38' 40" E.
- b) 55° 42' 20" N. 12° 38' 42" E.
- c) 55° 42' 19" N. 12° 38' 44" E.

Fyrene viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Synsvidde: 0,₅ à 1,₀ Sm. (E. f. S. Nr. 20/912 1943.)

1326. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo S. Afmærkning forandres.

Afmærkningen ved *Bredemadshage* S. for *Bogo* vil blive forandret, som følger:

1. En rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Bredemadshage* S., udlægges i 10 m Vand paa 54° 54' (12") N. 12° 02' (10") E., S. for 5,₀ m Pullen.
2. *Bredemadshage* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost flyttes c. 170 m mod SSW. og udlægges i 10 m Vand paa 54° 54' (37") N. 12° 01' (03") E. Sømærket benævnes fremtidigt *Bredemadshage* SW.

(Kort Nr. 102, 101, 187, 126 og 180. Dansk Lods III, Side 240. Søm.-Fort. Side 91, Nr. 15 A og 10.)

1327. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Telegraf. Kendeligt Punkt udgaar af Kortet.
Nyborg optiske Telegrafbygning paa $55^{\circ} 18' 56''$ N. $10^{\circ} 46' 46''$ E. vil for Fremtiden ikke mere blive vedligeholdt og udgaar derfor af Kortet.
 (Kort Nr. 143, 141, 142 og 140.)

1328. Danmark. Store-Bælt. Hov Fyr E. t. S. Vrag.
 Et Vrag, hvoraf en Mast rager 3 m op over Vandet, rapporteres at være sunket i 12 m Vand paa c. $55^{\circ} 08' N.$ $11^{\circ} 01',_8 E.$, c. 2,₆ Sm 107° fra *Hov Fyr*.

1329. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Indsejling. Rettelse til Danske Lods III.

I „Danske Lods III“, 11. Udgave 1940, rettes 1. Afsnit paa Side 166 til følgende: Mærket i dybt Vand midt i Farvandet mellem *Lillegrund* og *Bjørnø* er: „*Horne Kirke* overet med W.-Enden af en høj, lys Klint E. for *Dyreborg*“. Dette Mærke faar man omtrent samtidigt med, at „*Horne Næs* trækker i Skjul bag *Knolden*“. Naar i det næstsidste Mærke „*Svanninge Kirke* er trukket til *Sisserodde*“ (177), styres N. paa mod *Faaborg Fjord* W.-lige Indløb.
 (Danske Lods III, Side 166.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1330. Danmark. Isefjord. Rørvig S. Mærke ubrugeligt.
 Det i Kort Nr. 116 indtegnede Mærke B: „Den E.-ligste Gaard paa Baglandet ved *Rørvig* overet med Anlægsbroen“ er ubrugeligt og udgaar af Kortet.
Rørvig: c. $55^{\circ} 57' N.$ $11^{\circ} 46' E.$
 (Kort Nr. 116).

1331. Norge. Aust-Agder. Risør NE. Jærshåene NW. Vrag.
 (E. f. S. Nr. 15/462. Oslo 1943.)
 Et Vrag, hvoraf 1 Mast rager op over Vandet, er sunket i c. 20 m Vand paa c. $58^{\circ} 44',_8 N.$ $9^{\circ} 22',_5 E.$, c. 640 m 129° fra *Pershausen Klokketønde* og c. 270 m E. for Linien: *Jomfruland Fyr* overet med *Djupodden Fyr*.
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1332. Norge. Rogaland. Ryfylke. Tjørnøysund. Luftledning.
 (E. f. S. Nr. 15/464. Oslo 1943.)
 En Luftledning er i en Højde af 25—35 m spændt ud over Sundet mellem *Byre* og *Tjørnøy* paa c. $59^{\circ} 09',_8 N.$ $5^{\circ} 57',_9 E.$

1333. Danmark. Horns Rev. Slugen NE. Sømærke genudlagt.
Slugen NE. hvide Stumtønde med 2 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 34' (58'') N.$ $7^{\circ} 49' (30'') E.$ er atter udlagt paa Plads.
 (E. f. S. Nr. 31/1251 1943.)

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1334. Danmark. Jylland E.-Kyst. Sjælland N.-Kyst. Politibekendtgørelse angaaende Sejlads.
 Den 27. Juli 1943 er af Politimestrene i *Aalborg*, *Hadsund*, *Rougso Herred*, *Grenaa* og *Holbæk* udstedt følgende Politibekendtgørelse:

I Medfør af Justitsministeriets Bekendtgørelse af 25. September 1941 § 9 fastsættes følgende Bestemmelser vedrørende Sejlads til, fra og ud for *Jyllands Østkyst* paa Strækningen fra *Limfjordens* Udmunding mod Syd til *Æbeltoft* inkl. samt paa *Sjælland* paa Strækningen fra *Sjællands Odde* til *Skansehage* inkl.

§ 1.

Bestemmelserne finder Anvendelse paa Sejlads til, fra og udfor *Jyllands Østkyst* paa Strækningen fra *Limfjordens* Udmunding mod Syd til *Æbeltoft* inkl. samt paa *Sjælland* paa Strækningen fra *Sjællands Odde* til *Skansehage* inkl. med eventuelt omliggende Smaaøer.

Bestemmelserne gælder for følgende Fartøjer:

- 1) Alle sejlførende og motordrevne Fiskefartøjer.
- 2) Alle Lastfartøjer og sejlførende Lystfartøjer under 20 Register Tons Brutto.

§ 2.

Stk. 1. Inden for disse Omraader maa Lystsejlads kun finde Sted i Henhold til særlig Tilladelse fra Politiet.

Stk. 2. Lystsejlads maa kun finde Sted i Tiden fra Solopgang til Solnedgang. Kun Havne og godkendte Anløbsbroer maa anløbes, og Opankring eller Fortøjning paa aaben Kyst maa ikke finde Sted.

§ 3.

Stk. 1. Enhver Person over 14 Aar, der under Sejlads fra, til eller udfor de i § 1 nævnte Kyststrækninger befinder sig om Bord i et af de Fartøjer, der omfattes af Bekendtgørelsen, skal være i Besiddelse af et særligt Legitimationskort, der skal være forsynet med Fotografi.

Stk. 2. Ansøgning om Legitimationskort, bilagt to Fotografier, indgives til Politimesteren paa det Sted, hvor vedkommende har Bopæl. Legitimationskortet kan dog ogsaa, naar Forholdene taler derfor, udstedes af Politiet paa det Sted, hvor vedkommende i Øjeblikket opholder sig. Ansøgningen affattes paa Blanketter, der faas hos Politiet. Udstedelsen sker uden Gebyr.

Stk. 3. Legitimationskort udstedes kun med Gyldighed til Sejlads med et bestemt Formaal, der skal være angivet i Kortet, f. Eks. Fiskeri som Hovederhverv. Politiet kan stille andre Vilkaar for Legitimationskortets Udstedelse og kan efter Omstændighederne nægte at udstede Legitimationskort.

§ 4.

Stk. 1. Legitimationskortet skal altid medbringes under Sejlads og paa Forlangende forevises for Politiet, Søværnets Skibe, Fiskerikontrollen og Førerne af Statens Rednings-skibe. Bortkommer et Legitimationskort, skal der ske Anmeldelse til Politiet. Legitimationskortet vil kunne tilbagetages i Tilfælde af Overtrædelse af de paagældende Bestemmelser eller de stillede Vilkaar; i Tilfælde af grov eller oftere gentagen Overtrædelse af disse Bestemmelser eller Vilkaar skal Legitimationskortet inddrages.

Stk. 2. Iøvrigt er Politiet til enhver Tid beføjet til efter Omstændighederne at inddrage Legitimationskortet.

§ 5.

Stk. 1. Sejlads med Fartøjer, der omfattes af Bekendtgørelsen, jfr. § 1, fra, til og udfor de der nævnte Kyststrækninger, maa kun finde Sted, naar der for Fartøjet af Politiet er udstedt Baadpas.

Stk. 2. Om alle Fartøjer, som omfattes af Bekendtgørelsen, jfr. § 1, og som findes paa de i § 1 nævnte Kyststrækninger eller i de derværende Havne, skal der ske Anmeldelse til Politivagten i nærmeste Havn eller til vedkommende Politimester ved Udfyldning af Blanketter, som udleveres af Politiet.

Stk. 3. Efter Anmeldelsens Modtagelse udsteder Politiet efter Begæring et Baadpas, som altid skal medbringes under Sejlads med Fartøjet og paa Forlangende forevises for Politiet, Søværnets Skibe, Fiskerikontrollen og Førerne af Statens Redningsskibe. Udstedelsen sker uden Gebyr. Bortkommer et Baadpas, skal det anmeldes til Politiet.

Stk. 4. Fartøjer, som ikke allerede er forsynet med registreret Kendingsmærke, vil efter Anmeldelsen faa tildelt et særligt Kendingsmærke, som skal anbringes paa Fartøjet paa et let synligt og let tilgængeligt Sted. Mærkning skal ske inden 3 Dage efter Modtagelse af Mærket.

Stk. 5. Anmeldelse skal — uanset om Fartøjet benyttes til Sejlads — være indgivet inden 14 Dage fra nærværende Bekendtgørelses Ikrafttræden.

Stk. 6. Ansøgning om Baadpas for Fartøjer, som findes uden for de nævnte Kyststrækninger, indgives til Politimesteren paa Fartøjets Hjemsted. Ansøgningen affattes paa Blanketter, som udleveres af Politiet. Foranstaaende Bestemmelser i Stk. 3 og 4 finder herved tilsvarende Anvendelse.

Stk. 7. Ved fremtidigt Ejerskifte, Ankomst til de nævnte Kyststrækninger fra det øvrige Land eller fra Udlandet og Bygning af nye Fartøjer indenfor Omraadet skal der inden 24 Timer, ved Ejerskifte dog senest 7 Dage, ske Anmeldelse til Politiet under Vedlægelse af Fartøjets Baadpas, hvor et saadant er udstedt. Anmeldelsespligten paahviler Ejeren; dog er ogsaa enhver Bruger ansvarlig for, at de i denne Paragraf indeholdte Paabud iagttages. Ved Afhændelse paahviler Anmeldelsespligten baade Sælger og Køber.

Stk. 8. Politiet kan efter Omstændighederne inddrage de udstedte Baadpas. I Tilfælde af, at den for Fartøjet ansvarlige under Sejlads gør sig skyldig i grov eller oftere gentagen Overtrædelse af de gældende Bestemmelser, skal Baadpasset inddrages.

§ 6.

Sejlads med Fiskefartøjer maa ikke finde Sted udenfor de Omraader, hvor saadan Sejlads efter de til enhver Tid gældende Regler er tilladt.

§ 7.

Saafremt et Baadpas inddrages, maa Fartøjet ikke flyttes uden Politikets Tilladelse, ligesom Tildeling af Brændselolie til Fartøjet i Henhold til de gældende Rationeringsbestemmelser bortfalder, saa længe Baadpasset er inddraget.

§ 8.

Enhver er pligtig at overholde de af Politiet ved Udstedelsen af Legitimationskort og Baadpas stillede Vilkaar og at efterkomme de Kontrolanvisninger, som gives af Politiet og Søværnets Skibe.

§ 9.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse givne Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar.

§ 10.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Tillæg.

I. Østersøen.

1335. Sverige. Kalmarsunds djupränna. Søopmaalingsarbejde. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 36/1769. Stockholm 1943.)

I *Kalmarsunds djupränna* paa c. 56° 40' N. 16° 23' E. foretages for Tiden Søopmaalingsarbejder. Det henstilles til Skibe, der passerer det med Tralning beskæftigede Opmaalingskib, at manøverere saaledes, at de i Nærheden udlagte Pilke og andre Sømærker ikke oversejles. Opmaalingskibet viser under Tralning det internationale Signal *HD* samt 2 Kugler.

1336. Sverige. Kalmarsund. Losseplads. Lystønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 36/1768. Stockholm 1943.)

Den paa 56° 41',₂₄ N. 16° 25',₅₅ E. midlertidigt udlagte Lystønde er atter inddraget. (E. f. s. Nr. 10/545 1943.)

1337. Sverige. Kalmarsund. Vraglystønde udlagt.

(U. f. s. Nr. 36/1767. Stockholm 1943.)

En Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, er udlagt paa 56° 41',₅₉ N. 16° 24',₀₈ E., c. 650 m 55° fra *Krongrundet* Fyr og c. 250 m NNE. for Vraget af *Undervandsbaaden Illern*.

1338. Sverige. Gottland E.-Kyst. Fårösund. Indsejling spærret.

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

Fårösund S.-lige Indløb paa c. 57° 50' N. 19° 06' E. er spærret og maa kun passeres efter særlig Tilladelse. Lods afventes:

a) af indefra kommende Skibe NW. for *Skarfgrund*,b) af udefra kommende Skibe SE. for Linien: *Fårö Missloper—Skenholmen* NE.-Pynt.**1339. Sverige. Bottniske Bugt. Nordmalingsfjärden. Grund.**

(U. f. s. Nr. 36/1708. Stockholm 1943.)

Dybden paa 8 m Grunden paa c. 63° 28',7 N. 19° 35',9 E., E. for *Hamngrundet*, W. for *Kyrkhälludden* Fyr, har ved nærmere Undersøgelse vist sig kun at være 6,9 m ved Middelvandstand.

Den i Svensk Lots III meddelte Oplysning om, at Sejllobet ind til *Nordmalingsfjärden* kan benyttes af Skibe med et Dybgaaende af indtil 8 m, gælder indtil videre kun for Løbet S. om *Hamngrund*.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1340. (T). Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.**

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

Afgivelse af Signaler for Vrag ved *Kullen* Fyr paa c. 56° 18' N. 12° 27' E. er midlertidigt indstillet.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1341. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N. Lystønde flyttet.**

Sælgrund N. Lystønde er flyttet c. 130 m mod E. og udlagt i 13 m Vand paa 55° 51' 08" N. 10° 00' 56" E., c. 200 m N. for Grunden.

(Kort Nr. 113, 114 og 103. Fyr-Fort. Nr. 343. Søm.-Fort., Side 52, Nr. 33.)

1342. Danmark. Kattegat. Vesborg SE. Undervandshindring rapporteret.

Et Skib rapporteres at have rørt en Undervandshindring 20—25 m Syd for Vragvageren med 1 grønt Flag, der er udlagt 30 m SSW. for det paa 55° 44' (35") N. 10° 36' (30") E., c. 2,4 Sm 131° fra *Vesborg* Fyr, sunkne Vrag.

(E. f. S. Nr. 3/328 1943.)

1343. Danmark. Kattegat. Hjælm E. Vrag fjernet.

Vraget, der var sunket paa c. 56° 08' N. 10° 52' E., c. 2 Sm E. for *Hjælm* Fyr, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 32/1267 1943.)

1344. Sverige. Göteborg-Torslanda. Nyt Luftfyr tændt.

(U. f. s. Nr. 36/1770. Stockholm 1943.)

Et nyt Luftfyr, *Göteborg-Torslanda* Luftfyr, er tændt paa c. 57° 44' N. 11° 49' E., 3 Sm N. for *Knippelholm* Fyr. Fyret viser i to Ledesektorer hvidt Gruppe-Blink, 9 Blink (6 + 3) hver 22^s, samt i to andre Sektorer hvidt Gruppe-Blink, Syv-Blink hver 22^s. Flammens Højde: 55 m. Synsvidde: 18 Sm. Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt 9 Blink (6 + 3) i Pej. fra 24° til 48°.
2. Hvidt Syv-Blink i — - 48° - 204°.
3. Hvidt 9 Blink (6 + 3) i — - 204° - 228°.
4. Hvidt Syv-Blink i — - 228° - 24°.

1345. Sverige. Skagerrak. Strömstad. Nyt Luftfyrtændt.

(U. f. s. Nr. 36/1770. Stockholm 1943.)

Et nyt Luftfyrtændt, *Strömstad Luftfyrtændt*, er tændt paa c. 58° 55' N. 11° 10' E., c. 0,8 Sm S. for *Strömstad*. Fyret viser i to Ledesektorer hvidt Gruppe-Blink, 9 Blink (6 + 3) hver 22^s, samt i to andre Sektorer hvidt Gruppe-Blink, Syv-Blink hver 22^s. Flammens Højde: 60 m. Synsvidde: 20 Sm. Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt 9 Blink (6 + 3) i Pej. fra 154° til 178°.
2. Hvidt Syv-Blink i — - 178° - 334°.
3. Hvidt 9 Blink (6 + 3) i — - 334° - 358°.
4. Hvidt Syv-Blink i — - 358° - 154°.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1346. (T). Danmark. Nordsøen. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ind-
draget for Eftersyn. Reservelystønde udlagt.**

Tyborøn Lys- og Fløjtetønde paa 56° 42' (54") N. 8° 10' (30") E. er inddraget for aarligt Eftersyn. Lys- og Fløjtetønden er midlertidigt erstattet med en rød- og hvidstribet Lystønde med samme Fyrkarakter.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



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

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

AARHUS

Telefon: 6280

Privat: 4628

Telegr.-Adr.:

„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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:

»HOVMAND«

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RUDKØBING

Erik Andersens Eftt.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

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

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.

Privat 1030

Telegr.-Adr.:

»Hude«.

Svendborg

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 35

FREDAG 3. SEPTEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Krigen, som nu har været fire lange Aar, har naturligvis tæret stærkt paa Verdens Tonnageresourcer, men hvor stor Forskellen er mellem Handelsflaaden den 1. Sept. 1939 og idag, er det herfra umuligt at danne sig noget Overblik over. De tyske Oplysninger om Ubaadens Aktivitet taler jo deres eget Sprog om de alvorlige Tab, som de Allieredes Handelsflaader har været udsat for i de tre Krigsaar, selv om de tyske Opgørelser ikke anerkendes af Englænderne. Til Trods for denne Divergens er der dog ingen Tvivl om, at de Allierede paa et givet Tidspunkt har været inde i en meget alvorlig Transportkrise, der paa et hængende Haar kunde have tvunget England i Knæ. Krisen blev imidlertid overstaaet ved Hjælp fra U.S.A. Om denne Udvikling kun er en Fase i Søkrigens Udvikling, eller om den vil vise sig at være af permanent Karakter, er et Spørgsmaal, som kun Fremtiden kan afgøre.

Fra de oversøiske Markeder foreligger der af Grunde, som ikke behøver nogen Forklaring, kun faa Meddelelser, Størstedelen af Tonnagen kontrolleres under en eller anden Form enten i London eller Washington. Der er naturligvis nogle neutrale Skibe, bl. a. har Schweiz, Spanien, Portugal, Tyrkiet og enkelte andre neutrale Lande gjort sig store Anstrengelser for at udvide deres Handelsflaader, men disse Lande disponerer næppe over ret mange flere Skibe, end de selv skal bruge, saa af neutrale Skibe bliver der næppe mange andre tilbage end de svenske Skibe, der befandt sig uden for den nuværende engelske Blokadezone den 9. April 1940. De sidst indkomne Rapporter fra New York gaar ud paa, at Tildelingerne til Malmfarten fra Indien, Syd- og Vestafrika, Brasilien og Chile/Peru nogenlunde kan dække Efterspørgslen, men i andre Trades, hvor Transporten drejer sig om mindre krigsbetonede Varer, har Tildelingerne ikke kunnet dække Behovet. Rateniveauet viser ingen Ændringer.

I London noteres uforandret 70/- for Kul Wales/Azorerne og 90/- Wales/Alexandria gennem Middelhavet. I fri Trade er sidste Rater \$60 for Hvede River Plate/Lissabon, \$90 River Plate/Eire og \$30 Buenos Aires/Callao. For Stykgods Buenos Aires/Venezuela skal der have været neutral Baad tilbudt til \$80, imod sidst noterede Rate \$60.

Paa vore hjemlige Markeder er Ændringerne kun smaa. Svenske Meddelelser gaar ud paa, at Markederne er fyldt med Tonnage, og at det har knebet betydeligt med at anbringe alle de disponible Skibe. Den ringe Aktivitet paa Østersømarkederne indvirker naturligvis ogsaa paa Forholdene for vore egne Skibe, men endnu har det dog ikke været nødvendigt at foretage Oplægninger paa Grund af Ladningsmangel. De enkelte Trades fortjener iøvrigt ikke mange Kommentarer. For Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne sluttes der en enkelt Baad i Ny og Næ. Der har ligeledes været lidt Forretning i Salpeter fra Norge til Danmark paa Basis af Kr. 17 til god dansk Havn. Trælastmarkederne fra Finland og Sverige viser kun ringe Aktivitet. I Malmfarten fra Nordsverige til Tyskland er placeret enkelte danske Baade.

DET DANSKE SKIBSSALGSMARKED I AUGUST MAANED

Af Firmaet *Suenson & Jespersens* Maanedsoversigt over det danske Skibssalgsmarked fremgaar det, at der i Maanedens Løb blev omsat tre Galeaser og en Motorjagt. Desuden er — som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* — Skroget af Passagerdampere *Samsø*, der i Fjor Efteraar forliste ved Mineeksplosion, blevet solgt for 39.000 Kroner for Ombygning til Motorfragskib.

Endvidere har lokale Købere placeret en Kontrakt for en Motorsejler-Nybygning paa ca. 100 BRT. eller ca. 180 Tons d.w. Skibet, der bygges med Statslaan, — 60 pCt. af Byggesummen, der skal afdrages over 12½ Aar og forrentes med 4½ pCt. p. A. — kommer til at staa i 250.000 Kr. inkl. Motor og fuldt sejlferdig.

Til Salg er en Damper paa 645 Tons d.w., bygget i Helsingør i 1895. Prisen anslaaes til ca. 375.000 Kr.

Endvidere kan Firmaet skaffe en eller to af følgende tre Dampere, der befinder sig under britisk Kontrol. Den ene af dem er paa ca. 3.300 Tons d.w. bygget 1909, den anden ca. 3.100 Tons d.w., bygget i 1922, og den tredje paa 1.980 Tons d.w. bygget i 1920. Skibene er krigsforsikret i Danmark for henholdsvis 827.000 Kr., 987.000 Kr. og 648.000 Kr., hvilke Beløb ansættes som Salgspriser, men ved Skibenes Tilbagelevering til dansk Ejendom, vurderes Baadene, og den Merpris, der eventuelt maatte blive ansat, betales af Køberen med Halvdelen. Hvis Køberen ikke vil betale nogen Merpris, skal Sælgeren være berettiget til at tage Skibet tilbage imod Erlæggelse af den indbetalte Købesum. Den Fortjeneste, Skibet maa have haft under engelsk Flag, tilfalder Køberen fra Overtagelsesdagen, medens al Fortjeneste før dette Tidspunkt tilfalder Sælgeren.

DANMARKS TRÆ-IMPORT

Samtlige Eksportsalg i Aarets Løb indtil Juli beregnes ifølge det svenske Handelsministeriums Oversigt for Trævaremarkedet til omkring 165.000 Standards. Efter at den svensk-danske Prisaftale for Trævarer udløb den 30. Juni, er Aftalen uden Ændringer forlænget til Aarets Slutning. Det i Slutningen af Juni fastsatte Trævarekontingent for andet Halvaar svarer til omkring 15.000 Standards og er for Størstedelen aftaget ved Handeler, afsluttet i det første Halvaar. Nye Forretninger paa det danske Marked har derfor i Løbet af Juli været sparsommere og opgøres til ca. 1000 Standards.

IMPORTOVERSKUD PAA 20 MILL. KR.

Opgørelsen over Udenrigshandelen i Juli forelægger Aftes fra Statistisk Departement. Den viser et Importoverskud paa 20,4 Mill. Kr., medens der i Juni var et Eksportoverskud paa ikke mindre end 30,5 Mill. Kr. Importen har i Juli haft en Værdi af 124,3 Mill. Kr. mod i Juni 96 Mill. Kr., altsaa en Stigning paa 28,3 Mill. Kr., og Eksporten en Værdi af 103,9 Mill. Kr. mod i Juni 126,5 Mill. Kr., en Nedgang paa 22,6 Mill. Kr.

I den forløbne Del af indeværende Aar har Importen herefter andraget 677,6 Mill. Kr. og Eksporten 615,3 Mill. Kr., og der fremkommer et Importoverskud paa 62,3 Mill. Kr. I den tilsvarende Periode i Fjor beløb Importværdien sig til 755,3 Mill. Kr. og Eksportværdien sig til 714 Mill. Kr., saaledes at der da var et Importoverskud paa 41,3 Mill. Kr.

DØDSBUDSKAB FRA HAVET

I følge foreliggende Meddelelse til Familien i Ribe er Maskinmester *Ib Windfeld-Hansen*, Ribe, omkommet forleden ved Krigsforlis. Windfeld-Hansen, som blev 50 Aar, var Søn af afdøde Landstingsmand, Bankdirektør Windfeld-Hansen, Ribe. Han efterlader sig Hustru og to unge Børn samt en gammel Mor.

DEN SVENSKLE LEJDETRAFIK I AARETS FØRSTE SYV MAANEDER

Fra Stockholm meddeles, at den ca. fire Maaneder lange Afbrudelse af Lejdetrafikken i det første Halvaar havde til Resultat, at Importen ad denne Vej i Tiden fra 1. Januar til Udgangen af Juli kun androg 150.000 Tons mod 240.000 Tons i tilsvarende Tidsrum i Fjor. Det vil sige, at Tilbagegangen andrager 37 pCt. Da Lejdetrafikken blev afbrudt i Januar Maaned, laa tolv svenske Skibe paa ialt 93.000 Tons d.w. udenfor Spærreazonen. Disse Skibe er nu efter Genoptagelsen alle kommet ind i svensk Farvand. De kom med en Undtagelse alle fra Sydamerika.

Den omtrentlige Størrelse af den svenske Lejdeimport fremgaar af følgende Oversigt:

	1943	1942
	7 Maanoder	7 Maanoder
<i>Mineralolie:</i>		
Antal Skibe	3	3
Tons d.w.	47.500	61.000
Last i Tons	43.000	55.000
<i>Andre Varer:</i>		
Antal Skibe	17	29
Last i Tons	107.000	183.000

De vigtigste Varegrupper, som er kommet til Sverige i større Mængder, er Fedtstoffer, Foderstoffer, Korn, Copra, Jordnødder, Linfrø, Oliekager og Ris. Hertil kommer endvidere Bomuld og Uld, Huder og Skind, Kød, Bønner, Kaffe, Te, Krydderier og Tobak.

Otte svenske Rederier har i dette Aar deltaget i Lejdeskibstrafikken. Paa Førstepladsen kommer Johnson-Linien med fem Skibe paa ialt 38.000 Tons d.w., derefter Trälleborg Ångfartygs Nya A/B, Svenska Koncernen og Svenska Amerika Mexico-Linien.

Som nævnt kom de fleste Skibe fra Sydamerika, i første Række fra Argentina, men dette betyder dog ikke, at alle Varerne er fra Sydamerika. Et enkelt Lejdeskib kom fra Portugisisk Østafrika.

DEN SVENSKLE UDENRIGS-SØFART

Den svenske Udenrigshandels Kvantitet for Juli Maaned viser en øget Eksport saavel taget i det hele som under Hensyn til Sæsonforholdene. Værdimæssigt fremtræder den samme Udvikling. Siden Juni er Importen steget med 39 Mill. Kr. og Eksporten dalet med 20,2 Mill. Kr. Til det relativt store Importtal bidrager den betydelige Import fra Lejdeskibene. For Januar—Juli udgjorde Importværdien i Aar 1.069,5 Mill. Kr. mod 915,6 Mill. Kr. i Fjor og Eksportværdien 701,5 mod 684,5 Mill. Kr. Importoverskudet er saaledes i Aar 368,0 Mill. Kr. mod i Fjor 231,1 Mill. Kr.

Udenrigssøfarten er steget, men sæsonmæssigt regnet gaet tilbage. Hvis man ser bort fra Færgetrafikken paa Tyskland og Danmark, øgedes den egentlige Udenrigssøfart fra 1.638.000 Tons i Juni til 1.672.000 Tons i Juli eller med 34.000 Tons. De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken, incl. Færgetrafikken, øgedes fra 34,4 pCt. i Juni til 42,2 pCt. i Juli og ekskl. Færgetrafikken fra 47,5 til 48,7 pCt. De tyske Skibes Andel var i de nævnte Maaneder 23,6 og 22,6 pCt. og de danske Skibes 13,3 mod 12,7 pCt. Iøvrigt var norske, finske, hollandske og belgiske Skibe repræsenteret i Juli Maaned.

Fragtindekset gik i Juli Maaned ned med 2 Enheder til 301 paa Grund af de paany dalende Fragter paa Træmasse. Indekset for denne sidste Gruppe gik ned

med seks Enheder til 250. De øvrige Fragter var uforandret.

De totale Krigstab af svenske Skibe pr. 15. August, inkl. beslaglagte og gennem Priseretsdomme i udenlandsk Havn overtagne Skibe, udgjorde 219 Skibe paa 566.539 BRT., hvori indgaar 14 Fiskerbaade paa 731 BRT. Antallet af svenske Søfolk, der er omkommet ved disse Ulykker, anslaaes nu til 1.177.

ØRESUNDSVÆRFTET FYLDER 25 AAR

Det kendte Skibsværft, Øresundsværftet i Landskrona, kan den 21. September fejre 25 Aars Jubilæum.

Øresundsværftet, der blev oprettet dels ved svensk og dels ved fremmed Kapital, førte indtil for godt 12 Aar siden en ret omskiftende Tilværelse, og en Tid havde man kun sparsomt med Arbejde. Men omkring 1931 blev Værftet rekonstrueret, og med den nye Leder, Direktør *C. A. Ridell*, blev der taget fat paa en Genopbygning, der kronedes med baade Held og Dygtighed, saaledes at Værftet nu staar som et af de førende svenske Skibsbyggerier.

Indvielsen den 21. September 1918 blev en stor Dag for den lille svenske Øresundsby. I denne Fest deltog ikke alene saa godt som hele Byens og Omegnens Befolkning samt Gæster fra Hovedstaden Stockholm, men ogsaa et stort Selskab fra Danmark kom til Festen i egen Damper fra København.

Begivenheden indledes med Taler af Byens Borgmester og mange fremtrædende Personer, og ved Lejligheden søsattes Værftets første Nybygning. Det var et Fragt-Dampskib paa 1850 Tons, som skulde leveres til Rederi-Aktiebolaget »Percival« i Landskrona. Skibet, som fik Navnet »Torild«, blev efterfulgt af forskellige Skibe, hovedsageligt Fragtskibe paa op imod 5000 Tons d.w. Byggekapaciteten blev efterhaanden større, og nu bygger Øresundsværftet store Fragt-Motorskibe og Tankskibe paa op til 12.000 Tons d.w.

I de nu forløbne Aar har dette Værft bygget ialt 70 Skibe af forskellig Størrelse og til forskellig Anvendelse, baade til Fragt-Olietransporter og kombineret Fragt- og Passagertransport.

Det største Antal Skibe er dog bygget i de sidste 10 Aar under den nuværende Direktion, og Værftet ligger — ligesom en Række af de andre førende svenske Skibsværfter — inde med ret betydelige Ordre paa nye Skibe, men det er dog hovedsagelig Dieselmotorskibe.

Iøvrigt har Aktiebolaget *Arafart* i Stockholm, der er en af Værftets gamle Kunder, fejret sit 15 Aars Jubilæum med Søsætningen af en 3700 Tons Lastdamper fra Øresundsværftet. Skibet fik Navnet *Ara*, og samtidig var der Prøvetur paa Damperen *Aralizz*, der har følgende Hoveddimensioner: Længde 91,44 Meter, Bredde 14,17 Meter, Dybde til Hoveddæk 6,55 Meter og Dybgang paa Sommerfribord 5,80 Meter. Lastevnen er paa 3700 Tons d.w.

Allerede før Krigsudbruddet havde *Arafart* Planer liggende til en Serie Nybygninger. Den første Kontrakt indenfor denne Serie blev sluttet med Værftet i 1940, siden fulgte de nye Ordre i 1941, og nu har det jubilerende Rederi endvidere bestilt en ny Damper ved det jubilerende Værft.

FINSKE NYBYGNINGSPLANER

Forvaltningsraadet for *Finska Ångfartygs Aktiebolaget* foreslaar, at Selskabets Aktiekapital forhøjes med 11 Mill. Mark, og at den nye Kapital anvendes til Anskaffelse af ny Tonnage. Selskabets Aktiekapital er i Øjeblikket 125 Mill. Mark.

KANADISK SKIBSFART OG SKIBSBYGNING

Det meddeltes for nylig, at Kanada for Tiden har 75 oceangaaende Skibe i Fart under eget Flag. Alle disse Skibe er bygget ved kanadiske Værfter. Da

Fra de nordiske Landes Søkort-Kongres i Helsingfors

Cheferne for de nordiske Landes Søkortarkiver har afsluttet deres Konference i Helsingfors. Direktøren for det danske Søkortarkiv, Kommandør P. C. S. Jensen, der nu er vendt tilbage fra Finland, skriver til Dansk Søfarts Tidende denne interessante Artikel om det nordiske Samarbejde paa Søopmaalingens Omraade.

Den i Tiden 12.—17. August i Helsingfors afholdte Konference mellem de nordiske Søkort-Arkiver er et Led i de Møder, som med visse Mellemrum afholdes i Sammenslutningen af nordiske Søkort-Arkiver, der som Medlemmer tæller Danmark, Finland, Norge og Sverige. Sammenslutningens Formaal er at befordre Samarbejdet mellem de fire nævnte Lande med Hensyn til Søopmaalingens Udførelse og Søkortenes Fremstilling.

Sammenslutningen stiftedes i 1929 væsentligt som en Underafdeling af det internationale hydrografiske Bureau i Monte Carlo, idet det havde vist sig praktisk at have en saadan Forening, der kunde varetage de nordiske Landes Interesser ved de internationale Konferencer, der efter Statutterne skal afholdes hvert 5. Aar i Monte Carlo.

I Sammenslutningens første Statutter var det ogsaa bestemt, at ordinært Møde skulde afholdes passende Tid forud for de internationale Konferencer. I Tidens Løb og navnlig efter den rivende Udvikling, der er sket paa Søopmaalingens Omraade, er det nordiske Samarbejde traadt mere i Forgrunden, medens Forholdet til det internationale Bureau spiller en mindre Rolle, selv om det dog stadig er en Del af Arbejdsprogrammet.

Ved det sidst afholdte Møde — det første siden 1938 — drøftedes de Problemer, der var opstaaet i de forløbne fem Aar, ligesom der udveksledes de i Tidens Løb indhøstede Erfaringer.

Et Spørgsmaal, som gennem flere Aar har beskæftiget Søopmaalere i de fleste Lande, er Muligheden af at finde en Metode til nøjagtigere Pladsbestemmelser til Søs ude af Sigte af Land.

I England og U. S. A. har man forsøgt flere Løsninger uden at naa til en Metode, der egnede sig for de nordiske Farvande, og man begyndte derfor i 1937 i Danmark at anstille Forsøg med Radiopjilstationer til Pladsbestemmelser. De sidste Forsøg her i Landet afholdtes Sommeren 1939 paa Bornholm, hvor svenske Søopmaalere var nærværende.

Selv om Metoden paa det Tidspunkt endnu ikke var

fuldkommen, havde man dog faaet saa mange Erfaringer, at vore svenske Kolleger optog Ideen og siden har videreført de danske Forsøg. Der er derved kommet et frugtbringende Samarbejde i Stand mellem danske og svenske Radioteknikere, som lover godt for det endelige Resultat. Fra dansk Side ledes Forsøgene af Chefen for Søminevæsenets Radiosektion, Orlogskaptajn *Bahnsen*, der har Æren af, at Danmark først af alle Nationer har taget denne Opgave op. I Sverige er Ingeniør *Fransson*, Aga i Stockholm, knyttet til Arbejdet. Metoden gjordes ved det nylig afholdte Møde til Genstand for en indgaaende Drøftelse, idet den danske og svenske Repræsentant fremlagde deres Erfaringer.

Desuden drøftedes Problemer om Søopmaalernes Uddannelse og forskellige tekniske Spørgsmaal vedrørende Søkortenes Fremstilling og Udseende.

En Ting, der imponerer ved et Besøg ved det finske Sjøkartaverk, er dets høje Standard, som det fra praktisk talt intet i 1918 har formaaet at arbejde sig frem til i blot 25 Aar.

Dette skyldes i første Række den dygtige Stab af Opmaalere, som Finland raader over, men ogsaa den Kendsgerning, at man i Finland har en Forstaaelse af, hvor nødvendigt det er for en Søfartsnation at have et godt organiseret Søkort-Arkiv.

Et Lands Søkort-Arkiv er et væsentligt Led i Landets internationale Forbindelser, idet Søkort er internationale, og der mellem de forskellige Lande finder en livlig Udveksling Sted af deres Publikationer.

Betegnende for Indstillingen er en Udtalelse, som den i 1938 afdøde Chef for Sjøfartsstyrelsen i Finland *Ilmari Jokkinen* har fremsat, hvoraf det fremgaar, at Skibsfartsruterne maa betragtes som en direkte Fortsættelse af Landets Vejnet, og at man derfor har en Forpligtelse til at sørge for, at disse Ruter er saa godt opmaalt som muligt. Det nytter intet for en Søfartsnation at have et godt Vejnet, naar dette ender blindt ved Kysten.

P. C. S. Jensen.

Kanada hovedsagelig bygger Skibe paa 10.000 Tons, regnes der med, at den kanadiske Handelsflaade i Øjeblikket disponerer over ca. 750.000 Tons. Det forlyder endvidere, at de kanadiske Skibsbygningstal stærkt nærmer sig de britiske, som menes at ligge omkring 1,5 Mill. Tons om Aaret. Det meste af den overskydende nybyggede kanadiske Tonnage overgives til den britiske Regering. Det meddeles yderligere, at Mulighederne for videre Udvikling af Kanadas Handelsflaade for Tiden er stærkt begrænsede, da Kanada ikke har nogen Reserve af kanadiske Skibsførere. Den kanadiske Handelsflaade bemannes ganske vist med kanadisk Mandskab, men under Kommando af britiske Skibsførere. For at afhjælpe Mangelen paa saadanne har Kanada grundet to nye Skoler, den ene i Ontario og den anden i Nova Scotia. Denne Uddannelse kræver dog sin Tid, og for Tiden efter Krigen skal Kanada have endnu mere vidtrækkende Planer angaaende den kanadiske Handelsskibsfarts Udvikling.

Den kanadiske Regering skal have truffet en særlig Overenskomst med Storbritannien, der gaar ud paa, at Skibe, der bygges i Kanada, overlades til Eng-

land, dog skal de efter Krigen gives tilbage til Kanada.

Det synes at fremgaa af Pressemeldelser, at Byggepriserne for standardiserede Fragtskibe er lavere i Kanada end i U. S. A. Det turde imidlertid være vanskeligt at foretage en Sammenligning, hedder det, da Priserne varierer stærkt i U. S. A. Ifølge en Rapport, som undersøgte bl. a. Byggepriserne hos elleve øst- og vestamerikanske Værfter brugte f. Eks. Oregon-Værftet 371.000 Arbejdstimer til Bygningen af et Liberty-Skib eller et Lønningsbeløb paa ialt 657.000 Dollars. South Portland-Værftet behøvede derimod saa meget som 996.000 Arbejdstimer eller en Arbejds løn paa ialt 1,11 Mill. Dollars, medens et marineship«-Værft ikke kunde bygge et Liberty-Skib paa under 1.691.000 Arbejdstimer, hvilket krævede en samlet Lønudgift paa 2,47 Mill. Dollars. Disse Beregninger omfatter ikke Priserne paa Raamaterialer.

De omtalte Skibe, hedder det, overgives til britiske Rederier, som skal varetage Driften og som erholder den sædvanlige Betaling for dette Arbejde. Det er saaledes den samme Metode, som anvendes ved Skibe, der er under den britiske Regerings direkte Kontrol.

SKIBSFARTS-PROBLEMER I ØSTAFRIKA

Østasiens Skibsfartsproblemer behandles i en ledende Artikel i *Berliner Börsen-Zeitung*, som til Indledning fastslaaer, at der før Krigen beskæftigedes Skibe paa tilsammen 15 Mill. BRT. i Fart i og paa Østasien, og at Japan, som nu er alene om at drive denne Fart, ved Krigsudbrudet disponerede over en Flaade paa kun 5,63 Mill. BRT., som ifølge de foreliggende Byggeprogrammer skulde forøges til 7,5 Mill. BRT. ved Udgangen af indeværende Aar. Bladet gør herved opmærksom paa, at Krigen kan have paavirket Gennemførelsen af dette Program, og at en stor Del af de japanske Skibe maa benyttes til militære Transporter.

For at løse Opgaverne saa godt som muligt er Rederier og Værfter underlagt streng statslig Kontrol og Koncentration. Herved er Antallet af Rederier sat ned fra 61 til 31. Mens hidtil 40 Rederier drev oversøisk Fart, er dette Tal nu reduceret til 21, og Antallet af mellemstore Rederier er nedsat fra 16 til 5. Derimod er der uforandret 5 Kystfart-Rederier, som driver Motor- og Sejlskibsfart. Paa lignende Maade er Værftsindustrien sat under Kontrol. Før Krigen havde Japan 44 private Værfter, som i 1938 tilsammen byggede Skibe paa 450.000 BRT. Hertil kommer nu Værfter i Kina, Hongkong, Singapore, Manilla, Penang og Soerabaya. Da Kystfarten anses for særlig vigtig, lægges der megen Vægt paa hurtig Bygning af et stort Antal Træskibe, men iøvrigt har Regeringen allerede før Krigen overtaget Kontrol over Værfterne og arbejdet for hurtigst mulig Udvidelse af bestaaende Anlæg og Bygning af nye, Tilvejebringelse af Materia-

ler o. s. v. Under Krigen er der indført en vidtgaaende Standardisering af Nybygninger, Bygning af Passagerskibe er helt indstillet, og Hovedvægten lægges paa Bygning af Tankbaade, Malmbaade og almindelige Fragtskibe. Maalet er at skabe en Flaade paa 10 Mill. BRT. til den indre østasiatiske Trafik, men Regeringen har erklæret, at den ikke tilsigter at skabe et japansk Monopol ogsaa efter Krigen.

CUNARD-WHITE STAR LINIEN

Som allerede tidligere meddelt, har Cunard-White Star udsendt sit Regnskab for 1942.

Paa Selskabets Generalforsamling hed det, ifølge svenske Kilder, at det var umuligt at forudsige, paa hvilken Maade eller i hvilken Slags Skibe, Selskabet vilde investere sine Midler for at betrygge eller udvide sin Søfart, sin goodwill og sine Indtægter. Det kunde tænkes, at de tabte Skibe vilde blive erstattet med lignende eller at man vilde gaa ind for helt nye Konstruktioner og Typer. Det vilde komme til at bero paa Omstændighederne, hvilken Udvej man vilde vælge. Krigsriskoerstatningen vilde absolut ikke strække til at erstatte den tabte Tonnage Ton for Ton. Selskabet maatte i ret stor Udstrækning finde sig i selv at bære Risikoen, da det vilde være umuligt for visse Skibe at opnaa saa stor en Erstatning, at nye lignende kunde bygges for Pengene. Nybygningsprogrammet vilde ogsaa blive paavirket af andre Hensyn. En Del af de nu likvide Midler maatte ganske givet anvendes til Opbygning af en ny Organisation og til at hverve Kunder ved Annoncering, etc. Der maatte ogsaa lages Hensyn til de Konsekvenser, som Flyvetrafikken vil føre til efter Krigen.

Hvad Udsigterne for 1943 angik, kunde der ikke siges noget bestemt. Indtægternes Størrelse vilde bero paa det Antal Skibe, der kunde holdes i Fart, hed det. Enhver Nedgang i Antallet af disponible Skibe vilde mindske Indtægterne, men øge Kapitalressourcerne.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Esbjerg-Kutter minesprængt

Esbjergkutteren »Merci« er blevet minesprængt paa Vesterhavet. Kutteren sank i Løbet af et Par Minutter, men Besætningen paa 4 Mand reddede sig i Jollen og blev senere optaget af Kutteren »Tana«, der er indkommet til Esbjerg Havn med de Reddede.

Nyt Skib til C. Clausens Rederi

Skibsreder C. Clausen, Svendborg, har ved Marstal Jernskibsværft, H. Christensen, bestilt et nyt Skib, som skal leveres i Løbet af sidste Halvdel af April Maaned næste Aar.

Det nye Skib, der skal bygges af Staal til »Bureau Veritas« højeste Klasse, faar en Længde af 30 m. Bredden bliver 6 og Dybden 3 m. Det rigges som Skonnert, og det skal laste omkring 180 Tons d.v. Skibet faar 2 store Luger og ved Lugerne moderne Motorspil. Hovedmaskineriet kommer til at bestaa af en Bukh Dieselmotor paa 150 H.K. og iøvrigt udstyres det med elektrisk Lys og andet Hjælpemaskineri. I Forskibet indrettes Bekvemmeligheder for Mandskabet, og under Halvdækket agter indrettes Køhyt og Kamre for Kaptajn og Styrmand. I et stort Dæks-hus paa Forkant af Halvdækket agter bliver Bestiklukaf, som udstyres med moderne Navigationsmidler, Rat og Manøvrerat til Motoren m. m.

Lynet slog ned i et Skib

Motorjagten »Thosidau«, der tilhører A/S Thorup Nielsen i Nakskov, er indkommet til Nakskov Havn. Skibet var blevet ramt af Lynet under Sejldes i Langelandsbæltet. Lynet slog ned i Skibets Mastetop og splintrøde Masten, samtidig med at Radioantennen og en Del af Riggen blev slaet løs. Der opstod ingen Brand ombord, men Rystelsen og Ødelæggelsen var saa voldsom, at Skibet maatte opgive den planlagte Sejldes og gaa ind til nærmeste Havn, hvorfra det senere afsejlede til Nakskov. Fra Antennen sprang Lynet over i Skibets Redningsbaad, der blev slaet i Stykker og derfor ikke kunde anvendes til at sejle Besætningen i Land med.

Dødsfald

En af Skandinavien—Amerika-Liniens tidligere gamle Funktionærer, Regnskabsfører *Adolf Petersen*, er død, 84 Aar gammel.

Regnskabsfører Petersen var født i København den 29. Maj 1859, og efter en grundig Uddannelse i Kokkefaget kom han, 22 Aar gammel, om Bord i Thingvallaselskabets Dampner »Thingvalla«, i Fart mellem København—Christiania—New York. I Liniens Skibe avancerede han til Hovmester, og senere blev han forfremmet til den betydningsfulde Stilling som Regnskabsfører, eller som det hed den Gang, Forvalter, først i s/s »Amerika«, senere i »Island« og »Hekla«. Da Thingvallaselskabet i 1896 overgik til Det Forenede Dampskibsselskab under Navnet »Skandinavien—Amerika-Linien«, fulgte Regnskabsfører Petersen med over i dette Selskab, og han kom i 1903 med Liniens første store, nye Skib, »Oscar II«, senere sejlede han med »Hellig Olav« og »United States«.

Da »Frederik VIII« i 1913 som nyt Skib indlemmedes i Flaaden, fulgte han med over i dette Skib, som han sejlede med, indtil han i 1924, da Aldersgrænsen, de 65 Aar, var naaet, forlod Sølivet, som han havde tilhørt hele sit Liv.

Petersen efterlader sig fem voksne Børn, der alle er bosat i Amerika.

Efteraarlejr for Sømandshustruer og Børn

Indenlandsk Sømandsmission afholder fra i Dag og 14 Dage frem i Tiden en Sommerlejr for Sømandshustruer, hvis Mænd enten sejler i det fremmede eller befyrgtes forlist, ved Høve Strand. Lejren har 200 Deltagere.

Nyt Skib til »Triton«

Rederiaktieselskabet »Triton«, København, der hører ind under Kulfirmatet K. O. K. S., Wilders Plads, har til Ring Andersens Træskibsværft i Svendborg afgivet Ordre paa en 3-mastet Motorskonnert, der skal bygges til »Bureau Veritas« højeste Klasse.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

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.

Det nye Skib, der bliver af lignende Størrelse og Type som den i Fjor fra samme Værft til Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, leverede 3-mastede Motorskonnert »Lehnskov«, skal være færdig til Aflevering i Løbet af April Maaned næste Aar. Skibet faar en Længde af 27 m, Bredden bliver paa 6,9 m og Dybden 2,9 m, medens Lastevevnen kommer op paa 180 Tons d.w. Der indsættes en Dieselmotor fra Bukh's Fabriker i Kalundborg paa 120 H.K., og iøvrigt udstyres Skibet med elektrisk Lys og 2 oliedrevne Motorspil.

Alligevel ikke Vikingskib i Kolding

Dr. phil. Therkel Mathiasen fra Nationalmuseet og Ingeniør Knud E. Hansen har nu beset det formentlige Oldtidsskib fra Kolding Fjord og konstaterer, at det ikke stammer fra Vikingetiden, men antagelig fra den tidligere Middelalder, antagelig fra 13. Aarhundrede. Vraget vil næppe kunne hæves før efter Krigen, bl. a. fordi man savner den nødvendige Konserverings-Vædske.

Naar Pengene sidder løse

»Fredericia Dagblad« fortæller:

Pengene har Ord for at sidde lidt løse i Esbjerg i disse Krigens Dage. At Beretningerne herom ikke er lutter Overdrivelse, vidner nedenstaaende om:

En ung Fredericianer kom i Toget Nord paa i en Kupé sammen med to Sømænd fra Esbjerg og deres respektive Koner. Sømændene berettede, at de havde overnattet i Fredericia, men da Hotellerne var optaget, blev de henvist til privat Logi. Da de fandt Betalingen for lille, forhøjede de den næsten til det dobbelte — og gav hver 5 Kr. i Drikkepenge.

Da Fredericianeren stoppede sin Shagpipe af en 50 gr Pose (en Blanding af dansk og europæisk Tobak), bød de ham rask 10 Kr. for Restindholdet. Han ønskede dog ikke at sælge, men tilbød dem en gratis Smøg. Som Tak trakterede de ham med en Bajer. For ikke at tørste paa Rejsen havde de taget en halv Kasse Øl med fra Esbjerg. Iver Gang en Flaske var tom, røg den ud af Vinduet, — Damerne fik en Sjat Øl i medbragte Glas, og Glassene røg samme Vej som de tomme Flasker. Den halve Kasse Øl var tømt inden Ankomsten til Horsens.

Mændene fortalte, at de hver havde tjent 4000 Kr. pr. Maaned, og at de nu var ude paa en lille Fornøjelsestur til Aarhus.

Den er nok blevet god.

»Gripsholm« til Østen

Det japanske Udenrigsministerium har bebudet en ny Udveksling af japanske og amerikanske Statsborgere og kinesiske Embedsmænd. Den vil finde Sted midt i Oktober i Mormugao paa Goa. I Meddelelsen hedder det, at ialt omtrent 1500 Statsborgere fra forskellige Stater vil blive omfattet af denne Udveksling. Det japanske Udvekslingsskib »Teia Maru«, og Svenska Amerika Liniens Motorskib »Gripsholm« vil foretage Farterne.

Den svenske Grækenlands-Trafik

Det svenske Motorskib *Formosa* er ankommet til Piræus med Korn og andre Levnedsmidler til den græske Befolkning. Det er derved blevet muligt at forhøje de formindskede Brødrationer.

Den finske Skibsbygningsindustri

Den finske Skibsbygningsindustri har faaet visse Toldlettelser indrømmet med Hensyn til Indførsel af Raastoffer og Halvfabrikata. Iøvrigt oplyses det, at Flyvemaskineindustrien vil faa de samme Lettelser.

Indskrænkninger i den norske Kysttrafik

Fra i Onsdags — den 1. September — indtraadte de samme Indskrænkninger i Sejladsen langs den norske Kyst, som gælder for Trafikken inde i Landet, saaledes at man med visse Undtagelser skal have Politiets Tilladelse til at rejse. Indskrænkningerne gælder ogsaa for Gods-trafikken. Trafikken paa Oslo Fjord rammes ikke af disse Restriktioner.

Ny svensk-italiensk Cellulose-Aftale

Mellem Italien og Sverige er der sluttet en ny Cellulose-Aftale. Den svensk-italienske Komite har fastsat de Kontingenter, som Sverige skal levere i andet Halvaar af 1943, og som retter sig efter Vareudbyttet i første Halvaar 1943. I Tillæg hertil skal Sverige levere et Ekstrakontingent til en Værdi af 900.000 svenske Kroner.

Vegetabilsk Olie fra Argentina

Den argentinske Regering, som fornylig har udfærdiget et principielt Forbud mod Udførsel af vegetabiliske Olier, har nu givet visse Undtagelsesbestemmelser. Paa visse Betingelser er følgende Kontingenter frigivet: 15.000 Tons Solsikkeolie, 8.000 Tons Jordnøddeolie, 8.000 Tons Bomuldsfrøolie, 31.000 Tons Planteolie og 3.000 Tons Oliekager. Det er først og fremmest for at vise en Imødekommenhed overfor U. S. A., at Argentina nu har tilstaaet disse Lempelser, men i Regeringens Redegørelse henvises der udtrykkligt til Sverige, som har placeret store Mængder af Ordre paa vegetabiliske Olier.

Argentina køber Italiensk Tankeskib

Det beskadigede italienske Motortankeskib *Odero* paa 8.200 BRT., som ligger i argentinsk Havn, er købt af et argentinsk Privatrederi. Skibet skal repareres i Buenos Aires.

PERSONALIA

40 Aars Jubilæum

Skibsmaskininspektør i Statsbanerne *H. C. Schambye* fejrede i Onsdags 40 Aars Dagen for sin Ansættelse i D. S. B.'s Søfartsvæsen. Skibsmaskininspektøren, der er 66 Aar gammel og stammer fra Ærøskøbing, sejlede i nogle Aar som Maskinassistent i den gamle Thingvallalinje om Bord i Udvandrer-skibene. Han var med, da Det Forenede Dampskibs-Selskab overtog Thingvallalinjen og sejlede en Del Aar som Maskinmester i *Oscar II* og *United States*. Fra sin Ansættelse i D. S. B. i 1903 og indtil han i 1918 knyttedes til Søfartschefens Kontor, sejlede Schambye paa forskellige Overfarter.

Han udnævntes i 1922 til Maskininspektør.

25 Aars Jubilæer

Paa Onsdag — den 8. September — kan Overskibsfyrbøder *S. J. Andersen* fejre 25 Aars Jubilæum indenfor D. S. B.

I Onsdags fejrede Matroserne *V. A. Kantsø* og *N. P. Nielsen*, Storebæltsoverfarten, 25 Aars Jubilæum i Statsbanernes Tjeneste.

Statens Skibstilsyn

Ingeniøraspirant *Pool Fibiger* er udnævnt til Ingeniør under Statens Skibstilsyn.

Maskinistundervisningen

Til den paa Maskinistiskolen afholdte Haandværkerprøve havde der indstillet sig 33 Eksaminander, hvoraf 32 bestod.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

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 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 6,3 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pøse eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for 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 lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsning og Ladning. I Frihavnen besørger Løsning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldbaven efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 15,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, 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 Bredder 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lods-penge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsning og Lastning: Løsning og Lastning 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 Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. 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 8,4 m. Havneafgifter pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Løsning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgifter (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindravne 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. 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, alt pr. m³. Løsning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdamperer er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havneapothek. 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 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: 1,60 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 Ioh. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre. for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. ulovord. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ulyvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løs. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kulhalingplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 2. September 1943.

Nr. 35.

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

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

I. Østersøen.

1347. Danmark. Bornholm. Dueodde WSW. Vrag fjernet.

Vraget, der var sunket paa c. $54^{\circ} 54',_9$ N. $14^{\circ} 45',_9$ E., c. 12 Sm 244° fra *Dueodde* N. Fyr, er fjernet.

1348. Danmark. Bornholm. Rønne Havn Indsejling. Vrag.

Et Vrag ligger sunket i Indløbet til *Rønne* Havn paa c. $55^{\circ} 05',_6$ N. $14^{\circ} 41',_2$ E. c. 300 m udenfor Bølgebryderen og netop N. for Indsejlingsfyrlinien.

1349. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 33/1850. Berlin 1943.)

Den 12., 20. og 27. September 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 1700 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.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet saunt fra Baaken paa E.-Molen.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

1350. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejllob. Barhöft NE. Tilsanding.

(N. f. S. Nr. 33/1851. Berlin 1943.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 27/1110 1943 meddeles, at Farvandet mellem de røde Spirtønder *V* paa c. $54^{\circ} 27',_0$ N. $13^{\circ} 03',_3$ E. og *X* (eller mellem de sorte Spidstønder *19* og *21*) er oprenset, saaledes at der atter paa dette Sted findes en Dybde af 5 m.

Oprensning i Farvandet i *Vierendehrinne* mellem de røde Spirtønder *D* og *E* (eller mellem de sorte Spidstønder *26* paa c. $54^{\circ} 26',_1$ N. $13^{\circ} 02',_8$ E. og *27*) er paabegyndt. (E. f. S. Nr. 27/1110 1943.)

1351. Tyskland. Kieler Bugt. Hochwacht Bucht. Putløs Skydeomraade forandret.

(N. f. S. Nr. 34/1902. Berlin 1943.)

Putløs Skydeomraade begrænses nu af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) $54^{\circ} 20',_4$ N. $10^{\circ} 38',_9$ E. | d) $54^{\circ} 25',_0$ N. $10^{\circ} 52',_3$ E. |
| b) $54^{\circ} 24',_0$ N. $10^{\circ} 38',_5$ E. | e) $54^{\circ} 18',_8$ N. $10^{\circ} 52',_3$ E. |
| c) $54^{\circ} 25',_0$ N. $10^{\circ} 45',_8$ E. | f) $54^{\circ} 18',_8$ N. $10^{\circ} 38',_9$ E. |

(Se Tillæg).

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1352. Danmark. Sundet. Saltholm NE. Vrag nedsprængt. Vragafmærkning inddraget.**

Det i E. f. S. Nr. 4/361 1943 nævnte Vrag, der er sunket i 6 m Vand paa $55^{\circ} 41' 02''$ N. $12^{\circ} 49' 50''$ E., c. 2 Sm E. t. N. for *Saltholm* N.-Spids, er nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af $6,0$ m. Den ved Vraget udlagte Vragvager med 2 grønne Flag er inddraget.

(E. f. S. Nr. 4/361 1943. Kort Nr. 132, 130, 125 og 180.)

1353. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. t. S. Vrag.

Et Vrag, hvoraf en Mast rager $2\frac{1}{2}$ m op over Vandet, rapporteres at være sunket paa c. $55^{\circ} 27'$ N. $12^{\circ} 37'$ E., c. $6,2$ Sm 212° fra *Drogden* Fyr.

1354. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogo S. Afmærkning forandret.

E. f. S. Nr. 34/1326 1943 udgaar og erstattes med:

Afmærkningen ved *Bredemulshage*, S. for *Bogo*, er forandret, som følger:

1. En rød Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Bogo* S., er udlagt i 10 m Vand paa $54^{\circ} 54'$ ($12''$) N. $12^{\circ} 02'$ ($10''$) E., S. for $5,0$ m Pullen.

2. *Bredemulshage* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er flyttet c. 170 m mod SSW. og udlagt i 10 m Vand paa $54^{\circ} 54'$ ($37''$) N. $12^{\circ} 01'$ ($03''$) E.

(E. f. S. Nr. 34/1326 1943. Kort Nr. 162, 161, 187, 126 og 180. Danske Lods III, Side 240. Søm.-Fort., Side 91, Nr. 15 A og 16.)

1355. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Slipshavn W. t. S. Skibsfartshindring fjernet. Afmærkning inddraget.

Den i E. f. S. Nr. 20/915 1943 nævnte Skibsfartshindring paa $55^{\circ} 16' 58''$ N. $10^{\circ} 48' 19''$ E., c. $0,8$ Sm 259° fra *Slipshavn* Fyr, er fjernet. Den ved Hindringen udlagte Vragvager med 2 grønne Flag er inddraget.

(E. f. S. Nr. 20/915 1943.)

1356. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Taars Fyr W. Oplysning om Vrags Plads.

Pladsen for det i E. f. S. Nr. 33/1300 1943 nævnte Vrag, af hvilket en Mastestump rager c. $\frac{1}{2}$ m op over Vandet, og som er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 15 m NØ. for Vraget, er $54^{\circ} 52' 28''$ N. $11^{\circ} 00' 06''$ E., c. 1,1 Sm 268° fra Taars Fyr. Vanddybden paa Stedet er 5 m.

(E. f. S. Nr. 33/1300 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1357. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 26. August 1943 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

(E. f. S. Nr. 30/1203 1943.)

1358. Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke udlagt.

En hvid Stage med Halmvisk, *Lynæs Havn*, er udlagt paa $55^{\circ} 56'$ ($24''$) N. $11^{\circ} 52'$ ($20''$) E, ved E-Siden af Indsejlingen til *Lynæs Havn* og c. 150 m fra *Lynæs Havn* Fyr. (Kort Nr. 116 og 116 B. Danske Lods II, Side 164. Søm.-Fort. Side 48, Nr. 7 A.)

1359. Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Dybde i Indsejling atter normal.

Dybden i Indsejlingen til *Anholt Havn* paa c. $56^{\circ} 42',_0$ N. $11^{\circ} 30',_7$ E. er efter foretaget Oprensning atter normal, 3,7 m.

(E. f. S. Nr. 13/679 1943.)

1360. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.

Under Hensyn til, at Vanddybden i den udgravede Del af Svajebassinet W. for *Aggersundbroen* er aftaget, er de 4 rødmaalede Stager, der var udlagt paa N.-Siden af Svajebassinet henholdsvis c. 300, 500, 700 og 900 m fra Broen, midlertidigt inddraget, og der er midlertidigt udlagt 2 røde Stager paa 4 m Kurven henholdsvis c. 550 og 1075 m fra Broen.

Aggersundbroen: c. $56^{\circ} 59',_9$ N. $9^{\circ} 17',_8$ E.

(E. f. S. Nr. 32/1275 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1361. Norge. Varangerfjord. Vadsø. Ankringsforbud.

(N. f. S. Nr. 34/1927. Berlin 1943.)

Det er forbudt at ankre indenfor et 150 m bredt Omraade, der strækker sig mod Nord og Syd fra Pladsen c. $70^{\circ} 04',_9$ N. $29^{\circ} 39',_{25}$ E.

1362. Norge. Senja. Gisund. Finnsnesrenna. Vragbelysning atter tændt.

(K. f. F. Nr. 9. Oslo 1943.)

Det paa Vraget paa $69^{\circ} 14' 04''$ N. $17^{\circ} 57' 52''$ E. anbragte Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver $2,5^s$, er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 17/772 1943.)

1363. Norge. Vågsfjorden. Harstad. Nattpærring.

(N. f. S. Nr. 34/1934. Berlin 1943.)

Indsejling til *Harstad* Havn paa c. 68° 48' N. 16° 34' E. er forbudt
 i Tiden 25. August —14. September 1943 fra Kl. 2300 til Kl. 0400.
 i — 15. September—30. September 1943 - - 2100 - - 0500.
 i — 1. Oktober —31. Oktober 1943 - - 2000 - - 0600.
 i — 1. November—30. November 1943 - - 1800 - - 0800.
 i — 1. December—31. December 1943 - - 1700 - - 0900.
 Rutedampere er undtagne fra Bestemmelserne.

1364. Norge. Buholmråsa. Sømærke udlagt.

(N. f. S. Nr. 33/1878. Berlin 1943.)

En rød Stage er udlagt paa 64° 25' 20" N. 10° 27' 18" E., NNE. for 11 m Skæret
 E. for *Rauskitshjør*.

1365. (T). Norge. Sildegapet. Skongsnes Fyr. Midlertidigt Fyr tændt.

(K. f. F. Nr. 9. Oslo 1943.)

Det i E. f. S. Nr. 27/1144 1943 nævnte midlertidige Fyr paa c. 62° 01',₇ N. 5° 07',₇ E., ved *Skongsnes* Fyr, er tændt. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 5^s. og lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pejł. fra 168° til 170°. | 6. Grønt i Pejł fra 262° til 279°. |
| 2. Rødt i — - 170° - 178°. | 7. Rødt i — - 279° - 311°. |
| 3. Hvidt i — - 178° - 205°. | 8. Hvidt i — - 311° - 316°. |
| 4. Rødt i — - 205° - 254°. | 9. Grønt i — - 316° - 321°. |
| 5. Hvidt i — - 254° - 262°. | |

(E. f. S. Nr. 27/1144 1943.)

1366. Norge. Fedje (Feje) Havn. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 34/1918. Berlin 1943.)

I E. f. S. Nr. 4/376 1943 rettes Punkt B. 12 til følgende:

1. Al Sejlads gennem det E.-lige Indløb til *Fedje (Feje)* Havn paa c. 60° 47',₀ N. 4° 43',₃ E. er forbudt.
 2. Sejlads gennem det N.-lige Indløb paa c. 60° 47',₁ N. 4° 42',₈ E. er forbudt i Tiden Kl. 2200—0600.
- Passage i Døgnets øvrige Timer skal i begge Retninger foregaa tæt langs Indløbets S.-Side.

1367. Norge. Hordaland. Hjeltfjorden. Rongsund. Spærret Omraade forandret.

(N. f. S. Nr. 33/1876. Berlin 1943.)

E. f. S. Nr. 1/190 1943, Punkt 3, forandres til følgende:

3. *Rongsundet*: Et Omraade begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) 60° 30',₁ N. 4° 56',₂ E.
- b) 60° 29',₉ N. 4° 56',₁ E.
- c) 60° 29',₅₅ N. 4° 56',₄ E.
- d) 60° 29',₅₅ N. 4° 55',₈ E.

(E. f. S. Nr. 1/190 1943.)

1368. Norge. Hjeltfjorden. Mineomraade.

(N. f. S. Nr. 33/1875. Berlin 1943.)

Man advares imod at sejle og at fiske indenfor et Omraade, som begrænses af
 Linier, som følger:

Mod S y d : Breddeparallel 60° 33' N.

I *Stravnsund*: Forbindelseslinien mellem

- a) 60° 34',₂ N. 4° 50',₁₅ E. og
- b) 60° 35',₁₂ N. 4° 50',₁₅ E.

Mod N o r d : Forbindelseslinien mellem

- a) 60° 36',₀₅ N. 4° 51',₈ E., *Heimferneset*, og
- b) 60° 36',₀ N. 4° 57',₀ E., *Nesodden*.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1948	
1/1	Bekendtgørelse om Søjlanvisninger for Skibe.
1/2	Oplysning om <i>danske</i> Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3	Bekendtgørelse om Lodatvang ved <i>Lillebæltsbroen</i> og <i>Storstromsbroen</i> .
1/6	Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i <i>danske</i> Farvande.
2/250	
2/251	
4/342	
7/452	
8/496	
13/652	
14/706	
16/759	
18/799	
19/847	
23/995	
33/1285	

I. Østersøen.

1948	
1/7	<i>Østersøen</i> . Oplysning om Operationsomraade.
1/8	} <i>Østersøen</i> , E.-lige Del. Mineomraader.
25/1060	
18/800	<i>Danmark</i> . <i>Langeland</i> SW.-Kyst. <i>Bagenkop</i> Havn Indsejling. Tilsanding.
21/932	<i>Danmark</i> . <i>Falster</i> E.-Kyst. <i>Hesnæs</i> Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
23/996	<i>Danmark</i> . <i>Fakse</i> Havn. Oplysning om Dybde.
34/1324	<i>Danmark</i> . <i>Bornholm</i> . <i>Ronne</i> Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.
1/14	<i>Danmark</i> . <i>Bornholm</i> . <i>Hammerhavnen</i> . Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/16	<i>Danmark</i> . <i>Bornholm</i> . <i>Nekæs</i> Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
1/18	<i>Danmark</i> . <i>Christiansø</i> . Søjladsforskrift.
3/299	<i>Sverige</i> . <i>Trelleborg—Falsterbokanalen</i> . Søjlanvisning af Hensyn til Minefaren.
7/455	<i>Sverige</i> . <i>Trelleborg—Smygebuk</i> . Søjlanvisning.
28/1153	<i>Sverige</i> . <i>Ahus</i> S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/19	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> <i>Skærgaard</i> . Søjlads-hindringer.
1/21	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> <i>Skærgaard</i> . Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> Red. Torpedoindskydningsabanor.
34/1335	<i>Sverige</i> . <i>Kalmarsunds djupränna</i> . Soopnaalingsarbejde. Advarsel.
1/24	<i>Sverige</i> . <i>Kalmarsund</i> . Søjladsforskrift. Uddybningsarbejder.
28/1154	<i>Sverige</i> . <i>Kalmarsund</i> . <i>Sillåsen</i> . Midlertidigt Fyr tændt.
23/998	<i>Sverige</i> . <i>Öland</i> E.-Kyst. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/25	<i>Sverige</i> . <i>Öland</i> E. Oplysninger om Søjlløb og Afmærkning.
1/26	<i>Sverige</i> . <i>Öland</i> E. Miner udlagt.
1/27	<i>Sverige</i> . <i>Arholma</i> og <i>Landsort</i> . Anvisninger angaaende Ankring.
1/28	<i>Sverige</i> E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
19/851	<i>Sverige</i> . <i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser.

- 1948
1/29 Sverige. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
1/30 Sverige. *Oxelösund*. *Marsviken*. Bombekastningsøvelser.
1/31 Sverige. *Gotland N.-Kyst*. *Fårösund*. Miner udlagt. Advarsel.
1/32 Sverige. *Gotland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.
34/1338 Sverige. *Gotland E.-Kyst*. *Fårösund*. Indsejling spærret.
19/849 Sverige. *Gotland E.-Kyst*. *Fårösund S*. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
19/850 Sverige. *Gotland E.-Kyst*. *Slite—Östergarn*. Skydeøvelser.
1/33 Sverige. *Hävringe—Kråkelund*. Miner udlagt.
1/34 Sverige. *Sejlløbet Arkö—Häradsjär*. *Barösund*. Lods fartøj udlagt.
1/35 Sverige. *Utlången—Landsort*. *Hävringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrakibs Plads.
6/428 Sverige. *Nyköping E*. Skydeøvelser. Advarsel.
1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund*. Forbud mod Ankring.
1/37 Sverige. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved *Viksten*. Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.
7/456 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Landsort—Dalarö* *Sejlløb*. *Östra Röko*. Lods fartøjs Plads.
1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Arholma*. *Svenska Högarna*. *Huvudskär*. Forbudte Løb.
1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Härsfjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.
15/717 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Skydeøvelser.
1/41 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/42 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
17/782 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Lindalsundet E*. Sejladsforskrift.
1/43 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Vazholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
1/44 Sverige. *Södra Kvarnen*. Minespærring. Advarsel.
1/45 Sverige. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt *Sejlløb* og Lods farvand.
32/1254 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Löfstabukten N*. Skydeøvelser.
32/1255 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Skutskär ENE*. Skydeøvelser.
32/1256 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Gävle*. *Sejlløb* spærret. Afmærkning inddraget.
23/999 Sverige. *Bottniske Bugt*. Udsendelser fra Radiofyr midlertidigt forandret.
21/939 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Nederkalix Skærgaard*. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/49 Finland. *Skärgårdshavet*. *Aland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
32/1258 Estland. *Riga Bugt*. Spærret Omraade.
1/50 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
1/51 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt slukket.
1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Lodstvang.
1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.
1/54 Tyskland. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.
1/55 Tyskland. *Memel* Anduvning. Skydeomraade.
3/320 } Tyskland. *Memel* Anduvning. Forbudt Omraade.
3/321 }
1/56 } Tyskland. *Pillau* Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/57 }
1/58 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Pillau W*. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/59 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Pillau W. t. S*. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/61 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Kahlberg*. Forbudt Omraade.
30/1195 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Kahlberg*. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
1/64 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Gotenhafen*. Sejladsforskrift.
14/694 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Gotenhafen*. Signal ved Passage af *Hela*.
1/65 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Putziger Wiek*. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
1/66 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Putziger Wiek*. Skydeøvelser.
1/67 Tyskland. *Nest*. Skydeøvelser.
35/1349 Tyskland. *Kolberg W*. Skydeøvelser. Advarsel.
1/68 Tyskland. *Swinemünde*. Advarsel til Søfarende.
1/69 Tyskland. *Rügen E.-Kyst*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/70 Tyskland. *Darsser Ort W*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
17/768 Tyskland. *Warnemünde*. *Warnow*. Uddybningsarbejder.
22/976 Tyskland. *Warnemünde W*. Skydeøvelser.
1/71 Tyskland. *Mecklenburg Bugt*. *Lübeck Bugt*. *Pelzerhaken* Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
1/72 Tyskland. *Kieler Bugt*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/73 Tyskland. *Kieler Bugt*. *Schönberg Baake NNW*. Oplysning om Flaade. Advarsel.
1/74 Tyskland. *Kieler Fjord*. Undervandshindringer. Advarsel.
1/75 Tyskland. *Kieler Fjord*. *Bülk NE*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
13/667 Tyskland. *Kiel Havn*. *Hollenau Red*. Forbud mod Ankring.
6/433 Tyskland. *Kiel Havn*. *Möllenort W*. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/76 Tyskland. Passage gennem *Kielerkanalen*.
1/77 } Tyskland. *Eckernförde Fjord*. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
1/78 }

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

- 1948
 1/79 Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
 1/80 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.
 1/81 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder iværksat. Advarsel.
 20/926 Danmark. Sundet. Helsingør) Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
 17/787 Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsbøje udlagt.
 18/826 Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke forandret.
 1/82 Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.
 1/83 Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 18/827 Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke forandret.
 21/944 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
 1/85 Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
 21/945 Danmark. Sundet. Skovshoved Havn E. Kapsejladsmærke udlagt.
 1/86 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.
 34/1326 Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.
 1/88 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
 1/89 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 19/890 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalvebod Brygge. Kulkræner under Reparation.
 Advarsel.
 7/469 Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.
 1/91 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
 1/93 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning.
 Advarsel.
 8/499 }
 11/584 } Sverige. Sundet. Sejlruter afmærket. Sejladsforskrifter.
 22/994 }
 27/1114 }
 34/1340 } Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
 1/95 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 29/1184 Sverige. Sundet. Kopparverket. Fyr midlertidigt slukket.
 33/1317 Sverige. Sundet. Malmöredd Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.
 1/96 Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.
 1/97 } Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
 24/1055 }
 1/98 Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.
 1/99 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning.
 Sømærker flyttet.
 30/1200 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning
 om Dybde.
 23/1024 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Havnearbejder.
 4/378 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af
 Isen.
 1/107 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.
 1/108 Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiakerihavn. Dybde midlertidigt
 aftaget.
 7/400 Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-
 anvisning.
 1/110 Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.
 18/832 Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.
 1/111 Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrr ødselagt.
 21/948 Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
 8/501 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/115 Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde.
 1/116 Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
 25/1070 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Sis SE. Bøjer midlertidigt udlagt.
 Advarsel.
 31/1239 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 1/118 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Erøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.
 1/119 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.
 8/482 Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
 29/1185 Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Dybde midlertidigt aftaget. Fyr midlertidigt flyttet.
 Advarsel.
 1/123 Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.
 1/124 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
 1/125 Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
 21/953 Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Førgøhavn. Tilsanding. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1948
 1/127 *Kattegat. Skagerrak.* Advarsel for Fiskere.
 1/128 *Danmark. Kattegat.* Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat.*
 1/129 *Danmark. Isefjord. Hundested* Havn. Oplysning om Dybde.
 1/130 *Danmark. Kattegat. Hundested* W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.
 35/1357 *Danmark. Isefjord.* Gravede Rønde over *Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
 26/1097 *Danmark. Isefjord. Jægerspris.* Skydeøvelser. Advarsel.
 17/771 *Danmark. Isefjord. Bramsnæs* vig. Skydning med Torpedoer. Advarsel.
 26/1098 *Danmark. Isefjord. Inderbredning. Holbæk Fjord.* Skydeøvelser. Advarsel.
 20/919 *Danmark. Isefjord. Holbæk* Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikkhavn.*
 1/133 *Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 21/955 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner* Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/137 *Danmark. Kattegat. Samsø* W.-Kyst. *Sølvig* Bro. Dybde aftaget.
 1/138 *Danmark. Kattegat. Samsø* W.-Kyst. *Maarup* Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 1/139 *Danmark. Kattegat. Aarhus* Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 1/140 *Danmark. Kattegat. Grenaa* Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 18/838 *Danmark. Kattegat. Grenaa* Radiofy. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 1/141 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrslib.
 1/142 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup* Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 *Danmark. Kattegat. Jylland* E.-Kyst. *Asaa* Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 2/296 *Danmark. Kattegat. Frederikshavns* Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/242 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.
 33/1303 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Taangesignal midlertidigt i Uorden.
 1/243 *Danmark. Kattegat. Skagens* Havn. Fyr midlertidigt forandret.
 1/144 *Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby* Havn. Dybde aftaget.
 1/145 } *Sverige* W.-Kyst. *Kattegat* og *Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
 23/1010 }
 14/703 *Sverige. Kattegat. Halmstad* Indsejling. Uddybningsarbejder. Lystønde inddrages i kortere Perioder.
 1/146 *Sverige. Kattegat. Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/147 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Skærgaard. Ankringsforbud.
 1/148 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 15/731 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen.*
 19/873 *Danmark. Limfjorden.* *Aggersundbroen* W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
 16/753 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen* W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 35/1360 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen* W. Afmærkning midlertidigt forandret.
 1/153 *Danmark. Limfjorden. Skive* Havn. Dybde aftaget.
 1/154 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørøde* Bro. Tilsanding.
 25/1086 *Danmark. Limfjorden. Glyngøre* Fiskerihavn Indsejling. Tilsanding.
 1/157 *Danmark. Limfjorden. Vilsund* Anlægsbro. Dybde aftaget.
 1/159 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer* Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 2/273 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer* Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1/160 *Danmark. Limfjorden. Odde* sundbroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Odde-sundbroen.*
 6/451 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Fyr væltet.
 33/1307 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn* Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 29/1187 *Danmark. Skagerrak. Skagen* Signalstation. Vindsemafør midlertidigt nde af Virksomhed.
 27/1134 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals* Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
 31/1242 } *Sverige. Skagerrak. Løbet Göteborg—Marstrand.* Fyrbelysning og Afmærkning forandres.
 32/1276 }
 24/1059 *Sverige. Skagerrak. Grebbestad* NW. Skydeøvelser. Advarsel.
 1/165 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 27/1137 *Norge. Oslofjord. Drøbak—Enge.* Sejladsbestemmelser.
 1/166 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1948
 30/1210 *Norge. Øst-Finnmark. Vardø* E. Mineomraade. Advarsel.
 35/1361 *Norge. Varangerfjord. Vadsø.* Ankringsforbud.
 1/167 } *Norge. Farlige Omraader.* Advarsel.
 21/958 }
 20/921 *Norge. Kamøy Fjord.* Mineomraade.
 20/922 *Norge. Porsanger Fjord.* Mineomraade.

- 1948
21/959 Norge. *Vest-Finmark*. Færligt Omraade. Advarsel.
1/189 Norge. *Rognsund*. Mineomraade. Sejlads forbudt.
1/170 Norge. *Kvalsund og Langsund*. Mineomraade. Advarsel.
14/704 Norge. *Lyngensfjord*. Mineomraade.
1/171 Norge. *Tromsø- og Sandesund*. Forbud mod Ankring.
30/1211 Norge. *Senja og Troms. Melangen—Grøtøydjupet*. Mineomraade. Advarsel.
35/1363 Norge. *Vågsfjord. Harstad*. Natspærring.
7/465 Norge. *Vågsfjord. Harstad*. Forbud mod Ankring.
1/173 Norge. *Vestfjord*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/174 Norge. *Lofoten. Svolvær*. Alarmtilstand.
1/175 Norge. *Folla*. Spærret Omraade.
27/1141 Norge. *Bodø W.* Spærret Omraade.
1/176 Norge. *Stifjord—Fugløvfjord*. Mineomraade.
23/1013 Norge. *Vestfjord. Fugløvvær—Måløy—Skarholm*. Mineomraade.
28/1168 Norge. *Sør-Helgeland. Vessensfjorden*. Spærret Omraade.
25/1078 Norge. *Vikten—Vega*. Mineomraade.
30/1213 Norge. *Namsenfjord. Namsos*. Sejladsforskrift.
30/1214 Norge. *Sør- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna*. Mineomraade. Advarsel.
24/1040 Norge. *Nord-Trøndelag. Flalanger. Strandøysundet*. Mindre Dybde rapporteret.
2/277 Norge. *Nord-Trøndelag. Namsenfjorden*. Spærret Omraade.
24/1041 Norge. *Sør-Trøndelag*. Grunde rapporteret. Advarsel.
28/1107 Norge. *Trondheimsleia*. Mineomraade.
16/765 Norge. *Trondheim Omraade*. Spæringsbestemmelser.
1/180 Norge. *Trondheim Fjord*. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
1/181 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red.* Forbud mod Ankring.
31/1243 Norge. *Trondheim Red.* Skibsfartsforskrift.
24/1042 Norge. *Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet*. Grund.
27/1143 Norge. *Hustadviken*. Spærret Omraade.
11/599 Norge. *Kristiansund og Aalesund*. Spærrede Omraader. Sejladsforskrifter.
11/600 Norge. *Giskoy N.* Spærret Omraade.
1/182 Norge. *Giskøysund og Kjerringsund*. Spærrede Omraader.
1/183 Norge. *Stadlandet*. Mineomraade.
19/876 Norge. *Gorsen*. Sejladsforskrift.
1/184 Norge. *Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden*. Spærrede Omraader.
16/757 Norge. *Florøy*. Afspæringsbestemmelser.
12/646 Norge. *Bue (Aspa) Fjord—Stavfjord*. Mineomraade.
25/1079 Norge. *Granesund*. Gennemsejling forbudt.
1/185 Norge. *Fens- og Sognefjord Anduvning*. Mineomraade.
30/1215 Norge. *Masfjord*. Løb spærret.
1/186 Norge. *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
1/187 Norge. *Hordaland. Bergen Havn*. Klargøring af Lanterne.
2/278 } Norge. *Bergen Anduvning*. Spærrede Omraader.
13/081 }
13/682 } Norge. *Bergen Anduvning*. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
1/188 } Norge. *Hordaland. Lerøyfarvandene*. Spærretid.
1/189 } Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane*. Spærring af Havne. Advarsel.
35/1368 } Norge. *Hjeltefjorden*. Mineomraade.
1/190 } Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W.* Spærrede Omraader. Advarsel.
35/1367 }
35/1369 } Norge. *Grimstadfjord*. Natspærring.
35/1370 } Norge. *Fusefjord. Hatvikbuk*. Sejladsforskrift.
1/191 } Norge. *Selbjørnfjord*. Færligt Omraade.
11/601 } Norge. *Selbjørnfjord Anduvning*. Mineomraade.
28/1168 } Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibransøysund*. Gennemsejling forbudt.
30/1216 } Norge. *Rogaland. Haugesund*. Spærret Omraade.
1/193 } Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord*. Mineomraader.
1/194 } Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
12/647 } Norge. *Byfjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.
35/1371 } Norge. *Listerfjord og Hitterøysund*. Natspærring.
24/1043 } Norge. *Vest-Agder. Ullerøysund*. Grund rapporteret.
4/374 } Danmark. *Hanstholm*. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
1/195 } Danmark. *Vorupør*. Fyr midlertidigt slukket.
34/1346 } Danmark. *Tyborøn Lys- og Fløjtetønde* midlertidigt inddraget for Eftersyn.
1/196 } Danmark. *Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn*. Dybde aftaget.
1/197 }
8/490 } Danmark. *Graadyb*. Sandforskydning. Advarsel.
1/199 } Danmark. *Esbjærg Havn*. Oplysning om Dybdeforhold.
10/564 } Danmark. *Manø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.
1/200 } Danmark. *Rømø E.* Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
Oplysning om Dæmning.
1/201 } Lister Dyb. *Rømø—Sild*. Forbud mod Ankring.

- 1948
 1/202 *Tyskland. Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.
 35/1372 *Tyskland. Ems.* Skydøvelser.
 1/203 *Holland.* Forbudte Omraader.
 25/1082 *Holland.* Sejladsforskrift.
 1/204 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens* ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1948
 1/238 *Skagerrak. Nordsøen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
Danmark.
 1/205 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/206 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/207 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/208 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/209 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 22/984 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 31/1244 } *danske* Farvande.
 1/211 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk* Havn til *Sverige*.
 1/212 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 24/1044 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby*.
 30/1222 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masned Sundbroen*.
 34/1334 *Jylland E.-Kyst. Sjælland N.-Kyst.* Politibekendtgørelse angaaende Sejlads.
Norge.
 1/213 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/214 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.

 1/215 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
 4/376 }
 13/686 } *Norge S.- og W.-Kyst.* Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 35/1366 }
Sverige.
 1/216 *Sverige.* Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/282 *Sverige. Neutralitetslobet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 1/217 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 33/1314 }
 1/218 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
 20/923 }
 1/219 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/220 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.
 1/221 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
 1/222 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 28/1173 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 1/224 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/225 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 1/227 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 1/228 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 1/229 *Göteborg* og *Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/230 *Sverige.* Midlertidige Lodsfarvande.
 16/758 Opmaalingsarbejder 1943. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
Tyskland.
 1/231 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/232 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
 1/233 Advarsel til Søfarende i Hønhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/234 Afstandssignal. Advarsel.
 1/235 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 1/237 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
 4/377 Afmærkning. Advarsel.

I *Sætreosen og Herdlefjord*: Forbindelseslinien mellem

a) $60^{\circ} 35',_{43}$ N. $4^{\circ} 59',_{45}$ E. og

b) $60^{\circ} 33',_{03}$ N. $4^{\circ} 59',_{45}$ E.

Man kan passere Farvandet paa Kurser, der opgives af de tyske Havnekaptajner. Skibe, der ikke har faaet Underretning om disse Kurser, skal anløbe Kontrollfartøjerne paa følgende Pladser:

a) c. $60^{\circ} 31',_{2}$ N. $4^{\circ} 57',_{1}$ E.

b) c. $60^{\circ} 37',_{5}$ N. $4^{\circ} 54',_{5}$ E.

1369. Norge. Grimstadvjord. Natspærring.

(N. f. S. Nr. 33/1874. Berlin 1943.)

I Tiden: Kl. 2200—0600 er det forbudt uden Tilladelse at besejle *Grimstadvjord* E. for Linien mellem

a) $60^{\circ} 19',_{63}$ N. $5^{\circ} 12',_{6}$ E.

b) $60^{\circ} 19',_{1}$ N. $5^{\circ} 13',_{1}$ E.

1370. Norge. Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 34/1917. Berlin 1943.)

Indsejling i og Udsejling fra *Hatvikbuk* paa c. $60^{\circ} 12',_{5}$ N. $5^{\circ} 33',_{1}$ E. er forbudt i Tiden fra Solnedgang til Solopgang.

Sejlads om Dagen skal foregaa tæt under NE.-Pynten.

1371. Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Natspærring.

(N. f. S. Nr. 33/1873. Berlin 1943.)

I Tiden: Kl. 2200—0600 er det forbudt uden Tilladelse at besejle følgende Omraader:

1. *Listerfjord*, E. for *Hitterøy*: Omraadet E. for Forbindelseslinien mellem

a) $58^{\circ} 10',_{65}$ N. $6^{\circ} 38',_{0}$ E., *Varnes Fyr*, og

b) $58^{\circ} 11',_{7}$ N. $6^{\circ} 38',_{0}$ E., *Klubben*.

2. *Hitterøysund*: Omraadet E. for Forbindelseslinien:

a) $58^{\circ} 14',_{6}$ N. $6^{\circ} 31',_{0}$ E., *Kvalberget*, og

b) $58^{\circ} 15',_{0}$ N. $6^{\circ} 32',_{0}$ E., *Napp Fyr*.

1372. Tyskland. Ems. Skydeøvelser.

(N. f. S. Nr. 33/1872. Berlin 1943.)

I Tiden indtil 28. September 1943 foretages hver Dag Kl. 0915—1115 og Kl. 1430—1630 Skydeøvelser over *Ems* og *Dollart*. Fareomraadet under Skydningerne begrænses af Breddeparallellen $53^{\circ} 31'$ N. og

Meridianen $7^{\circ} 15'$ E.

Skydningen afbrydes under Skibes Passage af Omraadet.

Tillæg.

I. Østersøen.

1373. (T). Danmark. Gødsler Anduvning. Rødsand Rende S. Klokketønde væltet.

Rødsand Rende S. Klokketønde paa c. $54^{\circ} 32',_{8}$ N. $11^{\circ} 56',_{1}$ E. er væltet. Den vil snarest atter blive bragt i Orden.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1374. Danmark. Sundet. Tuborg Havn Indsejling. Sømærke atter i Orden.**

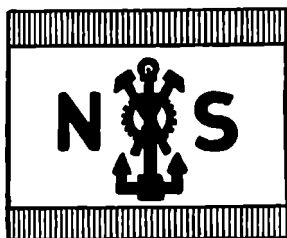
Det i E. f. S. Nr. 33/1315 1943 nævnte Sømærke, en Prik med 1 opadvendt Kost paa $55^{\circ} 43' (41'')$ N. $12^{\circ} 36' (08'')$ E., ved N.-Siden af Indsejlingsrenden til *Tuborg* Havn, er atter i Orden.
(E. f. S. Nr. 33/1315 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1375. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Jorden S. Sømærke genudlagt.**

Den næstnordligste hvide Stage paa $55^{\circ} 51' (58'')$ N. $12^{\circ} 02' (14'')$ E. ved E.-Siden af den gravede Rende S. for *Jorden* er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 33/1321 1943.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik 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
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
	Indehaver: R. Vilhelmsen

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

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 Løsning

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

SIMONSEN & MØLLER
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET
PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 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: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palm 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.
(S. OLSEN)

HØVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.
PAKHUS: TEGLHOLMEN

HØVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491

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

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariusson»

Telefon Central 13057

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 36

FREDAG 10. SEPTEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Tyskerne meddeler i Anledning af 4-Aarsdagen for Krigens Udbrud, at tyske Ubaade i det fjerde Krigsjaar har sænket ca. 6,05 Mill. BRT. fjendtlig Tonnage, men i de Kommentarer, der iøvrigt fra tysk Side foreligger i denne Anledning, er det bemærkelsesværdigt, i hvor ringe Grad Søkrigen omtales. I Betragtning af den voldsomme Kampaktivitet, der gør sig gældende paa andre Krigsskuepladser, er det naturligvis forstaaeligt, at Søkrigen, der, hvad Dramatik angaar, ikke kan maale sig med de Begivenheder, der udspilles paa den russiske Front eller i Middelhavet, er traadt noget tilbage i den offentlige Interesse. Søkrigens Betydning for Krigens videre Udvikling er dog lige stor, thi, som det allerede for et Par Aar siden fremhævedes af en af de førende tyske Penne, Krigen vilde i sidste Instans ikke alene udvikle sig til en Produktionskrig, men paa Grund af de Krigsførendes geografiske Beliggenhed til en Transportkrig.

Fra de oversøiske Markeder foreligger der ingen nye Meddelelser. De Allieredes Tonnagesituation synes stadig at være lige spændt, og af Churchills sidste Tale, hvori han fremhævede, at Krigen for Angelsakserne nu gik ind i sit heftigste og kostbareste Afsnit, kan kun udledes, at det militære Tonnagebehov vil stige yderligere med deraf følgende yderligere Skærpelse af Tonnagesituationen. Fra New York foreligger Meddelelse om, at Tonnage er tildelt til Malmtransporten fra saavel Indien som fra Sydafrika paa Basis af uforandrede Rater. Der skal ligeledes være frigivet adskillige Baade for Transport af Kul fra Hampton Roads til de vestindiske Øer, ligesom en ikke ubetydelig Tonnagemængde skal være sluttet for Kul fra Hampton Roads til Nordafrika kombineret med Malm tilbage. Om Fragterne for disse Rundture foreligger der endnu ingen Meddelelser. Endvidere rapporteres Afslutning af Papir fra New Foundland til Northern range til \$8 og Zink fra Botwood til Boston/New York range til \$4.40 plus 209 pCt.

Paa Londonbørsen noteres uforandret Kul fra Wales til Alexandria og Port Said til 90/-, ligesom Salt fra Rødhavet til Calcutta uforandret noterer 35 Rupees. For en Ladning Salt fra Mersey til Montreal indikeres 25/-.

Paa de frie Markeder er Raten uforandret \$60 for Korn fra River Plate til Lissabon og \$25 à \$30 for Hvede i Sække fra Buenos Aires til Callao. Der noteres ligeledes uforandret \$90 for Stykgods fra River Plate til Cape Town/Durban range.

Paa vore hjemlige Markeder har Tonnageefterspørgslen været noget bedre. Der er saaledes placeret flere Skibe for Kul og Koks fra tyske Havne til Danmark, ligesom der har været en Del Befragtninger for Salpeter fra Skiersfjorden til danske Havne paa Basis af Fragter omkring 17 Kr. Tysk Kystfart kan stadig tage en Del Skibe for Kul, Korn o. s. v. og ogsaa Malmfarten fra Nordsverige til tyske Havne kan placere adskillige Baade.

DANMARKS UDENRIGSHANDEL

Gennem Statistisk Departement foreligger i disse Dage den officielle Oversigt over Danmarks Udenrigshandel i Juli Maaned og dermed for de første 7 Maaneder i Aar.

Tallene for Juli viser en Importværdi paa 124,3 Mill. Kr. mod for Juni i Aar 96 Mill. Kr., altsaa en væsentlig og meget glædelig Stigning i Importen, — og mod for Juli i Fjor 121,9 Mill. Kr. Eksportværdien for Juli i Aar er opgjort til 103,9 Mill. Kr. mod for Juni i Aar 126,5 Mill. Kr. og for Juli i Fjor 74,3 Mill. Kr.

For samtlige de forløbne 7 Maaneder i Aar viser Opgørelsen en samlet Importværdi paa 755,6 Mill. Kr. over for en Eksportværdi paa 714,2 Mill. Kr., saaledes at der foreligger et Importoverskud paa godt 41 Mill. Kr. Baade for Import og Eksport ligger Tallene for i Aar gennemsnitlig pr. Maaned noget højere end tilsvarende i Fjor, — Maanedes-Gennemsnittet var for Importværdien i Aar 107,9 Mill. Kr. mod i Fjor 96,8 Mill. Kr. og for Eksportværdien i Aar 102 Mill. Kr. mod i Fjor 87,9 Mill. Kr.

ISBERETNINGEN FOR 1942—43

Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste har offentliggjort sin Beretning om Is- og Besejlingsforholdene i de danske Farvande i Vinteren 1942/43. I Modsætning til de nærmest foregaaende Vintre frembød denne Vinter ikke Kulde af nogen Betydning. Som Følge deraf var Isforekomsterne smaa og begrænset til de indre Farvande. Beretningen anfører en Række Oplysninger fra Meteorologisk Institut angaaende den gennemsnitlige Middeltemperatur for hele Landet, som for November 1942 beregnedes til 4,9 Gr. imod normalt 4,1 Gr., for December 3,3 Gr. mod 1,6 Gr., for Januar i Aar \div 0,6 Gr. mod 0,1 Gr., for Februar 3,9 mod \div 0,1 Gr. og for Marts 4,3 Gr. mod normalt 1,6 Gr. Januar 1943 var saaledes den eneste Maaned med negativ Middeltemperatur, hvorfor ogsaa Isdannelser af nogen Varighed faldt indenfor denne Maaned.

Enkelte kolde Døgn i Slutningen af November og Begyndelsen af December sporede ved Isdannelser i enkelte Havne og Fjorde, men Perioden var kortvarig og Isdannelserne ganske betydningsløse.

Med de sidste Døgn af December Maaned begyndte Vinterens egentlige Kuldeperiode, som varede indtil de sidste Døgn af Januar. Temperaturerne var dog ikke særlig lave, kun i enkelte Døgn dalede Termometret til \div 15 Gr., saa at der ikke forekom Isdannelser i nogen større Maalestok. I aabne Farvande forekom overhovedet ingen Is, og Hindringerne for Skibsfarten var gennemgaaende ganske smaa.

Vinterens første Ismelding indgik fra Randers den 30. November og den sidste fra Nysted den 5. Februar. Disse to Havne noterer ligeledes de højeste Dagantal for Tilstedeværelse af Is, nemlig 30. Maksimum af Dage med Hindringer for Skibsfarten som Helhed er 30, hvilket noteredes for Nysted Havn. Maksimum af Dage med Hindringer for Dampskibsfarten er 24, hvilket noteredes for Farvandet øst for Løgstør. Det blev i Vinterens Løb overhovedet ikke nødvendigt at inddrage noget dansk Fyrskib paa Grund af Is.

For at opretholde vigtige Transporter af Brændsel fra visse østjydske Havne med Smaaskibe fandt man det nødvendigt at stationere en Statsisbryder i de østjydske Farvande, ligesom Sejladsen paa Limfjorden, Isefjorden og Smaalandsfarvandet blev assisteret af Statsisbryderne. Isbrydningstjenesten varetoges af Statsisbryderne »Thor«, »Tyr« og »Valdemar« samt af Det Forenedes Isbryder »Mjølner«.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Gennem det danske Konsulat i Lissabon er der indløbet Meddelelse om, at Maskinmester *Asmus Friederich Carl Hansen* er krigsforlist. Hansen, der var født i Kiel i 1910, kom efter sin Maskinmestereksamen ud at sejle med Damperen *Slesvig*. I 1932 udmønstrede han med Motorskibet *Nordhval*. Senere har han sejlet med *Nordfarer* og i 1937 med *Norden*. Da Krigen brød ud, var *Norden* ved at vende hjem til Danmark efter i nogle Aar at have gaaet i Fart mellem Amerika og Østen. Ved sin Død var Hansen avanceret til Maskinchef. Han efterlader sig sin Moder og sin Forlovede, med hvem han skulde have været gift, saa snart han kunde vende hjem.

Endnu et Dødsfald som Følge af Krigsbegivenhederne kan Maskinmesterforeningens Medlemsblad give Oplysning om, idet det meddeles, at Maskinmester i Ø. K. *Knud Aage Puge* er krigsforlist. Maskinmester Puge, der blev 35 Aar gammel, tog Maskinmestereksamen i 1929, og Aaret efter blev han Maskinassistent i Ø. K., først i *Panama* og senere i *Malaya*. Han sejlede derefter som 3. Mester i Lauritzens Motorskib *Canadian Reefer*, men kom atter tilbage til Ø. K. som 4. Mester i *Danmark*. Ved sin Død var han 3. Mester om Bord i Motorskibet *Amerika*. Puge, der var ugift, efterlader sig sine Forældre.

DEN NYE HAVN I ODENSE

Havneingeniør Fischer Hansen, Odense, oplyser Hoverfor "Fyns Tidende", at der i Løbet af ca. 14 Dage vil blive ført en Rørforbindelse gennem den smalle Dæmning mellem den gamle Havn og det nye Bassin. Ved Licitationen over Arbejdet med yderligere Uddybning af den nye Havn og Bortgravning af Dæmningen var Firmaet Saabye & Lerche lavestbydende, men Arbejdet kan af forskellige Grunde ikke iværksættes straks, og af Hensyn til Bolværkspæle, der helst skal staa i Vand, vil der derfor blive ledet Vand ind i Bassinet, dog kun til ca. 1 Meter under normal Vanddybde, hvad der skulde være nok til at sikre Dæmningen imod Fare ved indtrædende Højvande i Kanaalen.

NATIONALBANKENS MAANEDSBALANCE

Nationalbankens Balance ved Udgangen af August viser en Stigning paa 141 Mill. Kr., hvorved den samlede Balancesum er naaet 3940 Mill. Kr. Balancen kan saaledes ventes maaske allerede i næste Uge at ville passere 4 Milliarder-Mærket.

Paa Aktivsiden er de største Forskydninger en Fremgang paa 65 Mill. i Tilgodehavender paa Clearing Konti med Udlandet, som derefter udgør 1621 Mill. Kr., og en Fremgang paa 87 Mill. i Kontoen Forskellige Debitorer, som dermed er paa 1942 Mill. Kr.

Paa Passivsiden bemærkes foruden en Stigning paa 90 Mill. i Seddelcirkulationen, som derefter er 1165 Mill. Kr., en Stigning paa 33 Mill. til 1623 Mill. Kr. i Indskud paa Folio Konto, og en Fremgang paa 15 Mill. til 599 Mill. Kr. paa Finansministeriets særlige Konti i Henhold til Lovene om de ledige Penge.

NY SKIBSMÆGLER I KOLDING

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt Carlo M. Svane Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Kolding med Forpligtelse til at have Kontor samme Sted. Den nye Mægler er 33 Aar gammel og født i Marstal, kom i 1935 til Kolding som Befragter og Fuldmægtig hos afdøde Skibsmægler A. Gjørding, hvis Forretning Svane nu overtager i Kompagni med Skibsmægler Gjørdings Søn, Alan Gjørding. Firmaet fortsætter som hidtil, men Firmanavnet forandres til A. Gjørdings Eff., Svane & Gjørding.

SVENSK FORBUD MOD BYGNING AF VISSE TANKSKIBE

Den svenske Industrikommission har udstedt Forbud mod, at et Værft i Göteborg bygger visse kontraherede Tankskibe, der først skulde leveres om nogle Aar. Dette Forbud støttes paa en kongelig Kundgørelse af 29. Juli d. A., ifølge hvilken Kommissionen kan bestemme, hvor meget Ejere eller Indehavere af beslaglagte Forraad maa beholde eller anvende.

Sveriges Redareforening har i denne Anledning henstillet til de højeste Myndigheder, at den af Industrikommissionen fattede Beslutning om Forbud mod Bygning af visse Skibe ophæves.

Foreningen anfører, at hverken Trafikkommissionen eller Rederinæringen har kunnet tilkendegive deres Synspunkter, og at et saadant Indgreb i Rederinæringens frie Udvikling kan medføre meget alvorlige Konsekvenser.

Industrikommissionens Forbud maa nemlig medføre, at nogle Rederier bliver sat helt ud af Stand til at forny deres Flaader og erstatte lidte Tab. At søge at faa et Tankrederi til i Stedet at bygge f. Eks. transoceanske Linjeskibe vidner om Ukendskab til de faktiske Forhold og til de Retningslinjer, hvorefter svensk Rederinæring har udviklet sig i de sidste Aar-tier. Den oversøiske saavel som den europæiske Linjefrafik ligger i Hænderne paa et mindre Antal svenske Rederier, som gennem mange Aars Arbejde har opbygget den til Linjefart nødvendige Organisation. Bygning af store oceangaende Skibe vil ogsaa støde paa Ulemper, da det som Regel ikke er muligt paa Forhaand at sikre sig mangeaarig Beskæftigelse for saadanne Skibe, saaledes som Tilfældet er med Tankskibe. Følgen bliver, hedder det, at de nævnte Tankrederier bliver sat ud af Stand til at udvide eller endog opretholde den tidligere Drift, og de kan heller ikke udnytte de Fordele, som ad Lovgivningens Vej er gennemført vedrørende Krigskonjunkturbeskatningen til Sikring af Rederiernes Muligheder for Nyan-skaffelse af Tonnage.

Det vedtagne Forbud synes, hævder Foreningen, at lyde paa, at Industrikommissionen anser den svenske Rederinæring for kun at udfylde et Behov i den Udstrækning, i hvilken svenske Skibe anvendes til Transport for Landets egen Regning. Denne Opfattelse er let forklarlig under de nu herskende Forhold, men kan knapt forsvares, naar Talen er om en Tid, som menneskeligt set ligger langt efter den nuværende Krigs Afslutning, og hvor der er Grund til at tro, at Forholdene igen vil tillade, at man paa det almene internationale Marked kan faa den nødvendige Tonnage. Man maa ogsaa huske paa, siger Foreningen, at den internationale Tankfart ingenlunde er saa betydningsløs for Landet, som Industrikommissionen nu synes at mene. Den internationale Fragtfart er lige saa god en Exportvare som nogen anden, hedder det, og det er vanskeligt at forstaa, at de Forsøg, som nu gøres paa at opbygge en saadan Virksomhedsgren i Landet, skal møde Misbilligelse fra Statens Side.

Sverige har tidligere indtaget en beskedent Plads i den internationale Søfart, bortset fra de oversøiske Linjer, hedder det. Der turde maaske nu være Mulighed for paa dette Omraade at erobre en stærkere Position, men Forudsætningen herfor maa være, siger Foreningen, at den svenske Rederinæring kan faa Lov at udvikle sig frit uden Hindring af Statsrestriktioner. Ethvert Forsøg paa gennem Tvangsforanstaltninger fra Statens Side uden Kontakt med Redernes Repræsentanter at dirigere Udviklingen efter Linjer, som ikke er i Overensstemmelse med Næringslivets paa tidligere Erfaringer og Studier af den nuværende Udvikling i andre Lande grundede Opfattelse kan kun føre til at hæmme den sunde Udvikling.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Eriksberg Værft har der været Søsætning paa et Motorskib, der bygges til Rederiaktiebolaget Transpacific. Skibet fik i Daaben Navnet *Paramatta*. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse og er af moderne Shelterdæk-Type. Det er paa 9.050 Tons d. w. og faar en Fart af 14 Knob.

*

Endvidere har der fra Eriksberg været Søsætning af et nyt Motorskib, som døbt *Ferroland*. Det er et Malmskib paa 12.620 Tons og er bygget til Aktiebolaget Ferm i Kristinehamn, som disponeres af Firmaet Axel Broström & Søn i Göteborg.

DE SVENSKKE HAVNES AARSMØDE

Det svenske Havneforbund har holdt et to Dages Aarsmøde paa Stockholms Raadhus. Mødet havde 200 Deltagere, og blandt dem var Finlands Havneforbunds Formand, Kommerceraad *Lindfors*.

Formanden for det svenske Havneforbund, General *Akerman* udtalte paa Mødet, at Krigen havde virket lyngende paa de svenske Havnes Virksomhed. Han hyldede derefter de svenske Mænd, som trofast holder Vagt ved Sveriges Kyster. Ogsaa de svenske Søfolk og Fiskere blev hyldet af Generalen. Der var en Stunds Stilhed til Ære for de Mænd, der havde sat Livet til under Udøvelsen af deres Gerning.

Paa Mødet afholdtes endvidere en Diskussion om en Forbindelse mellem de tre Trafikmidler Skib, Jernbane og Automobil.

LUFFTRAFIKEN EFTER KRIGEN

I en Erklæring for nylig udtalte Præsidenten for United Air Lines Transport Corporation, at der efter Krigen vilde opstaa stærk Konkurrence mellem de forskellige Luftruter i Verden. Hvert Land vilde, efter Præsidentens Mening, bestræbe sig paa at finde Beskæftigelse for den af Krigen skabte Lufttransportkapacitet. Højest sandsynligt, hedder det, vil en halv

Snes amerikanske Selskaber dele Ruterne fra U. S. A. til Europa og Afrika imellem sig.

Med Hensyn til den amerikanske Luftfarts Fremtid var Præsidenten meget optimistisk. Han mente, at inden for de kommende 10 Aar vilde amerikanske Selskaber befordre 80 pCt. af Passagererne paa første Klasse, 75 pCt. af den Post, der skal transporteres over en Strækning udover 450 miles, og 50 pCt. af Ekspresgodset i U. S. A.

Til at deltage i denne Trafik har United Air Lines Transport Corporation en Luftflaade paa 5250 Aero-planer. Ved Krigens Udbrud havde de 350 Flyvemaskiner.

Præsidenten tilføjede, at det imidlertid vilde være ulogisk at tro, at Luftfarten kunde erstatte Befordring til Søs, lige saa ulogisk, som det vilde være at tro, at den vilde fortrænge Jernbanetransport.

ALLIERET SKIBSBYGNINGS-STANDARDISERING

Et Telegram fra Amerika meddeler, at Lederen for Krigsproduktionskontoret i De Forenede Stater har oplyst, at der er nedsat en Komité, bestaaende af Repræsentanter for England, Canada og De Forenede Stater.

Denne Komité har faaet til Opgave at standardisere Skibsmodellerne, og de første Skridt til et allieret Samarbejde paa dette Felt skal allerede være blevet taget.

DEN SPANSKE HANDELSFLAADE

I følge den officielle spanske Skibsliste bestaar den spanske Handelsflaade i Øjeblikket af 933,423 Tons. I Aaret 1915 beløb den spanske Tonnage sig til 1,180,000 Tons.

Efter det nærværende Bygningsprogram regner man med til 1945 at have forøget Handelsflaaden med 255 Skibe paa 247,061 Tons, saaledes at Bestanden bliver paa 1,200,000 Tons. De spanske Planer gaar yderligere ud paa at naa op paa en Handelsflaade paa 2,000,000 Tons.

Tyrkisk Skibsfart og tyrkiske Skibsfartsproblemer.

Tyrkiets Handelsflaade bestod i 1939, ifølge en officiel Opgørelse, af 287 Skibe paa ialt 219,592 BRT. Ganske vist er meget ændret siden da, men der er næppe indtraadt nogen Stigning i Tonnagen, da det ikke med de forhaandenværende Materialer kan have været muligt at erstatte den tabte eller beskadigede Tonnage. En Korrespondent til »Südoest Echo« skriver, at det kan ikke forventes, at nye Opgørelser over den nuværende Handelsflaade vil blive offentliggjort saa længe Krigen varer.

I Fredstid varetog den tyrkiske Handelsflaade hovedsageligt den omfattende Kysttrafik, paa hvilken den havde Monopol, til Sortehavet paa den ene Side og Iskenderun (Alexandrette) og den syriske Grænse paa den anden. For at skaane Landets Handelstonnage og for at forhindre Episoder, som kunde føre til diplomatiske Forviklinger, udstedte den tyrkiske Regering ved Krigens Udbrud et Dekret, der forbød tyrkiske Skibe at sejle til Udlandet. I nogle Tilfælde var Dispensation imidlertid uundgaelig, og der opstod saaledes livlig Trafik til bulgarske Havne, hovedsagelig med tyrkiske Skibe. Det har ogsaa vist sig nødvendigt hele Tiden at sende tyrkiske Skibe til Alexandria og Port Said for at hente Varer, som var losset og oplagret der efter Ankomst fra forskellige Dele af det britiske Imperium og De Forenede Stater.

I Mellemtiden er den tyrkiske Handelsflaade blevet meget forældet. Da Krigen brød ud, havde man paa-begyndt delvis Fornyelse og Modernisering, og fem nye Skibe under Bygning i Tyskland kunde ikke leveres. I lang Tid prøvede man forgæves paa at faa Erstatningstonnage fra Storbritannien. At dette ikke lyk-

kedes skyldtes formodentlig de høje Priser. Bortset fra den Tonnage, som varetager den lokale Trafik mellem Istanbul og Asiens Kyst, Bosphorus og Princes Ærner har den tyrkiske Handelsflaade kun fire fuldt moderne Passagerdampere, som oprindeligt kom fra Tyskland og som nu drives i Hurtigruten til Mudania og Panderma i Marmarahavet og til Ismir ved det ægæiske Hav.

Foruden Sortehavstonnagen har Tyrkiet ogsaa en mindre moderne, men forholdsvis ydedygtig Bestand af kombinerede Passager- og Lastdampere, der i Hovedsagen bestaar af tidligere britiske og hollandske Skibe.

Disse Skibe var tidligere indsat i Fart paa Indien og Sydafrika, og de er fuldt sødygtige. De har imidlertid den Ulempe, at de til Trods for deres lave Hastighed har et stort Kulforbrug. Det bedste af disse Skibe er »Ege« paa 7000 BRT., som ogsaa er indsat i Farten paa Ismir.

Ifølge de sidste Opgørelser havde Tyrkiet 22 Speciallastskibe paa 300 Tons eller derover til Atlanterhavs-fart. I Mellemtiden er i det mindste to af dem gaaet tabt. Fra Udlandet har man imidlertid erhvervet fem Dampere paa 5,000 Tons hver, af hvilke tre er ankommet med Korn til Tyrkiet. Disse er nu indlemmet i den tyrkiske Handelsflaade. Der forhandles endvidere med Vichy om Erhvervelse af ni franske Lastdampere, som ved Okkupationen af Syrien flygtede sammen med franske Krigsskibe der til Tyrkiet. Deres nøjagtige Tonnage kendes ikke. Den tyrkiske Regering erhvervede ogsaa en, omend begrænset, Mængde Tonnage fra den franske Donau-Pramflaade, som ved Vaa-

benstilstanden med Frankrig gik til Bosporus. De fleste af disse er Tankskibe, som ofte ses ved Bosporus og Bugten ved Izmir. Da de er meget fladbundede, kan de kun gaa ud i rum Sø i gunstigt Vejr. Alligevel udgør de en Aflastning af den øvrige Tonnage, alene paa Grund af deres betydelige Ladeevne, som i gunstigt Vejr tillader Transport af betydelige Mængder Ladning. Nogle af disse Pramme har eget Maskineri.

Da de fleste af Dampskibene er gamle, nogle endog over tres Aar, maa en forholdsvis stor Procentdel ligge oplagt i Inderhavnen ved Det gyldne Horn og vente paa senere Mulighed for Reparation eller Ophugning. De udgør et Deficit, som det er meget vanskeligt at dække ved Hjælp af nye Skibe, da der ikke i Tyrkiet findes Anlæg for Bygning af store oceangaaende Skibe. Der er imidlertid nu Planer fremme om en Skibsbygningsindustri, til hvilken, ifølge Pressen, de første

Skridt allerede er taget. Den altovervejende Interesse i Tyrkiet i Dag er Forberedelsen til Tiden efter Krigen. i Betragtning af de mange Tonnagetab, vil der sandsynligvis opstaa Mangel paa Tonnage og da vil smaa Handelsflaader som den tyrkiske faa større Betydning end tidligere, og man søger derfor at forbedre Stillingen saa vidt muligt og saa længe Tiden er til det. Det anses for givet, at det i den første Tid efter Krigen vil være vanskeligt at faa udenlandsk Tonnage til at føre Forsyninger til Tyrkiet. Om det i Tide vil være muligt at fuldføre de projekterede Skibsbygningsanlæg og at fremskaffe den nødvendige faglærte Arbejdskraft er endnu ikke sikkert. Det er imidlertid værd at bemærke, at Statens Jern- og Staalværk ved Karabuk allerede er i Stand til at fremstille Staalplader, hvilket er den første Betingelse for Skibsbygning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Teknisk Skole i København fylder 100 Aar

Som det maaske vil være bekendt, stiftedes Det tekniske Selskab i København den 18. September 1843 af Snedkermester Lasenius Kramp og en Kreds af Medlemmer af den da nyligt grundlagte Haandværkerforening.

Under normale Omstændigheder vilde denne 100 Aars Dag, der nok er værd at fejre efter dens Betydning baade for København og det øvrige Land, sikkert have givet Anledning til større Jubilæums-Festligheder. Det tekniske Selskabs Bestyrelse har dog anset det for rigtigst efter Forholdene at holde disse indenfor rimeligt afpassede Rammer, hvorfor man bl. a. har afstaaet fra at arrangere en af de store Udstillinger, der var knyttet baade til 50 Aars og 75 Aars Jubilæet. Der udgives et beskedent Festskrift, som viser Skolernes store Udvikling i Tekst og Billeder.

Nyt Skib fra Hobro Skibsværft

Hobro Træskibsværft har nu afleveret den 3-mastede Motorskonnert »Erling«, som er bygget til Skibsreder Richelsen i Graasten.

»Erling«, der er det største Skib, der hidtil er leveret fra dette Værft, er bygget med Statslaan, og det er det 6. Skib i den Række Skibe med Statslaan, som er leveret til forskellige Rederier fra Provinsværfter.

Det nye Skib, der laster 235 Tons d.w., er rigget som 3-mastet Skonnert.

»Erling« er udstyret med en 150 HK. Hovedmotor. Det er allerede indgaaet i Fragtfart i hjemlige Farvande. Byggesummen er ca. 280,000 Kr.

Broforbindelsen Svendborg—Langeland.

I Svendborg Byraad har man behandlet en Skrivelse fra Amdsraadet vedrørende Detailprojekteringen af Jordarbejder m. v. til Forbindelsen Svendborg-Taasinge-Siø-Langeland.

Det er Hensigten at søge alle Forhold vedrørende Detailprojekteringen gennemført snarest muligt, helst saadan, at Afsætning og Nivellering kan foretages i Efteraaret. Derimod udskydes Detailprojekteringen af de to store Broer over Svendborgsund og Rudkøbing-Løbet, til noget senere. Det foreslaas, at Detailprojekteringen, ligesom de tidligere Projekteringsarbejder, ledes af Professor Anker Engelund og Amdsvejspektør Grimstrup i Fællesskab og saadan, at de paagældende hver stiller en Del af den fornødne Medhjælp til Raadighed. Omkostningerne ved disse Arbejder skønnes at ville andrage indtil 200,000 Kr.

Iøvrigt forelaa et af Professor Engelund i Detailjer udarbejdet Memorandum vedrørende hele dette indledende Arbejde og fra Amdsraadet forelaa Meddelelse om, at man agter at indgaa til Ministeriet for offentlige Arbejder med Andragende om Tilskud.

Dødsfald

Tidligere Direktør i Hamborg-Amerika-Linien, Kaptajn *Enil F. Kirchheim*, der i de senere Aar var bosat i Svendborg, er død i sit Hjem, 76 Aar gammel. Direktør Kirchheim var født i Hamborg og gik tidligt til Søs, hvor han avancerede gennem Gradene. Han førte flere af Hapags store Linere, førend han indtraadte i Direktionen. Da han for en halv Snes Aar siden trak sig tilbage, valgte han at tilbringe sit Otmum i Danmark, først boede han i Aabenraa og senere i Svendborg. Han efterlader Enke.

Føreren af Sydneyske Dampskibsselskabs Langelandsfærge, Kaptajn *Jens Henrik Jensen*, Svendborg, er pludselig død af et Hjerteslag, kort efter at han var kommet hjem fra Tjeneste. Kaptajn Jensen tog sine Eksaminer i 1901 og havde siden 1900 været ansat i Sydneyske

Dampskibsselskab, hvor han avancerede til Fører i 1918. Han efterlader Enke og en voksen Datter.

Overgaaet til privat Firma

Akts. Søren Larsens Skibsværft i Nykøbing Mors er fra 1. September overgaaet til privat Firma, idet den eneste Aktionær udenfor Familiens Kreds, Savværksejer *Juhl*, Kolding, har faaet sin indbetalte Aktiekapital tilbagebetalt. Firmaet vil herefter blive drevet af *Skibsbygger Søren Larsen*, som Seniorchef og hans to Sønner, *Ejnar* og *Hjalmar Rothaus Larsen* som Medindehavere og Ledere henholdsvis af Pladsen og Kontoret.

Rederiet »Ærø«

Partsrederiet »Ærø« i Marstal har holdt Generalforsamling. Den korresponderende Reder, Skibsmægler *H. Hermansen*, aflagde Beretning for det forløbne Aar og Regnskabet. Han oplyste, at »Ærø« havde været i Fart hele Aaret og at Fragterne havde været ret lønnende.

Bestyrelsen foreslog, at der udbetales Aktionærerne et Udbytte paa 10 pCt.

Retssag om Bjærgeløn

Under en Sag ved Sø- og Handelsretten har Kaptajn *Gunnar Hansen*, Odden pr. Nykøbing Sj., krævet *Axel B. Langes Korn- og Foderstofforretning*, Frederikssund, dømt til at betale 14.000 Kr. i Bjærgeløn, fordi Hansen med sit Motorskib »Ruth« og forskellige andre lejede Fartøjer i December i Fjor havde bjærget et Sagsøgte tilhørende Uddybningsfartøj med tilhørende Pram, der var sunket ved Kølholm, 2 km Syd for Frederikssund.

Foderstofforretningen vilde kun betale et mindre af Retten fastsat Beløb.

Sø- og Handelsretten fandt, at Vejr og Vind samt Is i Fjorden vel maa antages at have forsinket Bjærgningsarbejdet, men da det Bjærgede eller Bjærgerne og deres Materiel ikke har været udsat for særlig Fare, og da Forsinkelsen af Bjærgningsarbejdet i nogen Grad maa antages at skyldes Sagsøgerens manglende Kyndighed med Hensyn til Bjærgningsarbejde, mente Retten at Bjærgelønnen passende kunde sættes til 7000 Kr.

Kul fra en sunket Damper

Den kendte Bjærgningentreprenør, Skipper *Damgaard*, Hirtshals, har af Vareforsyningsdirektoratet, faaet Tiladelse til at hæve en Kullast, der stammer fra et Skib, der i 1921 sank i Farvandet udfor Skagens Havn. Han er straks gaaet i Gang med Bjærgningen af Kullene, og der er allerede indbragt to Laster Kul paa tilsammen 35 Tons. Det ventes, at der ialt kan haves ca. 300 Tons Kul fra Havbunden. Vareforsyningsdirektoratet har bestemt, at Kullene kun maa bruges til Industriformaal og har fastsat en Pris af 120 Kr. pr. Ton.

Sejlskib paa Aarhus-Kalundborg Overfarten

Statsbanerne meddeler:

Paa Aarhus—Kalundborg-Overfarten indsættes den 11. September i Retning fra Aarhus og den 13. September i Retning fra Kalundborg et mindre Sejlskib, der foruden Gods og Post kun er i Stand til at befordre 12 Rejsende, og som ikke har Bekvemmeligheder af nogen Art for de rejsende.

Normal Sejlsads finder Sted fra og med den 14. September.

Tre Søfolk dræbt

Ombord paa Loggeren »Lorenze« af Svendborg er der sket en Ulykke, medens Skibet laa i Havn med en Ladning Briketter. Skibets Fører opdagede forleden Morgen,

at de tre Mænd, der udgjorde Skibets Besætning, laa i deres Køjer og var døde som Følge af Kulilteforgiftning. Det var den 29-aarige Styrmand *Anton Lauritzen*, Ronæs paa Ærø, Leimatros *Vagn Christensen*, Visnæs pr. Guldborg, og Jungmand *Jørgen Aage Hansen*, Næskov. Skibets Ejer, *Carl Poulsen Jensen*, Rudkøbing, udtaler, at det er uforstaaeligt, at Kulilten har kunnet trænge ind i Kamrene, da Skibet er af Jern, fornyligt er ombygget og regnedes for at være helt tæt overall.

»Makrelkongen« jages i Lillebælt

Efter Aftale med Nationalmuseets Folkemuseums-Afdeling paabegynder Magister *Holger Rasmussen* i nær Fremtid en Indsamling af Oplysninger om de Fiskerimetoder, som blev anvendt af Lillebæltsfiskerne i tidligere Tider, da Fiskerne paa Bæltet anvendte specielle Fangstformer.

Disse Undersøgelser er et Led i et Forskningsarbejde, som Nationalmuseet har indledet hele Landet over for at belyse dansk Fiskeri i Tiden lige fra Middelalderen til Aarhundredskiftet. — I Lillebælt venter man særlig interessante Resultater, idet Fiskeriet her var stærkt særpræget, og der vil til sin Tid blive udsendt en Publikation fra Museet om de Resultater der indsamles, bl. a. gennem Samtaler med gamle Bæltfiskere, hvis Slægt i Generationer har drevet samme Erhverv.

For kort Tid siden opfordrede Fiskeriforeningen gennem sit Blad »Dansk Fiskeri-Tidende« Fiskerne langs Lillebælt til at indfange en saakaldt »Makrelkonge«, som netop nu vil kunne findes i dette Farvand, og som Museet mangler til sin Samling. »Fredericia Avis« har spurgt Magister Pfaff fra Zoologisk Museum, om Lillebæltsfiskerne havde haft Held til at femskaffe den sjældne Fisk, men Magisteren maatte desværre benægte dette.

— Vi haaber stadig, sagde Hr. Pfaff, at vi faar fat i det eftertragtede Eksemplar, og endnu er der jo Chancer i Aar. »Makrelkongen« er en Middelhavsstrefjer, som undertiden tages i danske Farvande, og navnlig Lillebæltsfiskerne skulde have en god Chance. Vor Opfordring gælder stadig, og det vil sikkert kunne glæde alle zoologisk interesserede, hvis Universitetsmuseet kunde erhverve blot én »Makrelkonge«.

Forbindelsen med Bornholm

Sommertrafikken mellem København og Rønne, der har været udført af Øresundssekskabs Passagerdamper »Sverige«, som »Dampskibsselskabet af 1866« i de tre Sommermaaneder har lejet, og Selskabets egen Damper »Østersøen« ophører nu, hvorefter Vintertrafikken atter begynder.

Damperen »Sverige« afleveres, naar den vender tilbage fra Rønne, og »Østersøen«, som netop har gennemgaaet Eftersyn ved Værft, vil herefter sammen med Selskabets Motorskonnert, besørge Forbindelsen mellem København og Rønne. »Østersøen« vil udføre tre Ture om Ugen med Post og Gods, medens Motorskonnerten udelukkende vil overføre Gods.

Det østbornholmske Dampskibsselskabs Fragt- og Passagerdamper »Carl«, der i Sommertiden har besørget 3 ugentlige Ture mellem København og de østbornholmske Havne Hasle, Allinge, Gudhjem, Svaneke og Nexø, vil herefter udføre, som sædvanlig, 2 Ture i hver Retning.

Svensk Skib bombarderet

Det svenske Tankmotorskib »Svea Reuter« (1700 Brl.) er den 2. September blevet bombarderet fra Luften i Østersøen. Ved Bombardementet omkom 6 Mand af Skibets Besætning. De øvrige 13 er uskadede. Tankskibet er slæbt i Havn af en Bjærgningsdamper.

»Nya Dagligt Allehanda« meddeler i denne Forbindelse, at Luftangrebet fandt Sted paa Danzig—Riga-Ruten, og at Bomberne var af sovjetrussisk Oprindelse. Der foreligger endnu ikke nogen officiel Bekræftelse herpaa.

De norske Hvalfangstselskaber slaar ind paa Fragtfart

Paa Grund af Forholdene har to af de største norske Hvalfangstselskaber Pelagos A/S og Antarctic A/S besluttet at ændre Vedtægterne. I de seneste Aar har Hvalfangst, kontrolleret hjemme fra Norge, været ganske udelukket, og de to Selskaber har nu ændret deres Vedtægter, saaledes at Formaalet, der tidligere var udelukkende at drive Hvalfangst, nu ogsaa omfatter den almindelige Fragtfart.

Norsk Udbytte

Namdalens Aktie-Dampskibsselskab har vedtaget at udbetale 3 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

Befrygтет Forlis

Godø-Baaden »Havbris« har ifølge »Sunnørsposten« været savnet i en hel Uge. Den gik som sædvanligt ud paa Fiskeri for fjorten Dage siden og var ventet hjem efter en Uges Forløb. Fire Baade har været ude paa Eftersøgning og har fundet noget Gods, som efter al Sandsynlighed hører til »Havbris«. Baaden havde en Besætning paa syv Mand.

Shell Transport

Shell Transport & Trading Co. betaler for Forretningsaaret 1942 en Dividende paa 5 pCt.

Skibsskruens Opfinder

Den 20. Juni 1793 fødtes *Josef Ressel* i Chrudim i Poleh. Han tilhørte en indvandret sachsisk Familie. Han gik paa Gymnasium i Linz Østrig og studerede derefter Fysik, Kemi og Mekanik i Wien. Paa Grund af finsætslige Vanskeligheder maatte han opgive sine Studier og blev Forstmand i Triest. Her optog han sine Forsøg, som han havde begyndt 1818 og prøvede at konstruere en brugbar Skibsskrue. Efter store Savn og Vanskeligheder naaede han sit Maal og fik 1827 Patent paa sin Opfindelse. Desværre skete der ved Prøvesejladsen med Skruedamperen »Civetta« et alvorligt Uheld. Et Rør, der var loddet, smeltede, og Skibet kunde derfor ikke sejle videre. I den offentlige Sikkerheds Interesse blev det forbudt ham at foretage yderligere Forsøg. En Englænder ved Navn Cumerow købte det resseliske Patent. Fattig og bitter døde Josef Ressel 1857 i Weimar.

PERSONALIA

50 Aar

Lederen af Det Forenede Dampskibs-Selskabs indenlandske Godsekspedition *V. Krogstad* fyldte i Gaar 50 Aar. Godsekspeditor Krogstad blev i 1910 ansat i Selskabets indenlandske Hovedkontor, men rykkede to Aar senere over i Godsekspeditionen, hvor han avancerede til Fuldmægtig for endelig i 1935 at blive udnævnt til Chef for denne store Afdeling.

*

Ligeledes i Gaar fyldte Fyrmester *E. Born* paa Sejro 50 Aar. For tre Aar siden blev Fyrmester Born indvalgt i Bestyrelsen for Fyrvæsenets Fællesforening som Repræsentant for Fyrmestergruppen, og han er nu Næstformand i Foreningens Embedsmandsafdelling. Under et tidligere Virke paa Skagen var han Fiskernes Tillidsmand i Retsager.

25 Aars Jubilæum

Fuldmægtig i Skibsmægler- og Befragtningsfirmaet Hecksher & Søns Efterfølger *Robert Hansen* kan i Morgen — Lørdag — fejre 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Firmaet. Fuldmægtig Robert Hansen kom som ganske ung Mand ind i det store Firma, og tidligt opnaaede han en betroet Post. Hans Elskværdighed og Hjælpsomhed har ikke alene gjort ham afholdt indenfor Firmaets Mure, men ogsaa blandt de mange af Søens Folk, han i Kraft af sin Stilling er kommet i Berøring med.

Lodsvæsenet

Lods ved Kalundborg Lodseri *Plambeck-Hansen*, der af Anciennitet er Danmarks ældste Lods, trækker sig den 1. Oktober tilbage efter henvend 40 Aars Virksomhed i Lodsvæsenets Tjeneste.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har ansat Undermaskinmester-Aspirant *Karl Villy Frederiksen* som Undermaskinmester i Fyr- og Vagervæsenet fra den 1. September 1943.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM:

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeliniekanalen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,3 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 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, 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. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Moderat Fartsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Frisaget 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 Lemping af Lødning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lødspænge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Løsning og Lødning. I Frihavnen beserges Løsning og Lødning 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 Bærevne 18,900 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

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

ESBJERG

Dybdier ved daglig Højvande: I det 300 m brede uddybede Løb over Graadybarren er der i fuld Breddes 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtetender og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lødspænge efter Dybtaende 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. — Løsning og Lødning: Løsning og Lødning beserges af hervede 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 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 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. Træskibbyggeri. Bullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Løsning og Lødning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 35 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 30 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, alt pr. m³. Løsning og Lødning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdamperer er stationeret i Havnen. 3 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 Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjelles 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 (5,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjelpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. ufornød. Ingen Lødspæng., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løs. og Løstm. beserges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kothalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. B.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Løsnings- og Løstningskostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 9. September 1943.

Nr. 36.

„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 uleendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1376. Danmark. Hestehoved Fyr E. Vrag.

Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 8,3 m, er sunket i 16 m Vand paa 54° 50' 07" N. 12° 15' 02" E., c. 2,8 Sm 88° fra *Hestehoved* Fyr.
Vraget er ikke afmærket.

1377. Sverige. Bottniske Bugt. Storjungfrun Fyr forandret.

(U. f. S. Nr. 37/1773. Stockholm 1943.)

Storjungfrun Fyr paa c. 61° 10',1 N. 17° 20',2 E., der viste hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser og hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink, er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4 s.

1378. Tyskland. Memel Anduvning. Vrag afmærket.

(N. f. S. Nr. 35/1935. Berlin 1943.)

Vraget af Motorskibet *Egeran* paa c. 55° 43',7 N. 21° 02',8 E. er afmærket med en grøn Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 12 s.

Under Sejlads til og fra *Memel* skal man passere Nord om Vraglystønden.
(E. f. S. Nr. 9/425 1942.)

1379. Tyskland. Memel Anduvning. Sejladsforskrift.

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

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

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

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

Koffardiskibe maa ikke komme Vest for nævnte Linie.
I det frigivne Omraade skal Koffardiskibe holde saa tæt ind under Kysten paa lægt Vand, som det er sømandsmæssigt forsvarligt.

1380. Tyskland. Neufahrwasser Anduvning. Skydeøvelser.

(N. f. S. Nr. 35/1937. Berlin 1943.)

Indtil den 19. December 1943 foretages Skydeøvelser Lørdage Kl. 1400—1800 og Søndage Kl. 0800—1800 i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter. Sikkerhedshøjde: 7000 m.

- | | |
|--------------------------|--------------------------|
| a) 54° 25' N. 18° 40' E. | c) 54° 27' N. 18° 48' E. |
| b) 54° 27' N. 18° 40' E. | d) 54° 22' N. 18° 48' E. |

1381. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejløb. Prohner Wick. Skydeomraade.

(N. f. S. Nr. 35/1938. Berlin 1943.)

Et Skydeomraade begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 54° 23' 44" N. 13° 01' 54" E. | f) 54° 23' 39" N. 13° 05' 50" E. |
| b) 54° 24' 09" N. 13° 02' 39" E. | g) 54° 23' 17" N. 13° 05' 48" E. |
| c) 54° 24' 09" N. 13° 04' 05" E. | h) 54° 22' 55" N. 13° 05' 24" E. |
| d) 54° 24' 23" N. 13° 04' 16" E. | i) 54° 22' 42" N. 13° 05' 20" E. |
| e) 54° 24' 23" N. 13° 05' 53" E. | |

En gulmalet Tønde med rødt Flag er udlagt paa hver af Pladserne d, f, g og h samt paa c. 54° 24',₄ N. 13° 04',₀ E.

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

- | |
|---|
| a) Signalmasten ved <i>Parower Haken</i> paa c. 54° 22', ₄ N. 13° 05', ₀ E. |
| b) Markeringsfartøj paa c. 54° 24', ₄ N. 13° 04', ₀ E. |

(Se Tillæg.)

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

1382. Danmark. Sundet. Vedbæk. Kabler og Kabelbaaker fjernet.

Telegrafkablet fra *Vedbæk* paa c. 55° 51',₀ N. 12° 34',₅ E. til *Hildesborg* paa c. 55° 55',₀ N. 12° 48',₅ E., N. for *Landskrona*, samt Telegrafkablet fra *Vedbæk* til *Ven* SW.-Pynt er optaget.

Kabelbaakerne ved Kablernes Landingssted ved *Vedbæk* er fjernet.

(Kort Nr. 131, 130, 125 og 100. Danskø Lods III, Side 27. Havnelods, Side 219.)

1383. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 30. August 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,₀ m i E.-Siden af Renden, 6,₅ m i Midten af Renden og 6,₀ m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 12¼' E.

(E. f. S. Nr. 30/1200 1943.)

1384. Danmark. Store-Bælt. Hov Fyr ESE. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 34/1328 1943 nævnte Vrag, af hvilket en Mast rager 3 m op over Vandet, og som ligger sunket paa c. 55° 08',₂ N. 11° 00',₅ E., c. 1,₈ Sm 109° fra *Hov Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 100 m SW. t. W. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 34/1328 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1385. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Sømærker flyttet.

Nedennævnte Sømærker i *Roskilde Fjord* er flyttet fra deres Pladser, som følger:

1. *Graahage N.* røde Stage med 1 opadv. Kost: 25 m mod E. til 55° 56' 34" N. 11° 55' 05" E. Vanddybde: 2,₅ m.

2. *Langelse Hage N.* røde Stage med 1 opadv. Kost: 210 m mod E. til 55° 56' 37" N. 11° 56' 48" E. Vanddybde: 8,8 m.
3. *Jydegrund SE.* hvide Stage med 2 Halmviske: 80 m mod SW. til 55° 56' 48" N. 11° 58' 00" E. Vanddybde: 7,2 m.
4. *Espensgrund N.* røde Stage med 1 opadv. Kost: 110 m mod W. til 55° 56' 36" N. 11° 58' 57" E. Vanddybde: 7,3 m.
5. *Kirkegrund E.* hvide Stage med 1 Halmvisk: 100 m mod SW. til 55° 56' 44" N. 11° 59' 20" E. Vanddybde: 7,3 m.
6. *Store-Tørvegrund N.* røde Stage med 1 opadv. Kost: 160 m mod NE. til 55° 57' 13" N. 12° 00' 08" E. Vanddybde: 7,3 m.
7. *Sælvig og Brovig Landgrund* næstvestligste røde Stage med 1 opadv. Kost: 200 m mod Nord til 55° 56' 06" N. 11° 58' 39" E. Vanddybde: 7,3 m.
8. *Sælvig og Brovig Landgrund E.*-ligste røde Stage med 1 opadv. Kost: 90 m mod W. til 55° 55' 57" N. 12° 00' 16" E. Vanddybde: 7,0 m.
9. *Store-Tørvegrund W.* hvide Stage med 1 Halmvisk: 110 m mod W. til 55° 56' 32" N. 11° 57' 14" E. Vanddybde: 7,3 m.
10. *Øksneholt NE.* røde Stage med 1 opadv. Kost: 60 m mod NW. til 55° 52' 57" N. 12° 02' 05" E. Vanddybde: 6,5 m.
11. *Jorden* hvide Stage med 2 Halmviske: 140 m mod NNW. til 55° 52' 15" N. 12° 02' 03" E. Vanddybde: 6,1 m.
12. Landgrunden N. for *Frederikssund*, N.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk: 50 m mod NNE. til 55° 50' (30") N. 12° 02' (50") E., ved Løbets E.-Side. Vanddybde: 6,0 m.
(Kort Nr. 116, 116 A og 116 B. Danske Lods II, Side 170. Søm.-Fort. Side 48, Nr. 9, 10, 11, 12, 13, 15, 28, 29, 35 og 36. Side 49, Nr. 4.)

1386. (P). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Bro. Brohoved og Dækmole opføres.

Ved Yderenden af *Hjarnø Bro* paa c. 55° 49',3 N. 10° 04' E. er for Tiden et Brohoved og en herfra i NW.-lig Retning gaaende, c. 25 m lang Dækmole under Udførelse.

Arbejdet forventes at være afsluttet Efteraaret 1943.

(Kort Nr. 113, 114 og 103. Danske Lods II, Side 193. Havnelods, Side 96.)

1387. Danmark. Kattegat. Vesborg SE. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

Den i E. f. S. Nr. 34/1342 1943 rapporterede Undervandshindring 20—25 m S. for Vragvageren ved det paa 55° 44' (35") N. 10° 36' (30") E. sunkne Vrag, har forgæves været eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 34/1342 1943.)

1388. Danmark. Kattegat. Vesborg SE. Vragvager inddraget.

Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt SSW. for det paa 55° 44' (35") N. 10° 36' (30") E. sunkne Vrag er inddraget.

Mindste Dybde over Vraget er nu 10,0 m.

(E. f. S. Nr. 3/328 1943. Kort Nr. 112, 114, 141, 103, 140, 150, 100, 125 og 180.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1389. Norge. Møre og Romsdal. Søndmøre. Sykkelfjorden. Erstad. Nyt Fyr.

(E. f. S. Nr. 16/489. Oslo 1943.)

Paa 62° 21' 42" N. 6° 34' 20" E., ved Stranden N. for Gaarden *Erstad*, er tændt et nyt Fyr, *Erstad Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 3,5 m. Synsvidde: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejls fra 160° til 176°. 4. Rødt i Pejls fra 259° til 276°.

2. Hvidt i — - 176° - 183°. 5. Grønt i — - 276° - 301°.

3. Grønt i — - 183° - 259°.

Brændetid: 16. Juli—21. Maj.

1390. Norge. Møre og Romsdal. Søndmøre. Sykkelfjorden. Tjones Fyr nedlagt.
(E. f. S. Nr. 16/508. Oslo 1943.)
Tjones Fyr paa c. $62^{\circ} 22',_1$ N. $6^{\circ} 34',_6$ E. i Sykkelfjorden er nedlagt.
1391. Norge. Bergen Omraade. Fyr upaalidelige.
(E. f. S. Nr. 16/501. Oslo 1943.)
Man maa være forberedt paa, at enkelte Fyrs Lysvinkler i Farvandene ved Bergen kan være blevet forandret uden forudgaaende Meddelelse. Nærmere Oplysninger faas i Sejlanvisninger hos de forskellige Havnekaptajner i norske Havne.
Bergen: c. $60^{\circ} 24'$ N. $5^{\circ} 19'$ E.
1392. Norge. Lerøyosen. Mineomraade.
(N. f. S. Nr. 35/1959. Berlin 1943.)
E. f. S. Nr. 1/188 1943 udgaar og erstattes med:
Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:
Mod Syd: c. $60^{\circ} 12',_1$ N. $5^{\circ} 10',_5$ E., Børnestangen Fyr.
c. $60^{\circ} 14',_{54}$ N. $5^{\circ} 15',_9$ E.
Mod Nord: c. $60^{\circ} 15',_{15}$ N. $5^{\circ} 08',_{05}$ E.
c. $60^{\circ} 15',_{15}$ N. $5^{\circ} 14',_6$ E.
Farvandet kan passeres paa Kurser, der opgives af Havnekaptajnerne.
Skibe, der ikke har faaet Underretning om disse Kurser, skal anløbe Kontrolskibene paa Pladserne
a) c. $60^{\circ} 11',_9$ N. $5^{\circ} 12',_6$ E.
b) c. $60^{\circ} 15',_{25}$ N. $5^{\circ} 9',_{35}$ E.
(E. f. S. Nr. 1/188 1943.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1393. Danmark. Sommertid ophører.
Den ved Kongelig Anordning af 18. Marts 1943 fastsatte særlige Tidsregning i Aaret 1943 ophører Mandag den 4. Oktober 1943 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.
Denne Anordning gælder ikke for Færøerne.
(E. f. S. Nr. 13/685 1943.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1394. Danmark. Bornholm. Rønne Indsejling. Vrag fjernet.
Det i Indløbet til Rønne Havn paa c. $55^{\circ} 05',_8$ N. $14^{\circ} 41',_2$ E. sunkne Vrag er fjernet.
(E. f. S. Nr. 35/1348 1943.)
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.
1395. (T). Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Spodsbjærg E. t. S. Vraglystønde midlertidigt slukket.
Vraglystønden 250 m WSW. for det paa $54^{\circ} 55' 37''$ N. $10^{\circ} 52' 49''$ E., c. 1,5 Sm 106° fra Spodsbjærg Havn, sunkne Vrag er midlertidigt slukket. Den vil snarest atter blive tændt.
(E. f. S. Nr. 23/1005 1943.)

1893

DANSK

1943

SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



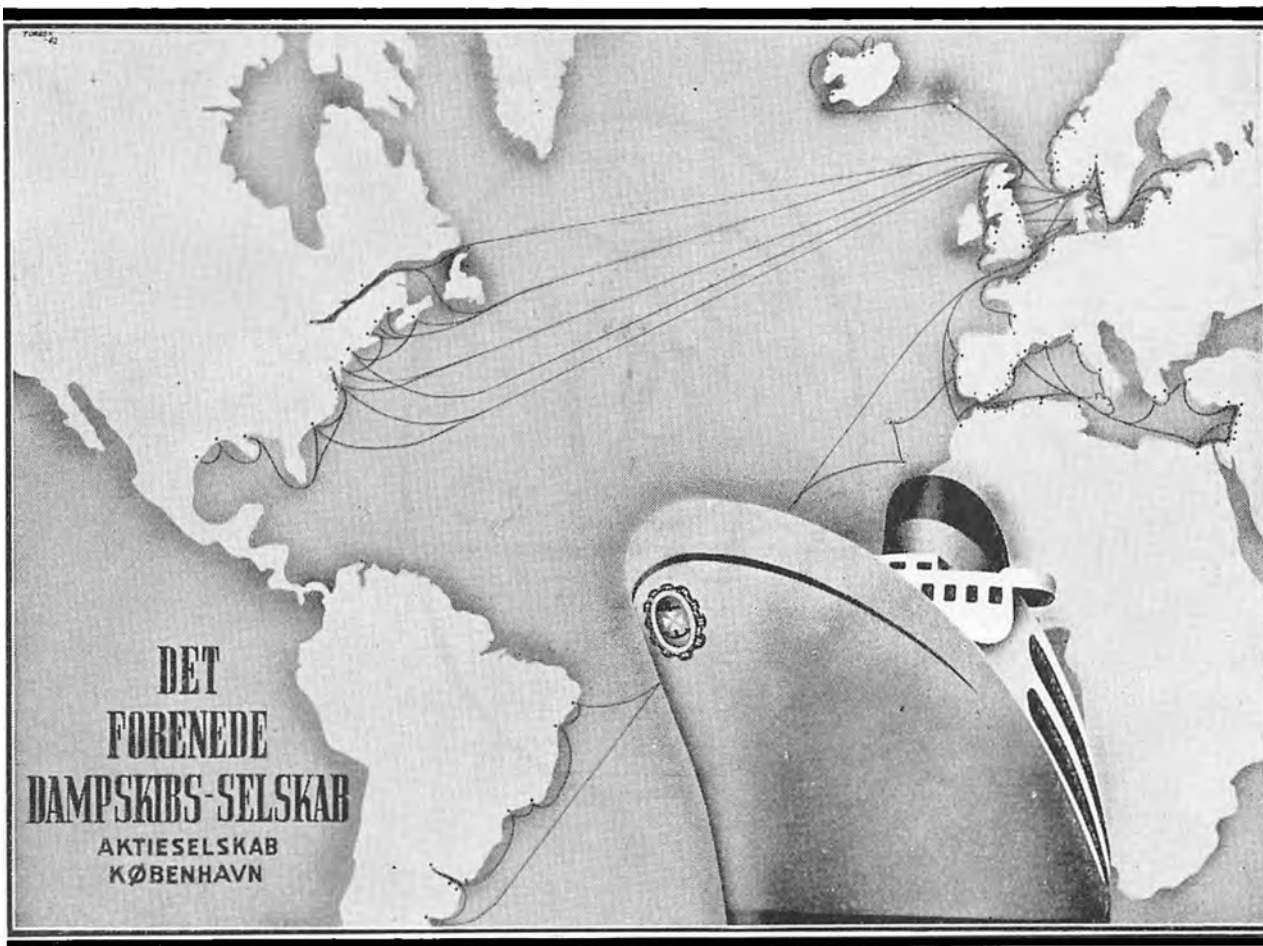
Tegn Deres Forsikringer i
SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6,
 København K.

Telefon Central 9316
 Tlgr.adr. Reassurance



A/S **GRØN & WITZKE**
 Assurance
Kongens Nytorv 6 Telefon C. 9316.



KØBENHAVNS HAVN



HOLMENS KANAL 42
TELEFON CENTRAL 9214

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

HOLMENS KANAL 5
(VED SIDEN AF DET KGL. TEATER)



Kul - Koks
Tørv - Brunkul

TELEFON
2 1 1

DANSK FIRMA

DANSK KAPITAL

STØRSTE SALG I DANMARK



C. K. HANSEN

KØBENHAVN

DAMPSKIBS-EKSPEDITION - KLARERING - LINIE- HAVARI- OG ASSURANCEAGENTUR
INTERNATIONAL SPEDITION - BEFRAGTNING - KØB OG SALG AF TONNAGE
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

★

KORRESPONDERENDE REDER FOR A/S DAMPSKIBSSELSKABET

„DANNEBROG“

★

BUNKERKULAFD. - TELEGRAM ADR.: BUNKERDEPOT

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

AKTIESELSKAB

Marius Nielsen & Søn

Rederi- og Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4
København

Telegr.-Adr. »Mariuson«
Telf. Centr. 12057

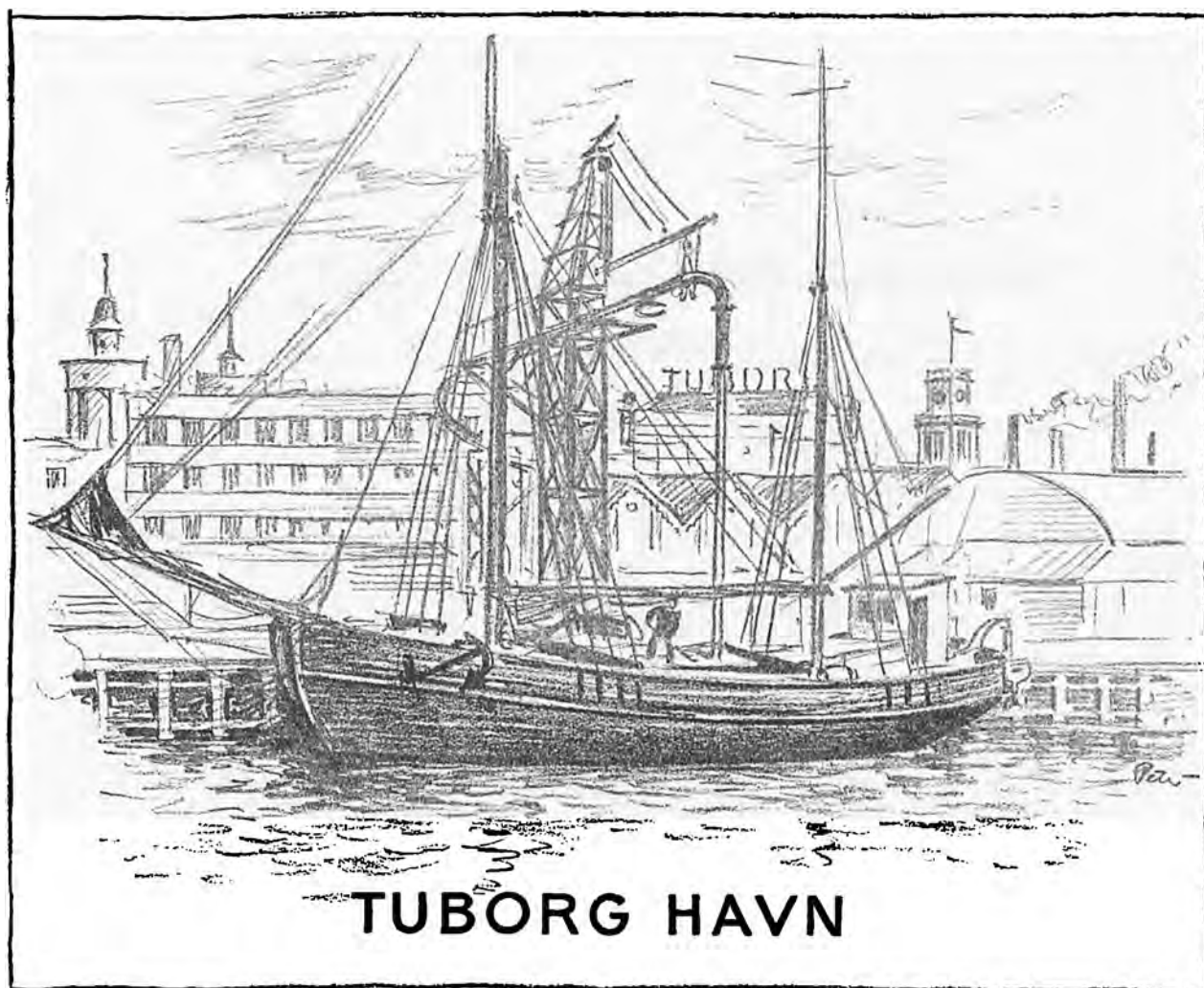
A/S EM. Z. SVITZERS
BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278
» » 7288

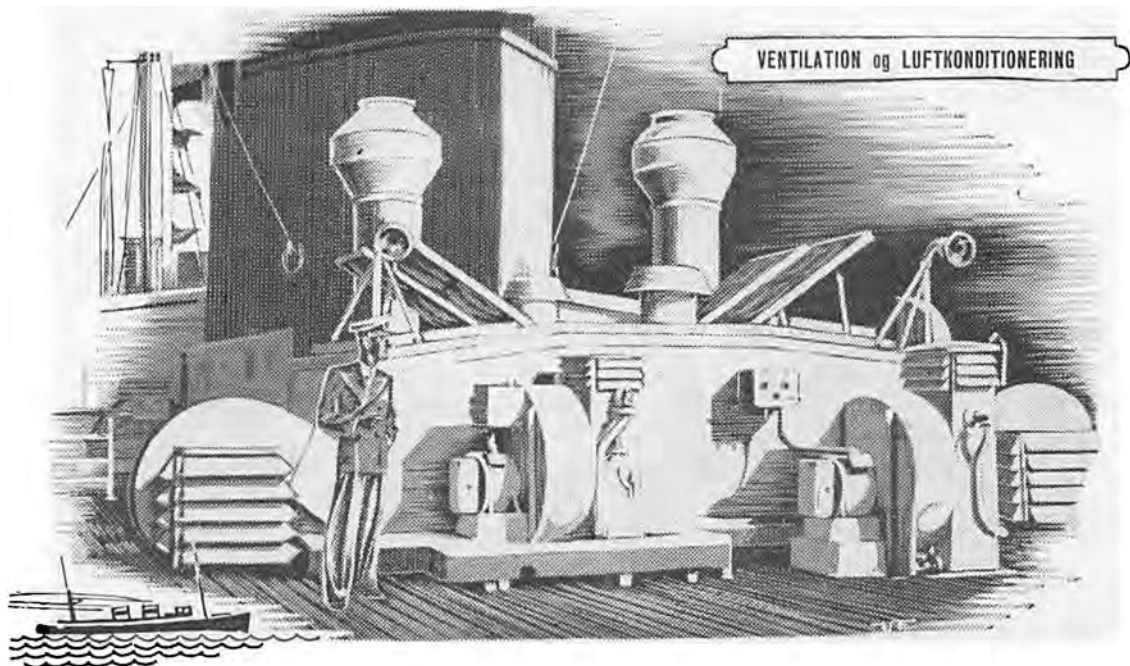
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE





**DE
FORENEDE
BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN**

**BUGSERING
OVERALT I
EUROPA**



Ogsaa til Søs

paa moderne Skibe er rigtig Ventilation nødvendig

Gennem Aarene har D. F. J. installeret Ventilationsanlæg og Luftkonditionering i Skibe saavel som i Forretningslokaler, Administrationsbygninger, Hospitaler, Restauranter, Skoler, Biografer o. m. a. Steder — og fra alle Sider foreligger Vidnesbyrd om, at et D. F. J.-Anlæg fungerer tilfredsstillende. Vi paatager os enhver Opgave; hvad enten Anlægget er stort eller lille, vil det blive udført med den Grundighed, der er vort Princip.

D ♦ F ♦ J
DE FORENEDE JERNSTØBERIER ½

Moderne Ventilation og Luftkonditionering

LUFT EFTER ØNSKE

SALGSADFELINGER: Kbhvn. Tlf. C. 8808 — Aarhus Tlf. 100 — Odense Tlf. 4709

- 1 **Vi har 30 Aars Erfaring.** Vor manganrige Erfaring, suppleret med stadige Forsøg er den bedste Garanti for, at vore Principer ved Beregning og Konstruktion af Ventilationsanlæg er de mest moderne og hensigtsmæssige.
- 2 **Landets største Type-Udvalg.** Hvert enkelt Anlæg konstrueres under Hensyntagen til det individuelle Behov, saaledes at der opnås absolut største Økonomi og Driftsikkerhed.
- 3 **Udtrakt Service.** Vor Stab af Specialister staar til Deres Raedighed under et Anlægs Projektering, Udførelse og Drift. Vi giver gerne alle Oplysninger og udarbejder Forslag og Tilbud uden Forbindende.

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 37

ONSDAG 22. SEPTEMBER 1943

50. AARGANG

»DANSK SØFARTS TIDENDE«

GENNEM 50 AAR

22. SEPTEMBER 1893 — 22. SEPTEMBER 1943.

I Dag — den 22. September — er det 50 Aar siden, at det første Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* saa Dagens Lys. I det lange Spand af Aar, Bladet er udkommet, har det fra først til sidst været dets Opgave at staa som det danske Søfartserhvervs Talerør. Det har været dets Ledelses og dets Redaktions Maal i Spalterne at behandle og beskæftige sig med de Spørgsmaal — med de mange Problemer, der er knyttet til dette for vort Land saa livsvigtige Erhverv. To Kriges haarde Slag og drastiske Restriktioner har i det halve Aarhundrede, der er svunden, siden Bladets første Nummer udkom, ramt den danske Skibsfart, og disse Restriktioner har ogsaa maattet sætte sit Præg paa det Organ, der fra første Færd har søgt at gøre Søfartens Sag til sin. I dette Spand af Aar er den danske Søfart undergaaet saa store Forvandlinger, som ikke i nogen anden Periode i dens aartusindgamle Liv. Enorme Udviklingsmuligheder og store Omvæltninger har været den danske Skibsfarts Lod i de sidste 50 Aar.

Det var Redaktør *L. Drechsel*, der i sin Tid lagde Spiren til *Dansk Søfarts Tidende*. Fra Starten havde han som sin nærmeste Medarbejder indenfor Redaktionen Kaptajn *Jacob Holm*. I de første ni Aar drev Redaktør Drechsel selv Bladet, men i 1902 blev det besluttet, at Forbindelsen med selve Skibsfartserhvervet skulde forøges. Det var i Slutningen af 1902, der afholdtes et Møde, hvor Aktieselskabet *Dansk Søfarts Tidende* blev dannet. De Navne, der stod bag det nye Selskab, ydede i sig selv Garantien for den nøjeste Tilknytning til Søfartserhvervet og ogsaa til Søens Mænd. Det var Dansk Dampskibsrederiforenings daværende Formand, Skibsreder *Adolf Carl*, der blev Formand i Bestyrelsen for *Dansk Søfarts Tidende*, og Bestyrelsesmedlemmer var Skibsreder og Skibsmægler *H. A. Hansen*, Thuro, Skibsreder *N. J. Ohlsen*, Marstal, Formanden for Kjøbenhavns Skipperforening, Kaptajn *A. V. Knudsen* og Direktør *Carl Will* fra De private Assurandører. Bladets Stifter, Redaktør Drechsel, vedblev dog endnu nogle Aar at virke som ansvarshavende Redaktør. Som nautisk Redaktør havde *Dansk Søfarts Tidende* derefter en kortere Overgang daværende Kaptajn *H. P. Berg*, der senere blev Direktør for Vestindisk Kompagni paa St. Thomas og endelig Direktør for Nakskov Skibsværft. Da *H. P. Bergs* Arbejde i Det ostasiatiske Kompagnis Tjeneste lagde helt Beslag paa hans Tid, blev hans Post overtaget af *Emil Krogh*, der senere blev Kontorchef i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart.

I 1906 frattraadte Redaktør Drechsel som Redaktør af *Dansk Søfarts Tidende*, som *Emil Krogh* derefter blev Eneredaktør af. Det varede imidlertid kun i tre Aar, nemlig indtil han rykkede over i Ministeriet for

Handel, Industri og Søfart. *Krogh* overdrog da Ledelsen til sin Fader, *V. Krogh*, der havde faaet sin Uddannelse som Skibsbygger paa Rohmanns Værft i Helsingør — Forgængeren for Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. *V. Krogh* beklædte Redaktørposten omtrent lige til sin Død i 1925.

I Aaret 1924 skele der en hel Del Ændringer i *Dansk Søfarts Tidendes* Ledelse, idet Dansk Dampskibsrederiforening overdrog Udgivelsen af Bladet til Aktieselskabet *Nautisk Forlag*.

Den nye Tids første Redaktør blev *Axel Gerfalk*, der straks ved sin Tiltræden gav Bladet et nyt Fysiognomi. Hans Journalistik har mere end nogen andens præget *Dansk Søfarts Tidende* og *Scandinavian Shipping Gazette*, der ogsaa udgives af *Nautisk Forlag*. Redaktør Gerfalk uddybede den Kontakt, der fra første Færd har bestaaet med førende danske Skibsfartskredse. Ved 11 Aars ihærdigt Arbejde havde han ved sin altfor tidlige Død i 1935 gjort *Dansk Søfarts Tidende* til Talerør for det danske Søfartserhverv.

Efter Redaktør Gerfalks Død i 1935 blev Redaktionen overtaget af Redaktør *Aage Heinberg*, der imidlertid bosatte sig i Sverige i 1941. Siden da har *Mogens Nyholm* været Bladets ansvarshavende Redaktør.

De Opgaver, som *Dansk Søfarts Tidende* stillede sig ved Bladets Start for 50 Aar siden, har været at behandle og belyse alle Spørgsmaal, der har haft Interesse for Skibsfarten. Det er vort Haab, naar Fredens Tider igen kommer, at kunne genoptage og udbygge de Linier, der er blevet fulgt gennem Aarene. I det lange Spand af Aar, der nu er gaaet, siden Bladets første Nummer udkom, har det modtaget mange værdifulde Bidrag til Spalterne. *Dansk Søfarts Tidende* bringer sin bedste Tak herfor og haaber paa det fortsatte Samarbejde, naar Krigens Skranker kan nedbrydes.

Dansk Søfarts Tidende passerer sin 50 Aarsdag i en Tid, hvor mørke Uvejrsskyer hænger truende over Danmark. Det er vort Haab, at Himlen snart maa blive klar og et frit Danmark maa genopstaa, saaledes at der atter bliver frit Samkvem Landene imellem, saa den danske Skibsfart kan udfolde sin fulde Aktivitet og begynde den Genopbygning, der nu er saa paakrævet.

— *F. B. B. B.* —

DANSK SKIBSFART

GENNEM ET HALVT AARHUNDREDE

En Skildring af den danske Skibsfart gennem det sidste halve Aarhundrede vil blive et Kapitel i det danske Erhvervslivs Historie, der rummer en rivende Udviklings Eventyr, Beretninger om dristig Indsats, om knusende Slag og Vovemod trods store Vanskeligheder. Lyse Timer og mørke Dage har vekslet som Solskin og Byger, men eet har hele Tiden baaret fremad: Troen paa den danske Søfart og Tilliden til de danske Skibe, skabt af Aandens Snilde og Ilaandens Kraft, og til den danske Sømandstradition.

I Halvfemsernes første Aar stod den danske Skibsfart i en af sine store Brydningstider. Betydelige Dampskibsflaader var ved at sejle vore Storsejlere agter, selv om disses Levelid endnu skulde blive forholdsvis lang. Danske Dampere havde allerede paa dette Tidspunkt igennem en lang Periode vist Flaget med Hæder ude paa Havene, hvor Sejlskibe fra de danske Øer og København før i Tiden havde været vore eneste Repræsentanter. Endnu i Halvfemserne fandtes i samtlige danske Købstæder en Sejlskibsflaade, omend den var ved at blive stærkt begrænset som Følge af den næsten uoverkommelige Konkurrence med Dampmaskinen.

Et glørværdigt Kapitel i den danske Skibsfarts Historie var endnu før et halvt Aarhundrede siden ikke afsluttet. De store Fanø-Sejlere indtog stadig en frem-skudt Plads. Saa sent som i 1898 havde Fanø 99 Skibe paa tilsammen 46.915 BRT. Det var da de store Jernbarkskibe og Fuldskibe paa 4—500 til 1700 Tons, der dominerede den lille Øs Sejlskibsflaade. Størst af dem var den berømte *Copley*, der maalte 1740 BRT. Men Højdepunktet var forlængst passeret. De følgende Aar viste en stadig Nedgang, og i Aarene under den sidste store Verdenskrig forsvandt Fanøs sidste fire Staalskibe og dermed dannedes der Afslutning paa Øens 160-aarige blomstrende Sejlskibsperiode. Endnu har vi en beskedne Sejlskibsflaade tilbage, men det er blevet Dampen og Motoren, der har domineret i det svundne halve Aarhundrede.

Det er 124 Aar siden, at Danmark fik sin første Damper — det var Hjuldampskibet *Caledonia*, der blev indsat i Rutefarten mellem København og Kiel.

Et Skridt af overvældende Betydning for den danske Samfærdsel var Oprettelsen af *Det Forenede Dampskibs-Selskab* i 1866, hvorved det gennem en Koncentration af Kapital blev muligt at tage store Op-

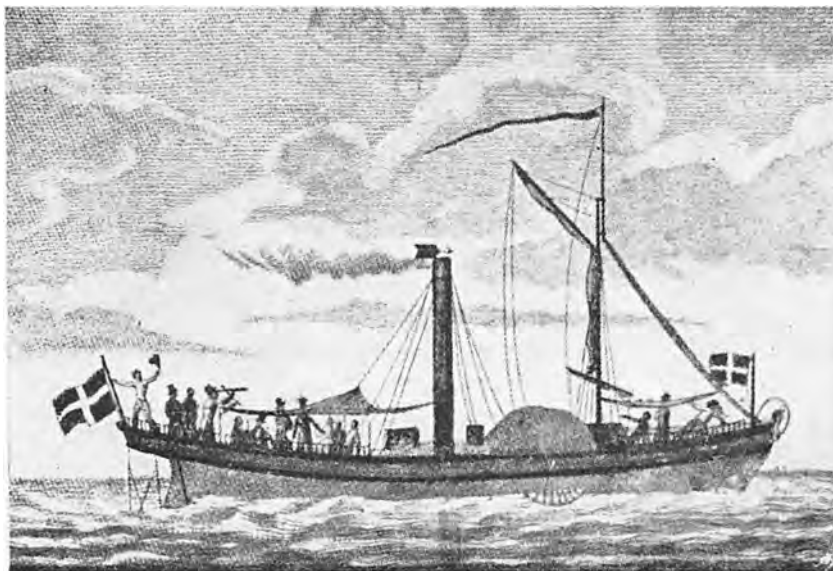
gaver op. Englandsfarten, som Selskabet allerede havde paabegyndt i 1875, blomstrede op, og forskellige Overvejelser fra Landbrugets Side om Oprettelsen af en Statsrute for at opnaa billigere Fragter eller i samme Hensigt at stifte et Andelsselskab i Lighed med Landbrugets øvrige Erhvervssammenslutninger, førte ikke til noget Resultat. Selskabets Landbrugseksport kom hurtigt ind i faste Rammer. De regelmæssigt besjlede Ruter medførte, at Smørret nu kunde leveres hurtigere end før og naa det engelske Marked i frisk Tilstand. I 1896 indsattes de første Kølebaade i Landbrugseksporten og hertil kom nye og moderne Passagerbaade. Efter den sidste store Verdenskrig øgedes Eksporten yderligere. Englandsruternes Modernisering faldt særligt i Aarene fra 1925 til 1932, hvor der blev sat fire nye, moderne Motorskibe paa ca. 2800 BRT. hver i Fart, og man stod paa Tærsklen af en yderligere Modernisering med Passagermotorskibet *Kronprins Frederik*, der er blevet afleveret fra Helsingør Skibsværft under Krigen.

I 1898 overtog Det Forenede Dampskibs-Selskab *Thingvalla-Selskabet* og dermed den danske Amerikafart under Navnet *Skandinaviens-Amerika Linien*. Det gamle Materiel erstattedes med nyt, men efter Verdenskrigen skrumpede Farten ind, da Amerika satte Bom for Indvandringen. I 1935 blev Linien indstillet.

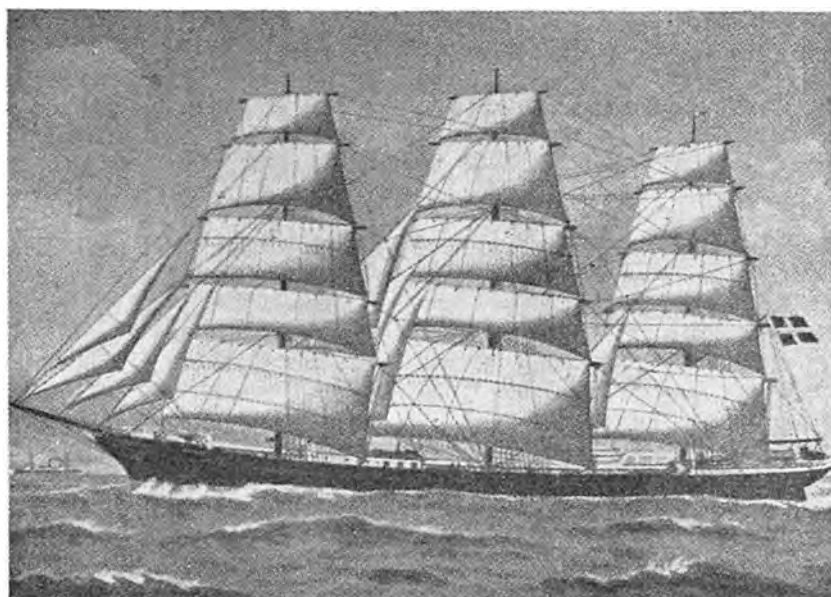
Igennem Aarene har Det Forenede oprettet mange nye Linier, idet baade Middelhavsarten og Farten paa Nord- og Sydamerika er blevet sluttet ind i Selskabets Rutenet.

Et i hine Aar meget betydeligt Rederi var det i 1880 stiftede Heckscher'ske Rederi *Kjøbenhavn*, der fra 1890 kontrollerede en Række Selskaber, som i 1911 sammensluttedes til Dampskibsselskabet *Hafnia*, der efter i kortere Tid at have haft D. F. D. S. til korresponderende Reder fik *P. Brown* til Chef og med ham gik op i Dampskibsselskabet *Norden*.

“København sover — Hamburg arbejder” hed det i København i Slutningen af Firserne. Da Hamburg i 1888 havde aabnet sin Frihavn, stod man Ansigt til Ansigt med en truende Fare. Det var indlysende, at Kielerkanalen, der nu var under Anlæggelse, ikke slet og ret skulde tjene Marinens Formaal. Den sigtede videre, og København følte sin Stilling som Østersøens Stabelplads truet. Planerne om en københavnsk Frihavn havde ikke vundet Genklang, men da Land-



Danmarks første Damper
»Caledonia«.



*Fanøs største Sejlskib,
Fuldriiggeren »Copley« paa
1740 BRT.*

mandsbankens Direktør *Isak Glückstadt* først var blevet interesseret i Havnen, blev den til Virkelighed, og i 1894 kunde den indvies. I Realiteten manglede der i de første Aar den oversøiske Skibsfart, der skulde danne Grundlaget for dens Eksistens. Ogsaa her maatte Det Forenede tage fat. Allerede Aaret efter Havnens Indvielse aabnede Selskabet en Rute paa New Orleans, hvorfra Bomuldsfrøkager og Majs nu blev sejlet til Danmark.

Dette blev Indledningen til en senere Storhandel, som et nyt og betydeligt Kompagni skulde grundlægge. Da det var sket, fik Københavns Frihavn sin allerstørste Betydning.

Gennem finansiel Støtte fra Landmandsbanken oprettedes *Det østasiatiske Kompagni* i 1897, og dermed blev Danmark paa et nyt Felt inddraget i Verdenshandelen. Stort set var Ø. K. en Genoplivelse af vort gamle asiatiske Kompagni fra Danmarks koloniale Tid.

Det havde stor national Betydning, at Ø. K. i sin Tid oprettede *Vestindisk Kompagni* og saaledes knyttede denne vor sidste Tropekoloni til os. Selv efter at Salget i 1917 overskar Baandene, levede V. K. dog videre og stadig lever Virksomheden ude paa St. Thomas.

Det østasiatiske Kompagnis Hovedformaal har været at drive Verdenshandel paa Grundlag af en Vekselvirkning mellem Handel, Industri og Skibsfart. Kompagniet samlede saaledes i samme Selskab Handel og Rederi, hvilket var sket før — f. Eks. *Moses G. Melchior & Søn's* Handel og Skibsfart paa dansk Vestindien — men samtidig knyttede det Industrien til sig. Datterselskaber rundt om i Verden udnyttede de Muligheder, som kunde indvindes ved at sejle under de paagældende Landes Flag. Dette store Foretagendes Tilblivelse og Udvikling skyldtes udelukkende *H. N. Andersen*, der i sin Bog selv angiver, at Ø. K. i sine første 32 Leveaar ved Erhverv tilførte Danmark ca. 810 Millioner Kroner og foranledigede en Eksport paa 556 Millioner Kroner, og det kunde i samme Periode udbetale 154.396.194 Kroner eller gennemsnitlig 18,37 Procent af Aktiekapitalen.

Ogsaa for Verdensskibsbygningen kom Ø. K. til at spille en banebrydende Rolle. Det var paa *H. N. Andersens* Initiativ, at der i Skibsfartens Historie dannedes et nyt Overgangsled, nemlig fra Damp til Motor. *H. N. Andersens* dristige Beslutning, da han bestilte et 7.400 Tons dieseldrevet Skib hos *Burmeister & Wain*, kronedes med Held. Kort efter at *Selandia* i 1912 havde sejlet sin Jomfrufærd til Siam, kom Motorskibsforeningen i Gang Verden over, og paa Grund af sine økonomiske Egenskaber har denne Skibstype

i den seneste Tid vundet større og stadig voksende Udbredelse, saaledes at man i Dag kan tale om, at Dampene er ved at blive fortrængt.

Omkring Aarhundredskiftet var det et af vore ældste Rederier, nemlig Firmaet *C. K. Hansen*, der drev det største danske Tramprederi. I 1905 havde *A. P. Møller* grundlagt Dampskibsselskabet *Svendborg* og i 1912 *Dampskibsselskabet af 1912*, der lagde for med to Skibe paa 4.400 Tons. I Aaret 1938 var der 33 Skibe med Mærsk-Navne paa 150.000 BRT. Disse Tal viser en voldsom Udvikling, som skyldes et vaagent Blik for at finde nye Veje. Foruden Nord- og Østersø-Farten og Middelhavsarten har *A. P. Møller* — naar man ser bort fra *D. D. P. A.* — oprettet det første og eneste Tankskibs-Rederi her i Landet, samt det omfattende Linie-Rederi — Mærsklinien, der har Skibe i Fart mellem Nordamerika, Kina, Japan og Østasien.

En særlig Udvikling har Rederiet *Vesterhavet* gennemløbet. Det blev i Halvfemserne stiftet i Esbjerg af Konsul *D. Lauritzen*. Rederiet voksede støt, og ved Aarhundredskiftet disponerede det over 9 Skibe paa 13.043 Tons. Ved den første Verdenskrigs Udbrud ejede det 26 Skibe paa 33.264 Tons. Under Krigen forliste ikke mindre end 19 Skibe, og en Likvidation af Rederiet var derfor under Overvejelse, men Konsul *Lauritzen* bestemte sig alligevel til at fortsætte, og Tonnagen steg i den kommende Tid. Da Konsulen døde i 1935, laa Tonnagetallet oppe paa 90.300 Tons d.w., og ogsaa de nærmeste Aar efter hans Død skulde blive en rig Udviklings Tid. Allerede paa et tidligt Tidspunkt slog det *Lauritzen'ske* Rederi ind paa Bygning af fuldt moderne og meget smukt udstyrede Køleskibe — baade Dampere og Motorskibe. Med de saakaldte "Reefer-Baade" skabtes en hel ny Type hurtiggaaende Køleskibe. Rederiet har skabt sig et rigt Marked i Frugtfarten, takket være Køleskibene.

Ogsaa et andet betydeligt Rederi havde sit oprindelige Hjemsted i Esbjerg, nemlig Dampskibsselskabet *Dania*, som oprindeligt blev stiftet af Konsul *Chr. Andresen* i Fællesskab med Konsul *Lauritzen*.

Et af de ældste Dampskibsselskaber var de *Carlske Rederier*, der var stiftet af Kaptajn *L. H. Carl*. Under Skibsreder *Poul Carls* og Direktør *A. O. Andersens* Ledelse gik Rederiet i 1920 over i Det Forenede Dampskibs-Selskab, men allerede i 1895 havde *Martin Carl* startet Dampskibsselskabet *Heimdals*, der nu ledes af Skibsreder *H. P. Carl*.

Ogsaa Dampskibsselskabet *Vendila* er en Sammenlutning af flere mindre Rederier, saaledes af de af Skibsrederne *Svendsen* og *Christensen* stiftede Selskaber.

Blandt vore ældre Rederier har Dampskibsselskabet *Torm* haft en rig Udvikling. Det blev stiftet i 1889 ved Samarbejde mellem Kaptajnerne *Schmiegelow* og *Torm* og med Støtte af en Række Forretningsmænd, hvoriblandt var *Moses Melchior*. I den sidste halve Snes Aar før denne Krig udvidede Selskabet, hvis Ledere er Skibsrederne *Kampen* og *Schmiegelow*, sin Flaade meget betydeligt med en Række Motorskibe, saaledes at *Torm* kom til at staa som et af vore betydelige Tramprederier.

Blandt de Rederier, der har sin Rod i forrige Aarhundrede, er blandt andre Dampskibsselskabet *Myren* og *Alfred Christensens* Selskaber. Men ogsaa i det tyvende Aarhundrede er der opstaaet en Række betydelige Rederier, saaledes Marius Nielsens *Progress*, *Det dansk-franske Dampskibsselskab*, der blev stiftet af Generalkonsul *A. N. Petersen* i 1902, Dampskibsselskabet *Pacific*, hvis korresponderende Reder fra Starten i 1915 har været Skibsreder *L. R. Schmidt*, Dampskibsselskabet *Orion* og Dampskibsselskabet *Orient*, der blev stiftet i 1915 som Datterselskab af *Ø. K.* Endelig er der ogsaa Grund til at nævne *A/S Motortramp*, der har store Motorskibe i oversøisk Fart, og paa hvis Foranledning Verdens første gen-gasdrevede Dieselskib — *Navitas*, bygget hos *Burmeister & Wain*, blev sat i Fart.

To Verdenskrige med deres meget betydelige Tab af Menneskeliv har den danske Skibsfart maattet staa igennem i den svundne Tid. Den første Krig slog haardt, men denne nye Storkrig har ramt langt mere føleligt.

Efter den første Verdenskrigs Udbrud i 1914 blev hele Nordsøen hurtigt gjort til Krigsomraade, og hurtigt maatte der træffes Arrangementer med Hensyn til Krigsforsikringer og Krigstillæg til Besætningerne, medens Staten støttede Krigsforsikringen af Skibe. Det fik i denne saa mørke Periode afgørende Betydning for den danske Skibsfart, at begge de krigsførende Parter var interesseret i den danske Landbrugsproduktion. Det lykkedes derfor danske Forhandlere at faa Aftaler i Stand med begge Parter.

Haardere og haardere blev Krigen paa Havene, indtil man stod overfor den uindskrænkede Ubaadskrig fra den ene Side og besværlige Visitationer fra den anden Side. Søretten og Folkerettens Principper nød ikke længere Anerkendelse. Ved Torpederinger og Minesprængninger mistede Danmark i denne Periode 96 Sejlskibe, 12 Motorskibe og 150 Dampere, ialt 258 Skibe. Haardest ramt blev de danske Skibe under de saakaldte Pligtrejser, som de Allierede stillede som Betingelser for Afskibninger til Danmark. Disse Rejser for Vestmagterne blev efterhaanden gjort længere og længere, og til sidst rekvirerede man simpelt hen neutrale Skibe. Saaledes beholdt Amerika megen dansk Tonnage, da det i 1917 traadte ind i Krigen.

Skibsfarten skulde sikre Danmark dets Forsyninger udefra, men de gamle Ruter kunde ikke længere benyttes. Efter at den uindskrænkede Ubaadskrig var begyndt i 1917 maatte danske Skibe gaa langs den norske Kyst og fra Bergen videre efter engelsk Instruks. Ogsaa under sidste Krig nedsattes et Fragt-nævn, der for at sikre Leveringer og Tonnage næsten fik uindskrænket Bestemmelsesret over Skibsfarten.

I hine farefulde Aar gav Fragterne betydelig Indtægt, og det var ikke ualmindeligt, at Skibsaktierne steg til den 6-dobbelte Værdi.

Ikke alene Krigen, men ogsaa en indbringende Mellemhandel, havde bragt store Summer til Danmark. Tillidsfuldt ventede man efter dens Ophør, at København vilde faa sin gamle Betydning som Østersøens Stabelplads tilbage, og i Haabet herom kom de store Varemængder til Danmark. Men Drømmen kunde ikke bære, fordi Landenes Købekraft var borte, og endelig begyndte Amerika at bringe Varer til Østersølandene, ligesom England havde gjort det i 1814. Store Foretagender, der havde Verdensomsætningen som Maal, brast. Dette gjaldt f. Eks. Transatlantisk Kompagni.

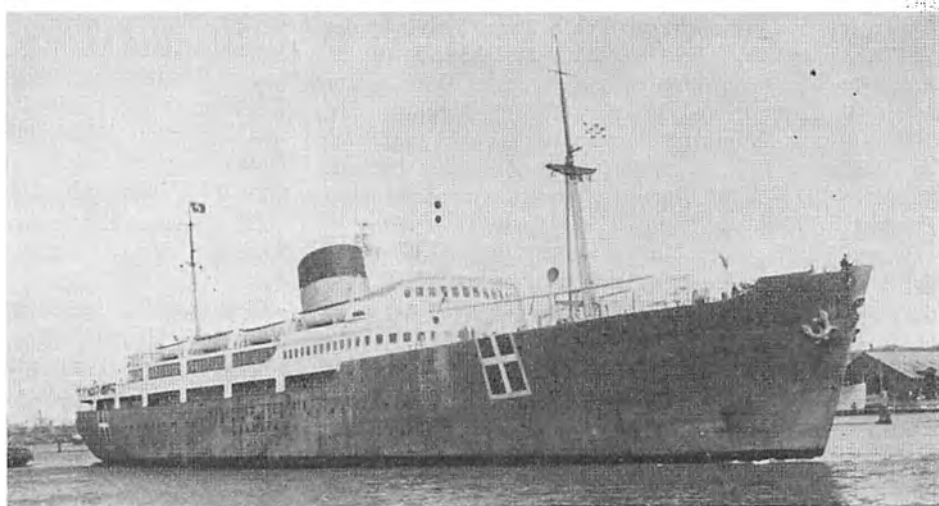
Først omkring 1925 kom Skibsfarten nogenlunde i Gang igen, men Afspærringsbestemmelser virkede i Mellemkrigstiden lammende. Sidst i Trediverne medførte Stormagternes stigende Oprustning voksende Fragter, og det blev atter muligt for den danske Skibsfart efter lange og trange Aar at give rimelige Udbytter.

Men bag det Lyssyn, der i disse Par Aar ganske naturligt maatte gøre sig gældende, drev truende Uvejrs-skyer frem. Alt blev kuldkastet i Septembersdagene i 1939, da Verdenskrigen brød ud. Den danske Skibsfart stod i den sørgelige Stilling at maatte udbygge de triste Erfaringer fra sidste Verdenskrig. Ekstraordinære Foranstaltninger blev truffet, og i Lighed med forrige Krig nedsattes der et Fragtnævn. Saa kom den 9. April, der bogstaveligt talt huggede den danske Handelsflaade over i to Dele. Budskaber om Forlis og Død er i disse Aar strømmet ind fra Havene. Vi ved, at Tallet paa omkomne Søfolk er dobbelt saa stort som under sidste Krig. Danske Redere kender ikke Positionerne for Størsteparten af deres Flaader, ved ikke om de eksisterer endnu og kan ikke have nogen Mening om, hvordan de faar dem hjem igen.

Igennem det Aartusinde, det danske Samfund har bestaaet, har dets Folk altid levet i nøje Tilknytning til Havet, og saadan vil det altid være. Efter Forlis og Død vil den Tid oprinde, da Danmark igen kan besjæle Verdenshave uden Torpedoer og lurende Miner, med Flag og Skib frit. I sin Stigen og Dalen har det sidste halve Aarhundrede med sine mange Omskiftelser dog stedse kunnet vise en Vej fremad og udad.

Mogens Nyholm.

En af *D. F. D. S.'s* sidste Nybygninger, Motorskibet »Kronprins Frederik«.



DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING I 50 AAR

Tietgens Kongstanke, at Erhvervene skulde og maatte sikre sig en vis Indflydelse paa Lovgivningsarbejdet — at de skulde »hverve selve Landets Lovgivningsmagt til virksom Kampfælle i den det danske Erhvervslivs forestaaende Konkurrence-Kamp — laa bag Dannelsen af *Dansk Dampskibsrederiforening*, der blev stiftet i 1884 og som sin første Formand fik Kaptajn *Theo Koch*.

Det er kun faa og sparsomme Oplysninger, der foreligger om Rederiforeningens første Leveaar. Man forstaaer, at den førte en ret beskedent Tilværelse i Skygge af Grosserersocietetet og dets Komite, der under Tietgens evnerige Ledelse havde faaet en meget stor Indflydelse.

Men allerede i de første Aar løstes der dog Opgaver, der var af Betydning for vort Lands Skibsfart. Saaledes var det paa Rederiforeningens Initiativ, at Skibsfarten fik Adgang til at øve en vis Indflydelse paa Konsulatsbesættelserne i Udlandet, og endvidere tilendbragtes en Række Forhandlinger, der havde til Resultat, at Marineministeriet paabegyndte Udsendelsen af *Efterretninger for Søfarende*.

Ved Udgangen af sit første Leveaar havde Dansk Dampskibsrederiforening 20 Medlemmer med tilsammen 140 Skibe — størst var Det Forenede Dampskibs-Selskab, der raadede over ikke mindre end de 84.

I 1894 meddelte Kaptajn Theo. Koch, at han efter ti Aars Virke som Formand ikke længere saa sig i Stand til at bestride Hvervet, og den hidtidige Næstformand, Skibsreder *Adolf Carl* af Firmaet L. H. Carl valgtes derefter til hans Efterfølger. Som Sekretær tiltraadte samme Aar den unge Kontorist paa L. H. Carls Kontor *A. O. Andersen*.

I 1897 oprettedes Foreningen *Dampskibsrederiforeningens gjensidige Kasko-Assurance-Afdeling*, der til Formaal havde den gensidige Kaskoforsikring paa Dampere. Denne Assuranceafdeling blev opretholdt til 1925, da det blev besluttet at likvidere den paa Grund af manglende Tilslutning fra Rederiernes Side.

Det var ogsaa i 1897, at *Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart* sammen med *Dansk Sejlskibsrederiforening* blev stiftet med det Formaal for Øje at sikre Skibsfarten en virkelig ledende Stilling ved Varetagelsen af dens offentlige Interesser. Foruden var en Række andre Foreninger tilsluttet Fællesrepræsentationen, der ophørte i 1926 og blev afløst af *Søfartsraadet*.

Den 31. Januar 1908 døde Skibsreder *Adolf Carl* efter 24 Aars Virke som Næstformand og Formand. Hans Efterfølger blev Det Forenede Dampskibs-Selskabs Direktør *Chr. Kronman*.

Efter baade langvarige og besværlige Forhandlinger med Besætningsorganisationerne fastsattes i Maj Maaned 1911 Dansk Dampskibsrederiforenings Forhøringsregler, hvorved Foreningen maatte bøje sig for



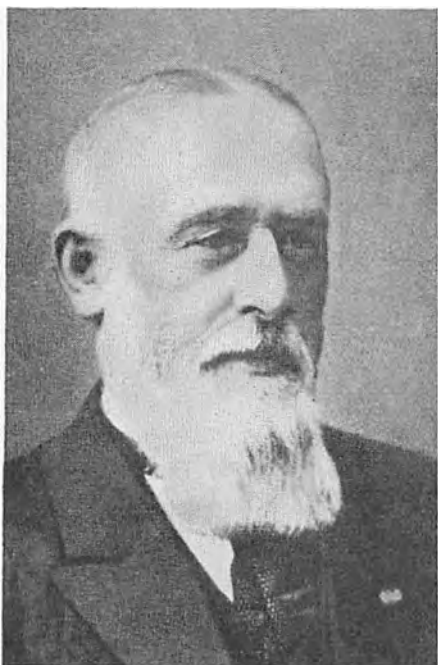
Dansk Dampskibsrederiforenings Formand siden 1939, Direktør I. A. Kjøbing.

Kravet om kollektive Aftaler, men nogen større Lønforhøjelse var der ikke Tale om, og til Gengæld maatte Sømandenes og Søfyrbødernes Organisationer gaa med til at sikre Arbejdsfred i otte Aar — altsaa til 1918. Senere samme Aar opnaaedes en Overenskomst med Maskinmestrenes Forening. I Efteraaret 1911 nedlagde Direktør *Kronman* sit Hverv, hvorefter Direktør for Det Forenede Dampskibs-Selskab *C. M. T. Cold* valgtes til Formand.

Da Krigen brød ud den 1. August 1914 blev Skibsfarten vel det Erhverv, der alt i alt maatte yde den største Indsats for at sikre Landet dets Tilførsler, og det var næppe overdrevent, naar Handelsministeren ved Krigens Afslutning i Rigsdagen udtalte, at »under den allervanskeligste Del af Krigsperioden var Handelsflaaden i det hele taget det væsentligste om ikke det eneste Aktiv af uomtvistet og afgørende Værdi for Landets Økonomi.«

Det blev Dansk Dampskibsrederiforening og det under dennes Auspicier dannede *Fragtnavn*, som denne Opgave tilfaldt. Mange og store Opgaver blev paalagt Rederiforeningen i disse saa vanskelige Aar,

Dansk Dampskibsrederiforenings Formænd 1884-1939.



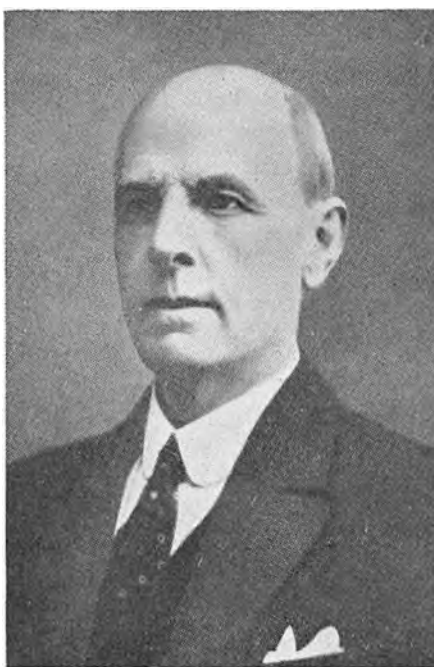
Kaptajn Theo Koch.



Skibsreder Adolf Carl.



Direktor Chr. Kronman.



Direktor C. M. T. Cold.



Skibsreder Chr. Sass.



Direktor A. O. Andersen.



Skibsreder H. A. Hansen.

ikke mindst hvad Krigsforsikringen og Forhandlinger med Mandskabsorganisationerne angaar.

Den i 1914 nedsatte saakaldte *Overordentlige Kommission* havde til Opgave »under de forhaandenværende overordentlige Forhold at træffe Foranstaltninger til Landets Forsyning med de nødvendige Forbrugsartikler og disses hensigtsmæssige Fordeling«. I Oktober Maaned 1915 kom det indenrigsministerielle Forbud mod Salg af danske Skibe til Udlandet, med mindre Salgssummen blev baandlagt til Anskaffelse af ny Tonnage.

De engelske Krav om *duty voyages* mellem England og Havne i andre allierede Lande voldte den danske Skibsfart mange Vanskeligheder og store Tab, og ogsaa Opbringelser og Visitationer skabte Bryderier til Trods for at flere Delegationer fra den danske Skibsfarts Side besøgte London for at træffe en Ordning. England rekvisitionerede roligt de Skibe, der laa i engelske Havne med Ladning til Danmark, indtil »tilsvarende« Skibe ankom her fra Landet. Dette Forhold lettedes dog noget ved en Overenskomst i Juni Maaned 1917. Da U. S. A. traadte ind i Krigen fulgte lignende Forhandlinger i Amerika, hvor den danske Skibsfart lod sig repræsentere af Direktorerne *A. O. Andersen* og *K. Reinhard*.

Med Henblik paa den tyske Regerings Priseordning, der gik ud paa, at et neutralt Skib maatte anses som sat i Fart i den fjendtlige Krigsførelses Interesser, naar den paagældende Stat, hvis Flag Skibet var berettiget til at føre, havde sluttet Aftale med en fjendtlig Stat om Ydelse af Fragtrum, blev der ligeledes ført en Række Forhandlinger, og det lykkedes at faa sluttet en foreløbig Overenskomst med Tyskland — en Overenskomst, som blev ratificeret i 1918. Overenskomsten gik ud paa, at ethvert dansk Skib for ikke at være hjemfaldet til Opbringelse, skulde medføre et af de tyske Myndigheder udstedt Lejdebrev, det saakaldte *Geleitschein*.

Fragtnævnets Oprettelse bevirkede, at Rederiforeningen udadtil traadte noget i Baggrunden, men den havde dog stadig betydningsfulde Opgaver at løse. Først og fremmest var den raadgivende for Fragtnævnet, og dernæst skulde den tilvejebringe de store Pengemidler, der krævedes til Nævnets Administration, og sidst men ikke mindst tilkom det Foreningen til enhver Tid at ordne Forholdene til Skibsbesætningerne saaledes, at der i hvert Fald paa dette Omraade ikke skabtes Vanskeligheder med at holde Skibene i Fart. De største Vanskeligheder i saa Henseende indtraf, da den uindskrænkede Ubaadskrig begyndte. Efter Krigens Afslutning oprettedes *Danske Dampskibsreders Understøttelsesfond*, hvis Opgave det blev at udbetale Understøttelser til Efterladte efter Søfolk, der omkom under Krigen. Hertil kommer, at Rederiforeningen gennem Aarene har støttet en Række af de velgørende Institutioner, der arbejder til Fordel for Søfolk, med betydelige Beløb.

I 1919 vedtog man at skaffe sig egen Bygning, da de hidtidige Lokaler i Holbergsgade ikke var tilstræk-

kelige til Foreningens Behov, og man købte da Grunden i Amaliegade, hvor der i 1921 holdtes Rejsegilde.

I April Maaned 1921 meddelte Direktør Cold, der da fratraadte som administrerende Direktør for Det Forenede Dampskibs-Selskab, at han ikke længere mente at kunne fortsætte som Formand og til hans Afløser udpegedes Skibsreder *Chr. Sass*, der fire Aar efter nedlagde sit Hverv af Helbredshensyn og efterfulgtes af Direktør *A. O. Andersen*.

Den 9. Maj 1928 — paa *Helgolandsdagen* — indviedes i Overværelse af næsten hele det kongelige Hus,



Dansk Dampskibsrederiforenings administrerende Direktør, cand. juris E. Maegaard.

Ministrene og en Række Repræsentanter fra Rigsdag og Etater og Diplomati det af Dansk Dampskibsrederiforening paa Langelinie rejste *Mindesmærke for de danske Handelsskibe under Verdenskrigen krigsforliste Søfolk*, hvor Direktør *A. O. Andersen* i en smuk Tale indviede Monumentet.

Direktør *A. O. Andersen*, der som ung Kontorist allerede havde faaet sin Tilknnytning til Rederiforeningen i 1894, virkede som Formand i ni Aar og udrattede i denne Periode et meget stort og krævende Arbejde for Dansk Dampskibsrederiforening, der i hans Formandstid fejrede sit 50 Aars Jubilæum. Da *A. O. Andersen* døde i dette Aar, afløstes han af Skibsreder *H. A. Hansen*, hvis Formandstid blev gode Aar for den danske Skibsfart efter en lang Række magre. I 1939 ønskede *H. A. Hansen* at træde tilbage, og i hans Sted valgtes Det Forenede Dampskibs-Selskabs administrerende Direktør *I. A. Kørbing*.

Siden 1919 har Dansk Dampskibsrederiforenings administrative Ledelse været overdraget Direktør, cand. juris. *E. Maegaard*, der ved Fragtnævnets Dannelse var Assistent i Statistisk Departement og som saadan knyttedes til det som Sekretær.

Krigens stride Storm slaar nu atter mod den danske Skibsfart, men Dansk Dampskibsrederiforening har til Gavn for det danske Samfund og den danske Skibsfart sat en fast Kurs. Maatte alle gode Bestræbelser krones med Held i denne saa vanskelige Tid.



Aktieselskabet **Dampskibsselskabet »Dania«**
CHR. ANDRESEN

Amaliegade 33
 Tlf. 11598-11568

A. P. MØLLER

KONGENS NYTORV 8, KJØBENHAVN K.

REDERI — BEFRAGTNING
 KLARERING — DAMPSKIBSEXPEDITION
 KØB OG SALG AF SKIBE
 SKIBSBYGNING

Tlf. 514. Statstlf. 33. Telegr.-Adr. **Mersk.**

DAMPSKIBSSELSKABET »NORDEN«

AKTIESELSKAB

Telegr.-Adr.: „NORDBROWN“

Telf. C. 451-455

A/s Dampskibsselskabet Vendila

Svendsen & Christensen

Frederiksgade 1
 København K.
 Telefon C. 2537
 Telegr. Adr. „NAUTICAL“

En Hilsen

fra The Baltic and International Maritime Conference.

Af Skibsreder *Axel Kampen*,
fung. Formand for Executive Committee.

I en Oversigt over de vigtigste Begivenheder i Aaret 1905 skrev *Dansk Søfarts Tidende*, at Dannelsen af *The Baltic and White Sea Conference* var Aarets Hovedbegivenhed, og fortsatte:

»I sin korte Levetid har The Baltic and White Sea Conference vist sig at være en Faktor, som man maa regne med — ikke blot herhjemme, men saa langt som dens Virkefelt rækker, og lige saa vist som den har formaaet at sætte gavnlige Spor i Aaret 1905, lige saa sikkert tør man vel forvente, at den i det kommende Aar vil vise sig at være en stedse mere paalidelig Støtte for saa vel dansk som udenlandsk Skibsfart.«

Det Haab, som Grundlæggerne af Conferencen nærede, tør vel siges i nogen Maade at være opfyldt, og *Dansk Søfarts Tidendes* Læsere vil i Aarenes Løb have



Generalkonsul Johan Hansen, en af Conferencens Grundlæggere.

fulgt Conferencens Udvikling og de mange forskellige Opgaver, den har beskæftiget sig med. Som betegnende for denne Udvikling kan det anføres, at Conferencens Navn i 1927 blev forandret til *The Baltic and International Maritime Conference* for dermed at faa tilkendegivet, at Conferencens Virkefelt ikke mere var begrænset til Østersøen og Hvidehavet, men strakte sig ud over Verdenshavene.

I 1906 var rundt regnet 2 Millioner Bruttotons indmeldt i Conferencen. Den indmeldte Tonnage var i 1913 vokset til omtrent 4½ Million Bruttotons. Efter den sidste Verdenskrig fulgte en stærk Udvikling, og i 1938 beløb den indmeldte Tonnage sig til 10 Millioner Bruttotons. Conferencen havde da 323 Reder-medlemmer og 299 Mæglermedlemmer fordelt paa 22 forskellige Lande. En tredie Kategori af Medlemmer udgjordes af de nationale Rederforeninger, Freight-



and Demurrage- samt Protection- and Indemnity Clubs.

Conferencens Hovedopgave er at befordre Samarbejdet mellem Skibsrederne og andre interesserede Parter og Sammenslutninger til Bedste for den internationale Skibsfart.

Det vil føre for vidt her at give en Oversigt over de utallige Spørgsmaal, som Conferencen siden sin Oprettelse har taget op til Behandling, og Virkningen af Conferencens Beskæftigelse med disse Spørgsmaal bestaar den Dag i Dag. Hvor Krigen ikke har grebet forstyrrende ind, mærkes den i Form af bedre Stevedorforhold, bedre Havneforhold og i det store og hele bedre Betingelser for tilfredsstillende Ekspedition og Service i de forskellige Havne. Et meget væsentligt Arbejdsomraade for Conferencen har Arbejdet med Forbedringer af Certepartibetingelser udgjort. Det tør siges, at Conferencens Beskæftigelse med og Behandling af disse mangecartede Spørgsmaal har medført, at dens Autoritet og Indflydelse stedse er vokset gennem Aarene.

Medvirkende til Opnaelsen af mange gode Resultater har det været, at Conferencen har haft den Fordel at kunne drage Nytte af fremstaaende shipping men's Indsigt og Erfaring, som disse beredvilligt stillede til Conferencens Raadighed. Deres Navne vil bringe Skibsfartens Udvikling i mange Lande i Erindring. Det er ugørligt at nævne dem alle, men det vil være af Interesse at anføre Navnene paa Conferencens Præsidenter gennem Aarene:

Adolf Carl, København, 1905—08,
Lars Krogus, Helsingfors, 1908—11,
Johan Hansen, København, 1911—12,
William J. Noble, Newcastle-on-Tyne, 1912—23,
Theodore E. Salvsen, Leith, 1923—27,
John Denholm, Greenock, 1927—29,
W. A. Souter, Newcastle-on-Tyne, 1929—33,
T. Russell Cairns, Newcastle-on-Tyne, 1933—38,
Fr. Odjell, Bergen, 1938—.

Grundlæggerne af Conferencen var som bekendt Skibsreder *Thos. Cairns*, Newcastle-on-Tyne, og Generalkonsul *Johan Hansen*, København.

Conferencen har vist sig at være en stærk og levedygtig Organisation, der har gjort et nyttigt Arbejde i den internationale Skibsfarts Tjeneste, og hvordan end Verden kommer til at se ud efter denne Krig, tør man gaa ud fra, at der ogsaa under den kommende Tids Vilkaar vil blive god Brug for Conferencens Indsats.

Dansk Søfarts Tidende har altid vist stor Forstaaelse for Conferencens Arbejde, og med en Hilsen til Bladets 50 Aars Jubilæum fremsendes de hjerteligste Lykønskninger.

ALFRED CHRISTENSEN

REDERI - BEFRAGTNING - KLARERING
DAMPSKIBSEXPEDITION

AMALIEGADE 43 KØBENHAVN K.
Tlgr: Adr: »ALFRED« Telf. Central 221



D/s »JUTLANDIA« A/s

★

REDERI
BEFRAGTNING
KLARERING

★

Telegram-Adr.: JENSTOFT

Tlf. Central 8192

Dampskibs-Aktieselskabet

„MYREN“

Korresponderende Reder:

Holm & Wonsild

Etableret 1878

Telegram Adr. Holmsild
Telefon Central 69 — Rigs. 55
Amaliegade 36 København K.

DEN DANSKE SEJLSKIBSFLAADES SIDSTE KAPITEL

Af Formanden for Dansk Sejlskibsrederiforening, Skibsreder

Erik B. Kromann, Marstal.



Løbet af det sidste halve Aarhundrede er Sejlskibsfarten undergaaet store Forandringer og er gaaet meget stærkt tilbage.

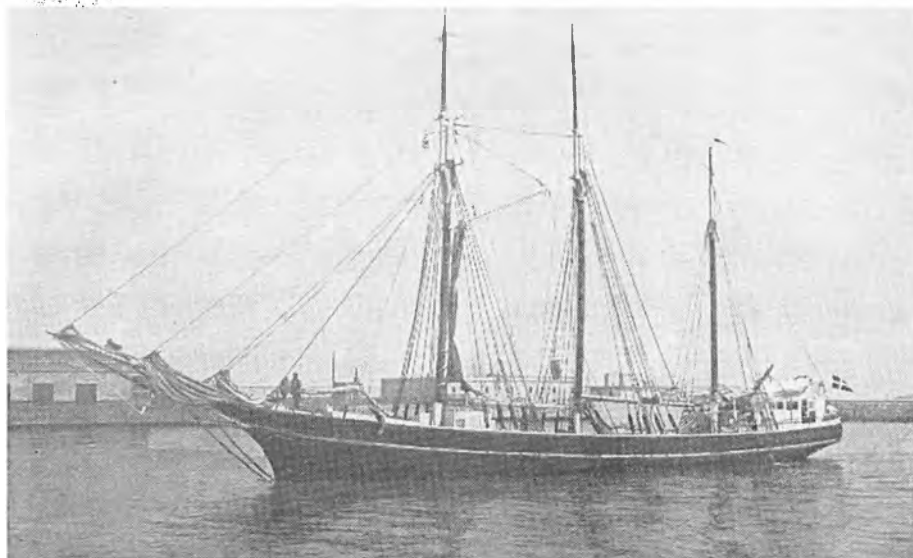
Tidligere gik mange af de større Skibe stadig i oversøisk Fart, og de mellemstore Skibe paa 4-500 Tons d.w. placeredes mest paa Nord- og Østersøen, Hvidehavet og Kanada om Sommeren, medens de om Vinteren sejlede paa Vestindien, Syd- og Mellemamerika o. l. En Del mindre Skibe gik i Fiskefarten fra Newfoundland og Labrador.

Sejlskibene havde en Blomstringsperiode først i dette Aarhundrede, hvor der byggedes en Mængde ny Skibe, men under Verdenskrigen 1914-18 og den senere Depressionsperiode formindskedes Flaaden meget stærkt, da der praktisk talt ikke er bygget større Sejlskibe siden 1921. Samtidig indskrænkedes Markederne stærkt, idet navnlig den oversøiske Fart saa

godt som fuldstændig gik tabt for disse Skibe, som derefter var henvist til Nord- og Østersøen, Canada og Hvidehavet. Det blev efterhaanden mere og mere vanskeligt at placere rene Sejlskibe, hvorfor de tilbageværende af disse efterhaanden forsynedes med Hjælpemotor, hvorefter det har været muligt igen at finde lønnende Beskæftigelse i den hjemlige Fart — nærmest paa England og Frankrig — indtil den nuværende Verdenskrig tvang de hjemmenværende Skibe til at blive i de hjemlige Farvande.

De sidste tilbageværende Sejlskibe forsynedes med Hjælpemotor 1939-41, og der findes nu ikke større rene Sejlskibe under dansk Flag.

Samtidig med, at der indlagdes Hjælpemotor, blev Skibene omrigget, saa at der nu — udover Skoleskibene — ikke findes squareriggede Skibe.



Et af Skibsreder Erik B. Kromanns Sejlskibe, fotograferet i Hjemnehavnen Marstal.

NAVITAS A/S

REDERI

VESTERGADE 33, K.

TELEFON: CENTRAL 1656 TELEGR.: ASNAVITAS

Dampskibsselskabet Orient

Aktieselskab



Tlg. Adr. SATURN

Ved Stranden 14

København

A. N. Petersen

A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

★

Befragtning, Assurance, Køb og Salg
af Skibe.

★

Store Kongensgade 49 - København

Telf.: 1243 - 12443 - 12843 Telegr.-Adr.: Danskfransk

Dampskibsselskabet

T O R M

KØBENHAVN

Telegramadresse: Torm

Søfartsadministrationen og den danske Søfart

Af Søfartskontorets Chef, Kontorchef

Ove Nielsen, Handelsministeriet

Siden *Dansk Søfarts Tidende* i sit første Nummer den 22. September 1893 udtalte »at man bør søge at udvikle vor Handel og vor Skibsfart, skabe nye Omraader for den første og finde nye Veje for den sidste«, har dansk Skibsfart undergaaet en mangesidig og betydningsfuld Udvikling. Kvantitativt kan denne Udvikling bl. a. karakteriseres ved, at Tonnagemængden i Løbet af de 50 Aar er blevet fordoblet (herved er set bort fra Skibstabene under den nuværende Krig); for den kvalitative Udvikling har man næppe noget Maal, men den har sikkert været af endnu større Betydning.

Som en naturlig Følge heraf er ogsaa Søfartsadministrationen her i Landet undergaaet en betydelig Udvikling i disse 50 Aar. Det vil erindres, at helt op til 1908 var Administrationen af Søfartens Forhold spredt mellem forskellige Ministerier: Indenrigsministeriet, Justitsministeriet, Marineministeriet og Generaltolddirektoratet, og først 1908 var man naaet frem til en Forstaaelse af, at Skibsfartens Anliggender maatte samles under eet Ministerium, for at Erhvervet derved kunde faa den Støtte fra Statsmagtens Side, som det efter sin samfundsmæssige Betydning havde naturligt Krav paa. Dette skete ved Oprettelsen af Ministeriet for Handel og Søfart den 1. Januar 1909.

Indenfor dette Ministerium, der efter forskellige Navneforandringer nu hedder Ministeriet for Handel, Industri og Søfart (Handelsministeriet), er Udviklingen i Aarenes Løb fortsat, men tog dog først rigtig Fart efter Afslutningen af den forrige Verdenskrig i 1918.

Adskillige forberedende Arbejder, der tog Sigte paa at tilvejebringe en rationel Løsning af vigtige Problemer, var imidlertid udført. Saaledes lykkedes det midt under den forrige Verdenskrig at faa reorganiseret hele Navigationsundervisningen og skabt den Basis, hvorpaa Navigationsvæsenet siden da har virket, i hvilken Forbindelse det kan nævnes, at den Udvikling, der siden er foregaaet, paa Radiotelegrafiens og telefoniens Omraade førte til, at der indførtes Radioundervisning paa Navigationsskolerne.

I 1923 tog Ministeriet Spørgsmaalet om en Isbryningstjeneste ved Statens Foranstaltning op til Behandling med det Resultat, at en effektiv Ismeldingstjeneste har anvist Skibe Vej, og at danske Stats-Isbrydere har *banet* Skibe Vej gennem Isen i danske Farvande i de allfor mange Isvintre, hvormed vi i de senere Aar har været velsignet.

Som Følge af Skibsfartens internationale Karakter har Søfartsadministrationen imidlertid i særlig Grad beskæftiget sig med internationale Anliggender. Det vil her være naturligt først at pege paa Københavns-Konventionen om Skibes Sødygtighed og Udrustning — den første Konvention, der nogensinde er afsluttet mellem de fem nordiske Lande. Ved denne Konventions Tilblivelse skabtes bl. a. en snæver Samvirken mellem Søfartsadministrationerne i de nordiske Lande, en Samvirken, der har haft sin store Betydning ogsaa for Erhvervet i disse Lande.

Paa de to store internationale Søfartskonferencer i London 1929 og 1930 henholdsvis om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen og Lastelinier for Skibe blev der fra dansk Søfartsadministrations Side gjort en ikke uvæsentlig Indsats, og Gennemførelsen af de Konventioner, der blev Resultatet af de nævnte Kon-

ferencer, har sat sine tydelige Spor saavel indenfor Erhvervet som indenfor Administrationen. Der kan her henvises dels til den Modernisering og Udvikling, der har fundet Sted med Hensyn

til Statens Tilsyn med Skibe, og som paabegyndtes allerede i 1921 ved Gennemførelsen af Loven om Tilsyn med Skibe, dels til de mange og forskelligartede Forhold, der er reguleret ved Lovgivningen om Skibsfartens Betyggelse. Herved tænkes bl. a. paa de talrige Søvejs- og Ordensregler for danske Farvande, Regler for Passage af Broer m. m., der i Aarenes Løb er udstedt, samt til den vigtige internationale Vejr-meldingstjeneste, hvori danske Skibe har deltaget i betydeligt Omfang.

Betydelige Frømskridt er i Aarenes Løb tillige gjort med Hensyn til de Søfarendes sociale Forhold. Sømandsloven, der i 1923 gennemførtes i Samarbejde med Norge og Sverige, var i saa Henseende banebrydende og har tjent som Forbillede for andre Landes Lovgivning paa tilsvarende Omraade. Ved adskillige af de Konferencer, som det internationale Arbejdsbureau i Genève i Tiden før den nu herskende Storkrig sammenkaldte, har dansk Søfartsadministration og dansk Skibsfartserhverv været repræsenteret og gjort sin Indsats efter Evne. Ved disse Lejligheder er bl. a. behandlet saa betydningsfulde Spørgsmaal som Arbejdstid til Søs og Skibes Bemanding, Søfolks Ferie, Behandling af syge Søfolk m. m., og Videreførelsen af de Resultater, man naaede i Genève, har i et vist Omfang sat sig Spor i den danske Søfartslovgivning. I Forbindelse med Omtalen af de sociale Frømskridt bør ogsaa nævnes Etableringen af Danmarks Søfartsradio, der to Gange i Døgnet udsendte Nyhedsstof fra Danmark til danske Søfolk overalt i Verden. Storkrigen har naturligvis stoppet denne Nyhedstjeneste, som den har sat Bom for saa meget andet, men Organisationen er tilrettelagt saaledes, at Dansk Søfartsradio kan opstaa igen, naar Forholdene tillader det.

Den Krig, vi nu lider under, har slaaet meget i Stykker for dansk Skibsfart, og foran os ligger store Opgaver. Skal det lykkes Skibsfartens Mænd at genophyge vor Handelsflaade og naa frem til den samme Position som før Krigen og derfra videreføre dansk Skibsfart, vil det sikkert være nødvendigt, at hele Danmarks Befolkning bliver gennemtrængt af en Forstaaelse af, hvad dansk Skibsfart betyder for vort Samfund, for at der ud fra en saadan Forstaaelse kan udspringe den Støtte og det Initiativ, der er nødvendigt for at naa frem til de Maal, vi bør sætte os.

Hertil vil ogsaa *Dansk Søfarts Tidende* kunne yde sit Bidrag. I sit første Nummer skrev Dansk Søfarts Tidende »at vi ville arbejde for en Udvikling, der kan blive til Gavn for Søfarten og alle, der arbejde i dens Tjeneste«. Maatte det lykkes *Dansk Søfarts Tidende* at vinde Indpas ogsaa i Kredse, der ikke for Tiden er knyttet til Skibsfarten, og dér øve sin Indflydelse for at brede Kendskabet til dansk Skibsfarts Betydning for vort Land.



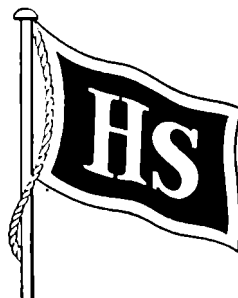
Oluf Svendsen

Rederi og Befragtning

Dampskibsselskabet Solnæs ^{A/s}
Dampskibsselskabet Bes ^{A/s}

Toldbodgade 18, København K.

HANS SVENNINGSSEN



KØBENHAVN K.
GRØNNINGEN 15

^{A/s} Det Dansk-Norske Dampskibsselskab

(R. A. Robbert)

Amaliegade 33

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC ^{A/s}

Korresponderende Reder

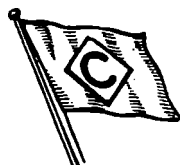
L. R. SCHMITH

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248

Telegrnm Adresse:

•STEAMPACIFIC•



C. CLAUSEN *Dampskibsrederi* **SVENDBORG**

HADERSLEV - AARHUS - KOLDING

Ugentlige Stykgodsruiter fra danske Provinshavne til Hamburg og Bremen og vice versa.

Special-Baade for Kreaturtransporter og Kole-Baade for Kod- og Smørtransporter.

Københavns Havn 1893 - 1943

Af Havnedirektør, Kommandørkaptajn

W. Laub.



Naar man ser tilbage paa Københavns Havns snart 800 aarige Historie, vil man i meget grove Træk kunne inddele dette lange Tidsrum i 3 Perioder, hver med sit af Byens Udvikling bestemte Havneomraade.

I den første Periode, som strækker sig Middelalderen igennem, var Havnen beliggende tæt opad det beskyttende Københavns Slot og omfattede i Virkeligheden kun Kanalerne omkring Slotsholmen, navnlig Gammel Strands Kanal og Børskanalen.

Den anden Periode begynder med Christian IV's Regeringstid. Under denne Konges Regering samt i de derefter nærmest følgende Aartier kommer Havnen til at strække sig fra Toldboden til Langebro indehol-

dende saa betydningsfulde Anlæg som Christianshavn, Børsen, Tøjhus havnen samt de 2 Broer Knippelsbro og Langebro.

Dette Havnebillede bibeholdtes stort set lige indtil Slutningen af det 19. Aarhundrede, hvor den 3. Periode indledtes med en Serie Udvidelser, som for anden Gang afgørende ændrede Københavns Havns Fysiognomi.

Paa Havnekortet, anbragt under disse Linier, vises med sort Farve de Omraader, som er inddraget under Havneomraadet siden 1893.

Mod Nord er tilkommet Størstedelen af Frihavnen og Havneanlægene Nord derfor, mod Syd alle Havne-



A/s THORDÉN LINES

V. THOLANDER

HAVNEGADE 51
KØBENHAVN K.TELEGRAMADR.:
»FINLINES«**Blankensteiners Eftf.**

(GRUNDLAGT 1791)

Indh.: Chr. Bønnelycke

Søkort over alle Farvande
Nautiske Bøger

Palæ 2815 Toldbodvej 48 København K.

HERSKIND & WULFF

AMALIEGADE 41

TLF. C. 8712

**Mekanisk
Kedelrensning og Rustbankning****Rustbankemaskinen „ULV“****CARL LØWE**

AMALIEGADE 28 KØBENHAVN K.

Kul- og Oliebunkers over
hele Verden.
Tankskibsbefragtning.
Skibskøb- & Salg.
Mineralolier og Derivater.
ASFALT
Isolationsmaterialer.

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

**MÆGLERKORPORATIONEN
I KØBENHAVN***Fortegnelse over Skibsmæglerfirmaer i København*

(Hvor Firmanavnet ikke er den personlige ansvarlige edsvorne eller statsautoriserede Skibsmægler er denne tilføjet i Parantes)

Andersen & Plaugmann
(A. M. Plaugmann)**A. V. Åschengreen****Aage Bruhn****Dansk Fragtkontor A/s**
(Hilding Bidsted)**Krist C. Hansen****Hecksher & Søns Eftf.**
(J. Christophersen)**A. Henriksen****Jørgen Holm & Co.**
(Jørgen Holm)**Holm & Wonsild**
(V. Th. Sass)**Sven Holsøe****Frederik D. Ludvigsen****C. Møller & Søn**
(Hugo Møller)**Marius Nielsen & Søn**
(Marius H. Nielsen)**Petersen, Møller & Hoppe**
(Herman Hansen)**Chr. Schierbecks Eftf.**
(Th. Arnø og Alfr. Arnø)**N. Schiøtt & Hochbrandt**
(Hjalmar Bruhn)**Skovgaard & Sieh**
(Edvin Sieh)**Stangebye & Hansen**
(Wilh. Hansen)**Stryhn & Resmann**
(Harry Resmann)**A. Wergreen****Wonsild & Søn**
(J. Wonsild)

anlægene Syd for Langebro, det man nu kalder Sydhavnen, og endelig er der mod Øst paa Amagers Østkyst sket en betydningsfuld Havneudvidelse ved Anlægget af Oliehavnen, Prøvestenshavnen i Aaret 1936 og følgende Aar.

Jævnside med disse Udvidelser, der betegner Af-snit af Havnens Vækst udadtil, skal anføres, at Vanddybden, som i den gamle Havn lige til Midten af det 19. Aarhundrede var 12 à 15 Fod, først ved Iværksættelsen af Havneplanen af 1862 forøgedes til omkring 6,5 m, hvilken Vanddybde senere forøgedes til 8 m gennem Havneløbet op til Larsens Plads, hvor Amerikabaadene lige til Aar 1900 havde deres Anlægsplads. Først da Frihavnen aabnedes i 1894 med sine Bassiner op til 9,5 m Vanddybde, blev Havnen rigtig i Stand til at tage den store oceangaende Trafik.

Med alle disse Udvidelsesarbejder, som har forvandelt Københavns Havn til en Storhavn af Betydning for hele Nordeuropa, har man kunnet holde Trit med Byens Udvikling i industriel og handelsmæssig Henseende og givet Byen søtrafikale Muligheder, som slet ikke bestod i Slutningen af forrige Aarhundrede, hvor det frange og stærkt bebyggede Omraade mellem Toldboden og Langebro kun ufuldstændigt formaede at betjene den voksende Erhvervsvirksomhed i Storbyen.

Byen har med Frihavnen faaet en moderne Trafikhavn rummende indenfor sit Gitter en Vrimmel af større og mindre Industri- og Handelsvirksomheder, som i Kraft af, at Frihavnen i toldmæssig Henseende er at betragte som Udland, her kan foretage Omarbejdning, Emballering og Oplagring m. v. af de forskellige Varer til Import og Reeksport.

Ved Ombygningen af Kvæsthusbroen, der var tilendebragt i 1939, har den indenlandske Person- og Godstrafik faaet et tidssvarende Udstyr af Betydning for de for vort Land saa vigtige Ruter, der under normale Forhold opretholder daglige Forbindelser mellem de største Provinshavne og Hovedstaden.

I Sydhavnen er skabt en Industrihavn, hvori betydningsfulde københavnske Industrier har hjemme, og hvorfra de forsynes med Raastoffer ad Søvejen, hovedsagelig Grovvarer som Brændsels- og Bygningsmaterialer, Raastoffer for Olie- og Foderstofproduktion samt Jern.

Prøvestenshavnen vil blive af stor Betydning for Byens Forsyning med Brændselsolier og vil desuden med sin Beliggenhed direkte ud til Kongedybet ved stor Vanddybde kunne blive en betydningsfuld Bunkeroliestation for den internationale Skibstrafik paa Østersøen.

Til alle de ovennævnte siden 1893 stedfundne Havneudvidelsesarbejder er medgaaet Kapitalbeløb til en samlet Sum af ca. 94.000.000 Kr.

Jævnside med den skelsættende Ændring af Havneomraaderne og disses tekniske Indretning er sket en stærk Forøgelse af Havnetrafikken.

Nedenstaaende Skema viser Stigningen i Antallet og Nettoregisterlønningen af indgaaende Skibe samt indladet og udlosset Gods henholdsvis i Aarene 1897 og 1938, det sidste af de normale Aar før den anden Verdenskrigs Udbrud.

	Antal indk. Skibe	N.R.T. af indk. Skibe	Udlosset Gods Tons á 1000 kg	Inkladet Gods Tons á 1000 kg
1897. . . .	21.704	ca. 3.265.776	ca. 2.017.500	ca. 437.500
1938. . . .	23.898	8.116.662	4.828.868	1.388.905

Som det ovenfor er vist, har ingen anden Periode af Københavns Havns Historie udvist en Udvikling af Format som den, der har fundet Sted i de sidste 50 Aar, men Havnens Udbygning er naturligvis hermed langt fra tilendebragt, omend den med sit nuværende Omfang og Udstyr kan betjene en større Trafik end den, hvormed man foreløbig afsluttede Mellemløbetidens Trafikforøgelse i 1939.

Der har under hele Krigen trods de vanskelige Forhold været foretaget omfattende Udbygninger af Havnen, hovedsagelig som Beskæftigelsesarbejder, hvorved bl. a. en ny Fiskerihavn er blevet anlagt i Sydhavnen, ligesom der har fundet store Bolværksombygninger og Uddybninger Sted.

Havnen har i Forbindelse med de interesserede Myn-digheder og Erhvervene, der benytter Havnen, ført omfattende Drøftelser for at fastlægge Retningslinierne for Havnens fremtidige Udvikling, saaledes at man efter den nuværende Krigs Afslutning vil kunne staa rustet til at tage fat paa nye Forbedringer, til Gavn for Byen Københavns og dens Oplands Erhvervsliv.





ALFRED OLSEN & CO. ^{A/S}

KØBENHAVN

Det kongelige danske Søkortarkiv

Af Direktør for Søkortarkivet
Kommandør P. JENSEN

Det kongelige danske Søkort-Arkiv er oprettet i 1784 paa Forslag af daværende Kaptajnløjtnant Poul de Løwenørn, som blev Arkivets første Direktør og virkede i denne Stilling til sin Død i 1826.

Allerede 130 Aar før Søkort-Arkivets Oprettelse var der blevet udgivet Kort over danske Farvande af danske »Søkortdirektører«, der ofte samtidigt var Navigationsdirektører. En af de mest kendte Søkortdirektører var Jens Sørensen, der virkede i dette Embede fra 1689 til 1721, og som udførte et meget stort Arbejde baade som Sjøopmaaler og Kortfremstiller. Desværre blev hans Søkort aldrig tilgængelige for den civile Skibsfart, idet Kortene kun blev tegnede, men ikke trykt, hvorved hans Arbejde kun blev kendt inden for Flaaden og derved aldrig vandt den Anerkendelse, det burde.

Efter Jens Sørensens Død fik Opmaalingsarbejdet atter et mere tilfældigt Præg, og først efter Søkort-Arkivets Oprettelse kan man sige, at Arbejdet kom ind i faste Rammer.

Fra 1784 har der stadigt været en fast Statsinstitution, som gradvis har udviklet sig til det Søkort-Arkiv, man kender i Dag. Til en Begyndelse omfattede Institutionens Arbejde Fremstillingen af Søkort, senere er hertil kommet Udgivelsen af Sejlhaandbøger. »Den danske Lods« udkom saaledes i 1843 som den første af de danske Sejlbeskrivelser og fylder saaledes i November i Aar 100 Aar. Senere er tilkommet Havnelodsen, Fyrfortegnelsen, Sømærkefortegnelsen, den færøske Lods og den islandske Lods, og for Tiden forberedes Udgivelsen af den grønlandske Lods til Erstatning for den i sin Tid delvis fortrolige Vejledning for Besejling af Vestgrønland, der er forfattet 1895 af daværende Premierløjtnant i Flaaden T. V. Garde.

I 1895 paabegyndtes ved Søkort-Arkivet Udgivelsen af »Efterretninger for Søfarende«, idet denne Publikation fra dette Tidspunkt erstattede de hidtil af bl. a. Lodsdistrikterne udsendte Bekendtgørelser for Søfarende.

Som tidligere nævnt blev det først ved Søkort-Arkivets Oprettelse muligt at lægge en samlet Plan for Udgivelsen af Søkort over danske og tilstødende Farvande. Der udførtes saaledes Nymaalinger i danske, norske færøske og islandske Farvande, og Planer for et fuldstændigt Sæt Søkort over disse Farvande udarbejdedes, men paa Grund af de vanskelige Tider i Krigsaarene 1807—14 og de økonomiske Forhold efter Krigen blev kun en Del af disse Planer ført ud i Livet. Ikke desto mindre maa det indrømmes, at Arkivets Grundlægger og første Direktør førte dette godt igennem de vanskelige Tider, og ved sin Død 1826 kunde Løwenørn da ogsaa overlade sin Efterfølger, Kaptajnløjtnant Zahrtmann, en sund og levedygtig Institution med store Udviklingsmuligheder, der da ogsaa af denne udnyttedes fuldt ud.

Allerede 1828 indsendte Zahrtmann et Forslag til en systematisk Opmaaling af alle danske Forvande, dels for at korrigerer tidligere udgivne Kort, dels for at faa udgivet nye Kort, hvor dette tiltrængtes.

Hans Forslag grundede sig paa det Princip, som siden er blevet fulgt med Sjøopmaalings Udførelse, nemlig at basere Pladsbestemmelserne til Søs paa trigonometrisk bestemte Fixpunkter i Land.

Zahrtmann virkede som Direktør for Søkort-Arkivet indtil 1853 og opnaaede at faa udgivet 10 kobbertrykte Kort, der dækkede den største Del af de danske Farvande, og som med fuld Ret maatte anses for tilstrækkeligt gode efter Datidens Forhold.

I Tidens Løb blev det dog nødvendigt af Hensyn til den øgede Trafik at supplere de nævnte Opmaalinger, og omkring Aarhundredskiftet igangsattes derfor en større Opmaaling, navnlig af Kattegat, hovedsageligt for nøjere at fastslaa de dybe Rendes Beliggenhed. Arbejdet var meget omfattende og godt udført, og først i den senere Tid, efter at mere moderne Instrumenter, bl. a. Ekkolodet, er indført i vore Opmaalingskibe, har man ment det nødvendigt igen at paabegynde en fuldstændig Nymaalning af vore Farvande.

En medvirkende Aarsag hertil er, at Skibenes Dybgaende siden den sidste store Opmaaling stort set er fordoblet, saaledes at en større Nøjagtighed maa kræves af Søkortene. Ved tidligere Opmaalinger kunde man gaa let hen over Omraader uden for 10 m-Kurven, men det har ved Opmaalingsarbejderne i Tiden 1926—33 vist sig, at et ganske stort Antal Puller, der var farlige for moderne store Skibe, fandtes mellem 10 m- og 20 m-



Kurverne. Planer for en fuldstændig Nymaalning af danske Farvande er udarbejdede, men har paa Grund af Forholdene ikke kunnet sættes i Gang endnu.

Et moderne Søkort-Arkivs Virksomhed kan, som tidligere, deles i Opmaalingsarbejder og Kortfremstilling.

Til Opmaalingsarbejdernes økonomiske og forsvarlige Udførelse kræves, at man raader over et veluddannet Personal og moderne Materiel, og i disse to Henseender staar Danmark saa højt, som det for Tiden er muligt at naa.

Opmaalingscheferne, der alle har geodætisk Uddannelse fra Hærens Officersskole, udvælges blandt dertil egnede Søofficerer, der har gode nautiske Forudsætninger, og Æren for, at denne Ordning er indført, tilkommer i første Række Arkivets tidligere Direktør, Kommandør Ravn. Det maa haabes, at Ordningen kan bibeholdes, saaledes at man ogsaa i Fremtiden kan raade over en veltrænet, teoretisk og praktisk uddannet Stab af Opmaalere.

I andre Lande, hvor man ikke har samme Ordning, har man i de senere Aar haft adskillige Bryderier, fordi man enten raadede over nautisk uddannet Personal med for ringe geodætisk Uddannelse eller geodætisk uddannet Personal med for ringe nautisk Indsigt. I Sverige er man da ogsaa i den senere Tid gaaet ind for en Ordning, der nærmer sig den danske, i den rigtige Erkendelse af, at en Sjøopmaaler først og fremmest skal være Navigator og dernæst Geodæt.

Det danske Opmaalingsmateriel er i de sidste 10 Aar blevet fuldstændig fornyet, nemlig med Opmaalingskibene »Hejmdal«, 800 ts, i 1935, »Ternen«, 80 ts, i 1937 og »Freja«, 325 ts, i 1939.

Af disse er »Hejmdal« bestemt til søgaaende Opmaaling, hovedsagelig paa Grønland. »Ternen« er bestemt til Skærgaardsopmaaling paa Grønland, medens »Freja« er bestemt til Opmaaling af indre danske Farvande. Alle Skibene er forsynet med Ekkolod og Instrumenter af mest moderne Type.

Medens Søkort-Arkivet saaledes er vel udrustet til sit Arbejde paa Søen, lader dets Reproduktionsafdeling meget tilbage at ønske. Ganske vist raades over et veluddannet Personal, men Materiellet trænger i høj Grad til Fornyelse.

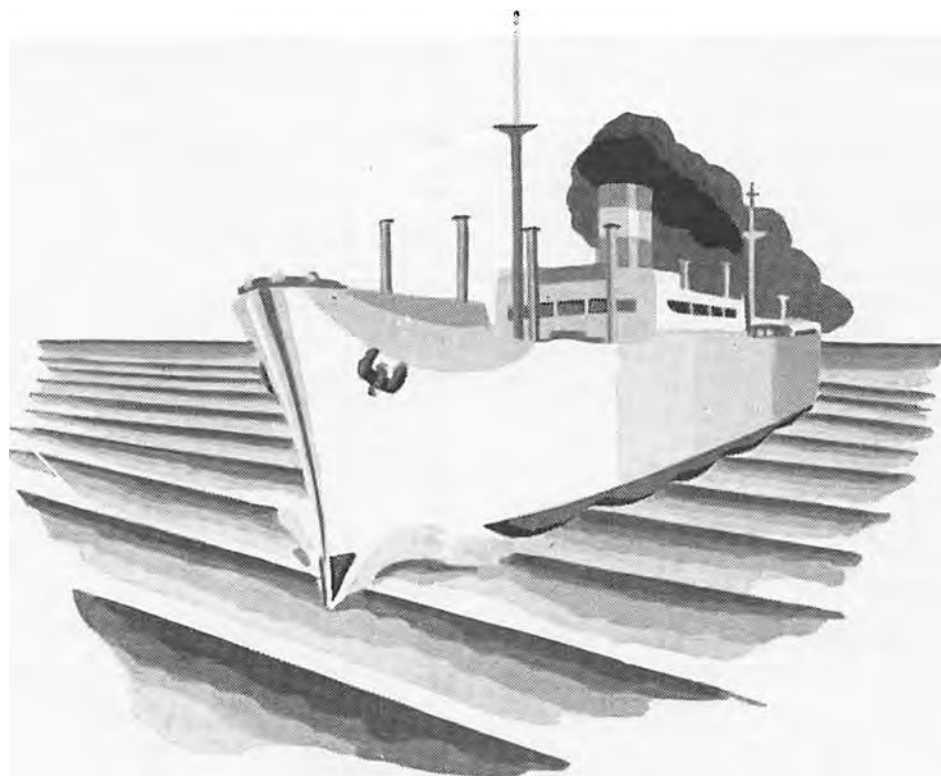
Fra Arkivets Side har man henledt Bevillingsmyndighedernes Opmærksomhed paa Sagen uden Resultat, idet der fra disses Side synes at raade den Opfattelse, at det ikke er nødvendigt, at Søkort-Arkivet selv trykker sine Kort, idet man henviser til, at dette Arbejde lige saa godt og tilmed billigere kan udføres ved Geodætisk Institut.

Tanken er for en usagkyndig Betragtning ganske besnærende, men ved en nærmere Undersøgelse viser den sig ganske uholdbar. Man maa huske paa, at et Søkort skal være rettet til den Dato, hvor det sælges, og at Udladelsen af at gennemføre dette Princip kan have katastrofale Følger for Skibsfarten.

Som Følge af det store Antal Rettelser, der jævnligt skal tilføres Kortene, kan disse kun trykkes i meget smaa Oplag, og det har da ogsaa ved Stikprøver vist sig, at naar Kravet om de smaa Oplag skal gennemføres, kan Søkort-Arkivet med sine umoderne Trykkerimaskiner præstere Trykkeriarbejdet for mindre end Halvdelen af den Pris, der nu maa betales til Geodætisk Institut for at udføre Arbejdet.

En Overgang til Trykning af Søkort ved Geodætisk Institut vil medføre, at den direkte Kontrol med Arbejdet undrages Søkort-Arkivet, og der kan ikke nok advares imod, at man paa dette Omraade vil forflygtige Ansvaret for et af Skibsfartens vigtigste Hjælpemidler, nemlig Søkortenes Fremstilling og å jour-Føring. Det maa være i Søfartens egen Interesse at medvirke til at dæmpe op for en Udvikling, som truer med at berøve Søkort-Arkivet sin Trykkeri-afdeling, idet et saaledes lemlæstet Søkort-Arkiv ikke vil kunne paalage sig Ansvaret for, at Skibsfarten kan blive betjent paa den Maade, den har Krav paa.

NAVIGARE NECESSE EST...



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



DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

SKOLESKIBE FOR DEN DANSKE HANDELSFLAADE

Af Kommandørkaptajn, Baron
NIELS IUEL-BROCKDORFF

Formand for Statsskoleskibet »Danmark« Bestyrelsesraad og for
Stiftelsen »Georg Stages Minde«



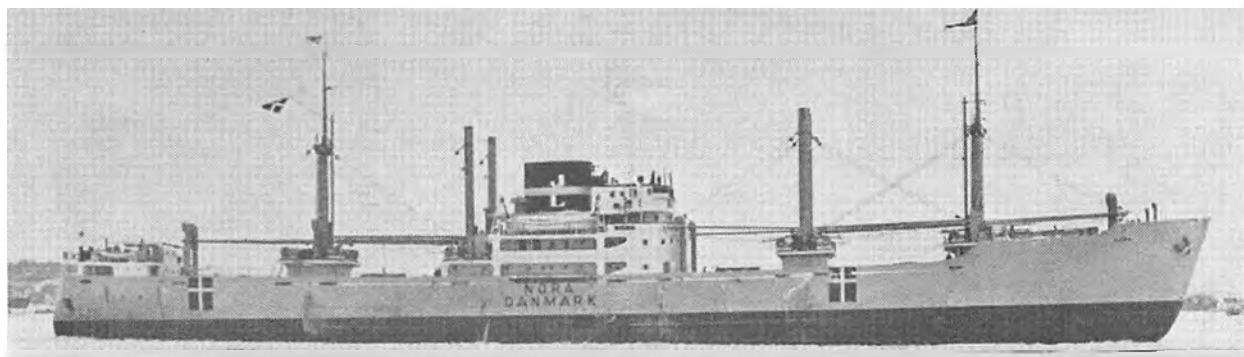
Allerede i Midten af det forrige Aarhundrede var Tanken fremme i søfartsinteresserede Kredse om Ønskeligheden af at faa tilvejebragt et Skib til regulær Uddannelse af den unge Sømand, men der skulde dog hengaa adskillige Aar, inden man kunde blive enige om den bedst mulige Tilrettelæggelse, ligesom det sikkert ogsaa har været vanskeligt paa de Tider at faa samlet de nødvendige Pengemidler. Det er først i Aaret 1872, at Sagen for Alvor tages op til en saglig Drøftelse, og dette sker paa den Generalforsamling, der det Aar afholdtes i den i Aaret 1844 stiftede »Forening til Søfartens Fremme«. Diskussionen drejede sig her hovedsagelig om, hvilke Skridt der kunde gøres for at raade Bod paa den stedse mere og mere fremtrædende Vanskelighed, der var forbunden med at skaffe Drengene, som ikke tidligere havde været til Søs, den fornødne praktiske Uddannelse og navnlig hjælpe de Drengene, der vilde gøre Søen til deres Livsbane, udover den første Læretid. Der diskuteredes forskellige Planer; saaledes udtaltes det, at det vilde være heldigt, om man kunde formaa Rederne til at tage flere Drengene ombord i deres Skibe, imod at man betalte deres Kost, og en anden Plan gik ud paa Oprettelsen af regulær Kontrakt mellem Kaptajnen og Eleven, men der kom intet positivt Resultat ud deraf, og først i Aaret 1881 vaagner Tanken om den unge Sømands praktiske Uddannelse til fornyet Liv, og det skyldtes een enkelt Mands Initiativ og Udsyn i Forbindelse med hans store Offervilje, at Tanken blev til Virkelighed. Det var Foreningens daværende meget virksomme Bestyrelsesmedlem Skibsreder C. F. Stage, der i Februar 1882 grundlagde Stiftelsen »Georg Sta-

ges Minde«, idet han samtidig ved et Gavebrev overdrog Stiftelsen det færdigbyggede Skoleskib »Georg Stage«, der var rigget som tremastet Fuldrigger og udelukkende som Skoleskib med Plads til 80 Elever. Skoleskibet var paa sit første Togt i 1882, og efter mere end 50 Aars Tjeneste blev det afløst af et nyt Skib af samme Navn, der i 1935 var ude første Gang. Det er saaledes en stor Skare unge Mænd, der i Aarenes Løb har faaet den elementære Uddannelse gennem denne Stiftelse.

Dette Skib var imidlertid kun beregnet paa at give den unge vordende Sømand den allerførste Uddannelse paa en ca. fem Maaneders, men herefter maatte han selv sørge for sin Søfart, inden han kunde komme paa Navigationsskolen. Sejlskibenes Glansperiode var allerede nu paa Retur, og det blev saaledes vanskeligere end tidligere at faa den lovbefalede Sejlskibstid, hvorfor der i Rederikredse opstod Ønsket om at faa bygget et Sejlskoleskib til videre Uddannelse for de Søfolk, der ønskede at uddanne sig til Navigatorer. Det lykkedes at faa indsamlet tilstrækkelige Midler til Bygningen af et saadant Skib, og i Aaret 1906 byggedes Skoleskibet »Viking«, rigget som firemastet Bark og med Plads til 80 Elever. Institutionen oprettedes som et Aktieselskab med Navnet »Den danske Handelsflaades Skoleskib for Befalingsmænd«. Skibet stod ud paa sit første Togt 1907, og dette Skib førte i Modsætning til »Georg Stage« Last paa sin Køl. Skibet chartredes gennem Aarene af forskellige Rederier og holdtes gaaende i oversøiske Farter, indtil Det Forenede Dampskibs-Selskab erhvervede det i 1915. Selskabet afhændede det i Aaret 1929.



Statsskoleskibet »Danmark« for Bidevind sydgaaende i Sundet.



NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstefon: 9

A/S

HELSINGØRS^S

JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

DAMP- OG DIESELMOTORSKIBE
HELSINGØRS SPILDEDAMPTURBINESYSTEM
HØJTRYKS- DAMPKEDLER
MASKINANLÆG

Telef.: Helsingør 1400

Telegr. Adr.: Skibsværftet.

Det Østasiatiske Kompagni lod Aaret 1920 bygge sit eget Skoleskib til Uddannelse for Kompagniets egne Skibsofficerer. Skibet fik Navnet »København« og var en fem-mastet Bark med Hjælpekruce. Elevbesætningen var paa 48. Skibet holdtes i vedvarende Fart paa oversøiske Rejser, indtil det i Slutningen af Aaret 1928 gik tabt.

Da det efterhaanden blev yderligere vanskeligt for den vordende Navigator at erhverve sig Sejlskibssejlad, besluttede Staten sig til at træde hjælpende til i denne vigtige Sag, og efter fuldførte Forhandlinger mellem Repræsentanter for det daværende Søfartsministerium, Rederier samt de nautiske Foreninger vedtoges Lov om Bygning af Statens Skoleskib »Danmark« med det Formaal at skaffe unge Sømænd Adgang til Erhvervelse af saadan praktisk Sejlskibsudannelse, som er ønskelig for Styrmand og Skibsførere i Handelsflaaden, eller som til enhver Tid kræves for at blive indstillet til de i Lov om Navigationsundervisningen omhandlede Eksaminer for vordende Styrmand og Skibsførere.

Skibet, der byggedes som tre-mastet Fuldrigger med Hjælpekruce, stod ud paa sit første Togt Aaret 1933. Det er indrettet med Plads til 120 Elever og udelukkende som Skoleskib, uden Last paa Kølen. Togterne varieres saavel i Hjemlandets Farvande som til udenlandske Havne, og Flaget vises ligeledes paa oversøiske Pladser.

Rederiet J. Lauritzen lagde i Aaret 1930 ud med egne Skoleskibe. Der disponeres for Tiden over to Topsejlskonnerter »Fanø« og »Turø« med Plads til



Skoleskibet »Georg Stage« for fulde Sejl.

otte Elever i hvert Skib, og Skibene sejles i det frie Fragtmarked. Rederiet oprettede Aaret 1940 i Svendborg en Søfartsskole, paa hvilken Elevernes Uddannelse ombord i Skibene suppleres med teoretiske og idrætsmæssige Færdigheder.

Endvidere skal nævnes »Sømandshøjskolen i Svendborg«, der blev grundlagt i Aaret 1906 af »Broderkredsen paa Havet«. Skolen afgiver Hjem for Eleverne, saavel for Begyndere som for Unge, der allerede har nogen Søfart. Der gives teoretisk Undervisning saavel som Undervisning i praktisk Sømandskab. Der er paa Skolen Beboelse for ca. 35 Elever.

MARINEMINISTERIETS

Af

CIVILE INSTITUTIONER

Fuldmægtig ved Redningsvæsenet,

Søløjtnant (R) *Honnens de Lichtenberg.*

Et Tilbageblik over Udviklingen indenfor Søfartsvirksomheden her i Landet i det sidste halve Aarhundrede giver ogsaa indenfor de civile Institutioner, der i Kraft af deres Betydning for Søfarten er underlagt Marineministeriet, et overbevisende Indtryk af Teknikens stormende Fremskridt i dette Tidsrum.

Under Marineministeriet henhører *Fyr- og Vagervæsenet, Lodsvæsenet, Redningsvæsenet* samt *Meteorologisk Institut* — hver paa sin Maade er disse Institutioner af stor Betydning for dansk Søfart og Fiskeri — to af Landets vigtigste Erhvervskilder, der ogsaa selv paa Grund af Tidens tekniske Udvikling i de senere Aar har gennemgaaet store Forandringer.

Elektricitetens Indførelse og Motorens Udvikling er det, der kendetegner de senere Aar indenfor *Fyr- og Vagervæsenet*. Mange danske Fyr er nu blevet elektrificerede og har derigennem faaet en sikker og kraftig Lyskilde, hyppigst leveres Strømmen fra nærmeste Elektricitetsværk, men flere Fyr har eget Værk, hvis Akkumulatører oplades ved Hjælp af gode, driftsikre Motorer.

Stærkest har dog den tekniske Udvikling sat sit Præg paa Fyrskibene. De gamle Skibe med Olielamperne i den ved Hjælp af et Urværk roterende Fyrlanterne, der blev hejst op i Masten, er nu blevet til hele smaa tekniske Vidundere. I det moderne Fyrskib med den høje, faste Taarnmast rummes et stort og kompliceret Maskinanlæg, og den elektriske Strøm-

kilde udnyttes haade til Fyrlanteren, Membransirenen, Radiofyret, Undervandssignalet m. m. Det gamle Lufttaagesignal er saaledes fortrængt af den moderne Nautofon, dog maa Indførelsen af Radioen uden Tvivl betegnes som det største tekniske Fremskridt i de senere Aar, et Fremskridt der ogsaa har været af stor Betydning for Fyrskibsbesætningernes ensformige Tilværelse gennem den derved opnaaede Forbindelse med Omverdenen. Radiofyret, dette nye — af Skibene saa meget anvendte Hjælpemiddel til nøjagtig Pladsbestemmelse — er nu installeret saavel ved Landfyr som om Bord i Fyrskibe, fra de sidste ofte i Forbindelse med et Undervandssignal — altsammen er det Hjælpemidler til Lettelse af Navigatorernes Bestemmelse af Skibenes Position og derigennem en Forøgelse af Skibenes Sikkerhed under Sejladsen i en Tid, hvor Konkurrencen paa Verdensmarkedet gør, at Søtransporternes Sikkerhed og Kortvarighed er vigtige Faktorer i de økonomiske Beregninger.

Vor Tids Krav om forøget Hastighed ogsaa for Søtransporternes Vedkommende har samtidig krævet en forøget Sikkerhed gennem Udvidelse af Farvandenes Dag- og Natafmærkning. Skibsfarten og Fiskeriet møder stadig med nye Krav om forøget Farvandsafmærkning, saaledes at saavel Antallet af udlagte Lysønder, hvor der stadig anvendes Gas som Lyskilde, og Dagafmærkningens Vagere er blevet betydeligt forøget.

Den driftsikre Motors Udvikling, Radioens altoverskyggende Betydning i Forbindelse med en betydelig

NORDHAVNS-VÆRFTET ^A/_S

SKIBSVÆRFT & MASKINVÆRKSTED

3 OPHALINGSBEDDINGER FOR SKIBE INDTIL 240' LÆNGDE

KALKBRÆNDERIHAVNEN - KØBENHAVN Ø.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

AKTIESELSKABET

SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer
2 Flydedokke

Nr. 1 Flydedok for Skibe indtil 3200 Tons Ladeevne

» 2 » » » » 1000 » »

TELEFON: 269 (2 LIN.)

STATSTELEFON: 21

FORVALTEREN: 1269

Forøgelse og Modernisering af Afmærkningsmateriellet maa uden Tvivl siges at være de Ting, der i de senere Aar særlig har præget *Fyr- og Vagervæsenets* Virksomhed.

Herhjemme, hvor Lodsvirksomheden stadig er at betragte som et af Staten kontrolleret og denne underlagt delvis privat Erhverv, møder vi ogsaa indenfor *Lodsvæsenet* Motoren som det friske Pust fra en moderne Tidsalder, der sætter en Omvæltning i Gang indenfor en gammel hæderkronet Institution med mange nedarvede Traditioner.

De mange Sejlskibes Forsvinden fra Fragtmarkedet og Farvandenes forbedrede Afmærkning har medført en betydelig Nedgang i Lodsernes Antal, men Kravene til den enkelte Lods' Ansvar og Ydelse er til Gengæld støget med Skibenes stadig voksende Størrelse og Dybgaende.

Den konkurrencehastende Nutid gør ogsaa, at Lodsernes Ombord- og Landsætning ikke mere som i gamle Dage kan være afhængig af Vind og Vejr, nej — kraftige, sødygtige og hurtiggaende Motorbaade har nu afløst de gamle Lods-Sejlløjer og er ved alle Lodsstationer klar til at bringe Lodsen ud til det forbi-hastende Skib. Det er samtidig værd at erindre, at Lodspengene i overvejende Grad erlægges af udenlandske Skibe, saaledes at man under normale Forhold maa regne med, at der herigennem tilføres Landet en ikke helt ringe udenlandsk Kapital.

Ogsaa *Redningsvæsenets* Virksomhed og Udvikling i de sidste 50 Aar er præget af Motorteknikkens Forbedring. De gamle Roredningsbaade er efterhaanden flere Steder afløst af kraftige Motorbaade, der er udstyret med driftsikre Fremdrivningsmotorer, hvad der gør dem velegnede til et mere alsidigt Redningsarbejde end de ældre Robaade, hvis Aktionsradius var afhængig af Mandskabets Ydeevne med Hensyn til Roning op mod Storm og Sø.

Netop dette sidste maa tages i Betragtning i en Tid, hvor selv det mindste Fiskefartøj er forsynet med en snurrende Motor, og hvor Fiskerbefolkningen — hvorfra Redningsmandskabet hovedsagelig rekrutteres — sjældent eller aldrig rører en Aare. Ligesaa er Motorredningsbaaden indenfor sit Distrikt lettere i Stand til ad Søvejen at naa frem til Strandingsstedet end Robaaden, der først skal fremføres over Land til Strandingsstedet ved Hjælp af Hesteforspand og saa først her søsættes.

Redningsvæsenet betjener sig af 2 Typer Motorred-

ningsbaade. En større paa 12-13 Tons med en 56 HK. engelsk Ferry Motor, der søsættes fra et i Stationshuset indbygget Beddingsanlæg, hvorfor disse Baade altid er stationeret i Havne. Den mindre Type paa ca. 5 Tons forsynet med en 32 HK. Fordson Tractor Motor anvendes dels fra Havne eller dels fra aaben Kyst.

Vel er Redningsstationernes Antal blevet ændret gennem de ældre Robaadsstationers Afløsning af moderne og mere vidtrækkende Motorbaadsstationer, ligesom Ændringer i Tidens Krav kan spille ind i Omplaceringen af Redningsmateriellet ved de danske Kyster, men ogsaa selve Redningsarbejdet har skiftet Karakter. Nutidens forbedrede navigatoriske Hjælpemidler i Forbindelse med Damp- og Motormaskineriets Fortrængning af Fortidens stolle Sejlskibe, har nedsat Strandingerne Antal — men til Gengæld er Motorredningsbaadernes Assistance til Fiskefartøjerne under Landing paa aaben Strand i haardt Vejr een af de nye Opgaver der er stillet *det danske Redningsvæsen*, og som af dette søges løst paa bedste Maade.

Medens de førnævnte Institutioner hovedsagelig arbejder i det praktiske, er *Meteorologisk Instituts* Opgaver og Virksomhed af en mere indendørs Karakter, men derfor ikke mindre betydningsfuld for dansk Søfartsvirksomhed. Netop gennem den forøgede Sikkerhed ved Udsendelse af udførlige og nøjagtige Vejrberetninger, Stormvarsler o. l., er Institutets Betydning for Skibsfart og Fiskeri meget stor. Samarbejdet med tilsvarende Bureauer i andre Lande og den hurtige Fremførelse af de til Udarbejdelse af Vejrberetningerne nødvendige Oplysninger er i vor Tid ganske overordentlig fremmet ved Radioens Ibrugtagning, saaledes at Institutets praktiske Betydning for al Virksomhed paa Havene nu er stærkt stigende.

Medens det for de tre førnævnte "Væsen" særlig var Motoren, der havde præget de senere Aars Fremskridtsarbejde, saa maa man for *Meteorologisk Instituts* Vedkommende sige, at her har Radioen spillet en tilsvarende Rolle. Radioen har sin store Andel i den fulde Udnyttelse af Videnskabsmændenes Viden og Kunnen til Gavn for de praktisk arbejdende Virksomheder indenfor dansk Søfart og Fiskeri.

Kort sagt — Motoren og Radioen — to af vor mekaniserede Tids største Opfindelser, spiller ogsaa i Søfartens Sikkerhedsspørgsmaal en meget stor Rolle og griber som smaa Tandhjul ind i det store, hastende Verdens-Transportmaskineri, i hvilket dansk Søfart med dets forskellige Hjælpeorganer hidtil har forstaaet at hævde sig paa en smuk og værdig Maade.



En moderne 12,3 Meter
Motorredningsbaad.



JAN. M. LYNGBY

Ingeniør- & Maskinforretning

Toldbodgade 18
København K.
Telefon C. 13779—15779
Telegram »Janby«

Medlemmer af Skibsagent-Foreningen

Janus Andersen & Co.
Stranden 9
Aalborg

Aarhus Shipping Company
Skolegyde 4-6
Aarhus

S. Jensen & Søn
Ebeltoft

Ernst Jørn
Theaterstien 7
Haderslev

**C. Clausen,
Spedition & Befragtning**
Kolding

Baltic Shipping Co.
Frederiksgade 11
København

**Dampskibsselskabet
LANGELAND ^{A/S}**
Nyhavn 44
København

Erik Hoffmeyer
Tuborg Havn
København

Meinertz & Larsen
Havnegade 47
København

Tuxen & Hagemann
Amaliegade 28
København

Poul Christensen
Nakskov

C. O. Grusgaard
Struer

Aage Christensen
Havnegården
Aalborg

**C. Clausen,
Spedition & Befragtning**
Havnegade 4
Aarhus

Axel Jensen
Gedser

**E. Hansen,
Dampskibsekspedition**
Hirtshals

Adams Transport Co.
Amaliegade 26
København

E. A. Bendix & Co.
Amaliegade 28
København

**Generaldirektoratet for
Norddeutscher Lloyd ^{A/S}**
Frederiksberggade 21
København

Jensens Shipping Co.
Kirkevej 21 A
København

Harald Nissen
Bornholmsgade 2 A
København

Wilson & Co. ^{A/S}
Amaliegade 28
København

N. P. Hansen & Co.
Østre Havn
Odense

Carl G. Christensen
Strandgade 37
Sæby

Adams Transport Co.
Knudrisgade 3-5
Aarhus

A. Evensen & Co. ^{A/S}
Mindet 26
Aarhus

**C. Clausen,
Dampskibsrederi ^{A/S}**
Havnen
Haderslev

Chr. Jensen
Hirtshals

R. L. Albertsen
Slotsholmsgade 9-11
København

Alfred Christensen
Amaliegade 43
København

Chr. Hjortsø
Christiansgade 18
København

Thor Jørgensen ^{A/S}
Ny Toldbodgade 33
København

Suenson & Jespersen
Toldbodgade 2
København

Aage Vollmond
Amaliegade 33
København

P. Saxberg
Skagen

Vejle Befragtningsforretning
Langelinie 4
Vejle

Danske Rederes Retsværn.

Af Direktør, Overretssagfører

C. Ahlefeldt-Laurvig.



I Firserne i forrige Aarhundrede havde Skibsfarten her i Landet faaet saa store internationale Interesser og derunder ogsaa ofte Vanskeligheder, at en Sammenslutning til Varetagelse af Redernes Rettigheder blev ønskelig. Paa Foranledning af C. F. Tietgen blev der saa i Samarbejde med norske og svenske Redere dannet en Forening, der fik Navnet »Nordisk Skibsrederforening« og fik Sæde i København. Formaalet var at varetage Redernes Interesser i Spørgsmaal om Fragt, Dødfragt, Liggedagspenge m. v. samt tillige søge at beskytte Rederne overfor Krav fra offentlige Myndigheder samt fra Mæglere, Stevedorer, Bunkers- og Proviantleverandører etc. Foreningen fik ganske god Tilslutning og mest fra norsk Side, hvilket havde til Resultat, at Foreningens Kontor en Del Aar efter flyttedes til Oslo.

Efter forrige Krig var Ønsket hos danske Redere om atter at faa en egen Forening her i København imidlertid blevet saa levende, at man efter venskabelige Forhandlinger med »Nordisk Skibsrederforening« blev løst fra denne og derefter dannede en egen Forening til Varetagelse af de danske Rederes ovennævnte Interesser. Foreningen stiftedes i Efteraaret 1924, og Virksomheden paabegyndtes 1. Januar 1925. Den har siden da været i stadig Fremgang og talte ved den nuværende Krigs Udbrud godt og vel 500.000 Br. Reg. Tons fordelt paa ca. 200 danske Skibe.

Foreningens Betydning kan maaske bedst ses deraf, at der fra Starten og indtil 1940 var incasseret ialt ca. 15 Mill. Kroner, og at der var ført ca. 225 Processer fortrinsvis i Udlandet.

Foruden i Norge findes der i England flere lignende Foreninger, ligesom der i Tyskland eksisterer en Forening paa omtrent samme Basis. For en Del Aar siden blev disse Foreninger og Retsværnet paa Foranledning af Nordisk Skibsrederforening sammensluttet i et »Test-case-Forbund« med Sæde i London. Denne Sammenslutning har vist sig særdeles gavnlig, idet man gennem dette Samarbejde har kunnet tage ensartede Retssager op til fælles Behandling, ligesom man har undgaet, at to eller flere Foreninger procederede det samme Spørgsmaal samtidigt. Et meget intimt Samarbejde har ganske naturligt været Følgen.

Endelig har Retsværnet som en naturlig Opgave deltaget i det grundlæggende Arbejde, der udføres af International Law Association, Comité maritime internationale samt i Documentary Council under Baltic and International Maritime Conference.

Retsværnets Bestyrelse bestaar f. T. af følgende Herrer:

Konsul *Chr. Andresen*, Formand,
Skibsreder *Axel Kampen*, Næstformand,
Skibsreder *Marius H. Nielsen*,
Skibsreder *H. A. Hansen*,
Skibsreder, Godsejer *A. Reimann*,
Skibsreder *Hans P. Carl*,
Skibsreder *Willie C. K. Hansen*.

Assuranceforeningen »SKULD« (Gjensidig)

Efter flere uforudseelige Tab ved ikke beregnede Risici blev der i *Lloyd's Praxis* i 60'erne i forrige Aarhundrede indført en Nyordning, hvorefter Erstatningskrav for Liv og personlig Skade blev undtaget fra de da gældende Kaskopolicer. Samtidig øgedes ved Bygning af Jernskibe baade Antallet og Skibenes Størrelse ganske betragteligt, hvorved Rederne tillige kom ud for mange uforudsete og derfor ikke indkulerede Krav for Ladningsbeskadigelse og Manko forårsaget ved Besætningernes Fejl eller Forsømmelse i Tjenesten.

Da de nævnte Risici ikke lod sig tarifere, og da tilmed andre og tildels nye uoversigtlige Risikomomenter for Søfarten dukkede op (f. Eks. den overskydende Kollisionsrisiko og indirekte Kollision, Risiko for uriglig Deviation m. m. m.), besluttede Rederne i England at danne en gjensidig Forening til Varetagelse og Dækning paa assurancemæssig Basis af alt dette. Eksemplet smittede, og der blev efter som Tiden gik dannet flere Foreninger af denne Art, hvis Navn blev Protection and Indemnity Clubs.

Efterhaanden som Norges Skibsfart voksede, ind-saa man, at ogsaa i Norge var der Behov for en saadan Forening, og derefter stiftedes i 1897 i det da-værende Kristiania Assuranceforeningen Skuld (gjensidig) med samme Risicoomfang som de engelske Klubber, der i Mellemtiden havde inkluderet Mand-skabsrisikoen i deres Forsikringer.

Under forrige Verdenskrig, da Forbindelsen med Udlandet var blevet vanskelig, og da Rederisikoen paa her omhandlede Omraader var blevet endnu større end tidligere, udvidede Skuld paa Opfordring fra dansk Side sin Virksomhed til Danmark ved Oprettelsen af »Skulds danske Afdeling« og valgte til sin Bestyrelse en Række danske Redere.

Siden da er den danske Afdeling vokset ikke alene med dansk Tonnage, men ogsaa med en Række uden-landsk, der er lagt ind under den danske Afdelings Virkeomraade, saaledes at der her fra København ved den nuværende Krigs Begyndelse administreredes ca. 1,6 Mill. Br. Reg. Tons. Samtidig var Skuld's samlede Risiko steget til omtrent 6 Mill. Br. Reg. Tons fordelt paa godt og vel 2500 Skibe og var paa denne Maade blevet Verdens største P. and I. Club.

I Aarenes Løb er der til den almindelige Risiko iovrigt knyttet forskellige nye Afdelinger, saaledes en for Mandskabets Hyre og Effekter og en for Reder-riernes Strejkerisiko.

De danske Herrer af Bestyrelsen bestaar f. T. af Konsul *Chr. Andresen*, Skibsreder *Marius H. Nielsen*, Skibsreder *H. A. Hansen* og Skibsreder *Willie C. K. Hansen*. Formand for den samlede Bestyrelse er Skibsreder *Dagfin Paust*, Oslo.

Scandinavian Steel & Shipping Agency

Telefon *C. 14.150

Toldbodvej 40, København K.

Telegr.: Scandship

COCHRAN & CO., ANNAN, LTD., Annan:
Donkeykedler

JAMES HOWDEN & CO., LTD., Glasgow:
Oliefy, Kunstig Træk

E. READER & SONS, LTD., Nottingham:
Dampmaskiner til Hjælpe maskiner

REAVELL & CO., LTD., Ipswich:
Luftkompressorer

KAYSER, ELLISON & CO., LTD., Sheffield:
Ventilemer til Dieselmotorer

AUTO-KLEAN STRAINERS, LTD., London:
Spaltefiltre

THOMAS BOLTON & SONS, LTD., Widnes:
Metaller i Blokke, Plader, Rør & Traad

J. STONE & CO., LTD., London:
Bronceskruer, Skibsvinduer

BROWN BROTHERS & CO., LTD., Edinburgh:
Styremaskiner, Telemotorer

A. ROBINSON & CO., LTD., Liverpool:
Skibstelegrafer

KORKOID DECORATIVE FLOORS, Glasgow:
•Ruboleum• Gulvbelægning

ROWAN & BODEN, LTD., Glasgow:
•Aranbee• Dæk Composition

W. M. WALTERS & CO., LTD., Liverpool:
Marine Glues

LIGHT BOUYANT (MARINE) APPARATUS CO.
Redningsflaader

COCKS REINFORCED HATCHCOVERS LTD.
•Cocks• Beslag til Lugedæksler

LAIDLAW, DREW & CO., LTD., Edinburgh:
Oliefyingsapparater

HANCOCK & CO. (ENGINEERS) LTD., Croydon:
•Hancock• Iltskæremaskiner

RANSOMES & RAPIER, LTD., Ipswich:
•RapieR• Korekraner

KÖPINGS MEK. VERKSTADS A/B., Köping:
Hurtigdrejebænke, Fræsemaskiner

GERH. AREHNS MEK. VERKSTADS A/B., Stockholm:
Radialboremaskiner, Vertikalboreværker, Langfræsemaskiner

AKTIEBOLAGET SERVUS, Stockholm:
Hurtigdrejebænke, Vertikalboremaskiner

ARBOGA MASKINER A/B, Arboga:
Bænk-, Søjle- og Radialboremaskiner, Industrigear

ARBOGA MEK. VERKSTAD, A/B, Arboga:
Pladesakse, Presser, Koldsave

FABRIKS-A.B. HALDATAKAMETERN, Halmstad:
•Pullmax• Pladeklippemaskiner

HULTSFREDS MEK. VERKSTAD, Hultsfred:
Gevindskæremaskiner, Horizontalboreværker, Koldsave

GNOSJÖ MEK. VERKSTAD, Guosjö:
Tandhjulsfræsemaskiner

NYDQUIST & HÖLM, Trollhättan:
Lufthamre

MASKINFABRIKS A/B THULE, Malmö:
Shapingmaskiner, Stikkemaskiner, Koldsave

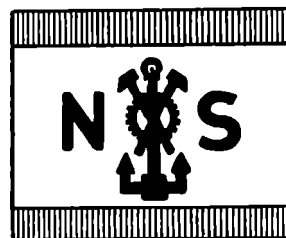
STOREBRO BRUKS AKTIEBOLAG, Storebro:
Drejebænke

KOCKUMS MEKANISKA VERKSTADS A/B, Malmö:
•Tyfon• Sirener

EUMUCO A/G., Leverkusen:
Smedemaskiner, hydr. Presser m. m.



NAAR DET KOMMER AN PAA
Driftssikkerhed -
ANVENDES
SKF-lejer!



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK

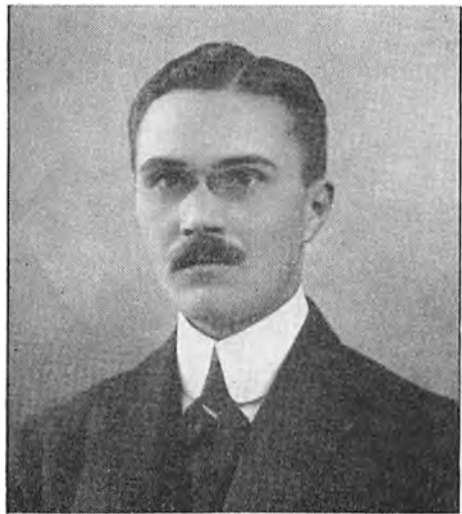
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER



Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde
Flydedok » » » 1450 Tons D.W.
Ophalerbedding » » 800 » »
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

Skibsmægler- Virksomhed i Danmark.

Af edsv. Skibsmægler *V. Th. Sass.*



Saa længe Købmandsskab i større Stil har været Sdrevet, har der eksisteret Mæglere som Mellemlid mellem Køber og Sælger, Befragter og Reder, og helt tilbage i Oldtiden kendes disse Mellemmænd.

At der har været tillagt disse Betydning fremgaar af, at der officielt kendes Mæglerartikler for København givet allerede i 1684, og naar disse kun omfattede København, har Aarsagen formentlig været den, at det kun var denne Plads, som spillede nogen egentlig Rolle i Handelen og Søfarten.



*Skibsmægler Herman Hansen.
Formand for Mæglerkorporationen.*

Efter at være ændret nogle Gange, senest 1808, var Mæglerartiklerne uforandret gældende indtil 1. April 1932, da saavel Københavns som de forskellige Proviinspladsers Mæglerartikler afløstes af den ny for hele Landet gældende Næringslov af 28. April 1931, hvortil knytter sig særlige ministerielle Bekendtgørelser; i det store og hele afviger Bestemmelserne ikke meget fra Forordningerne af 1808.

Skibsmæglerens Virksomhed har to Hovedopgaver, nemlig Befragtning og Klarering af Skib og Varer, endvidere Skibssalg. For at blive Skibsmægler maa man have en Bestalling, efter den nye Næringslov er det en ministeriel Autorisation, og for overhovedet at kunne opnaa denne skal man have bestaaet en Eksamen, som imidlertid kun giver Adgang til at opnaa Autorisationen. Ifølge denne maa Skibsmægleren praktisk talt kun beskæftige sig med de nævnte Opgaver.

Saaledes som Forordningen af 1808 og iøvrigt og-

saa de nugældende Bestemmelser er affattet, har man fra Myndighedernes Side specielt fremhævet Klareringen, idet Mægleren her skal staa som Garant for Betalingen af de offentlige Afgifter. Den officielle Side af den bestallede Mæglerens Virksomhed er derfor blevet koncentreret om dette Punkt, medens den øvrige Mæglervirksomhed lidt efter lidt i Aarenes Løb er blevet betragtet som fri Næring. Der er næppe Tvivl om, at dette oprindelig slet ikke har været Meningen.

Det ligger i Ordet »Mægler«s egne Betydning, at han er Mellemmænd mellem Reder og Købmand, altsaa den Mand disse Parter henvender sig til for respektive at finde Beskæftigelse eller finde Tonnage, og det har sikkert i sin Oprindelse slet ikke kunnet tænkes andet, end at alle, der vilde befatte sig med Befragtning og Klarering, maatte omfattes af de af Myndighederne givne Mægler-Bestemmelser. Skibsklareringen er egentlig en Følge af Befragtningen, som er Grundlaget for Skibets Beskæftigelse.

Ved Skibsfartens kolossale Udvikling i Løbet af det sidste 100 Aar er det, som man i gammel Tid betragtede som en Selvfølge, ikke blevet fulgt med tilstrækkelig Bevaagenhed fra Myndighedernes Side, og Forordningens Formulering er ikke fulgt med. Dette ligger formentlig i, at man særlig har interesseret sig for at sikre sig Afgifternes Betaling gennem Mæglerens Klareringsret, hvorimod den anden Side, som var Erhvervets egen Interesse, blev forbigaaet.

I det hele taget har disse Næringsbestemmelser for Mæglerne i de sidste 50 Aar vist sig at være saa uklare og lidet hensigtsmæssige, at de har givet Anledning til idelige Gnidninger angaaende Udøvelsen af de forskellige Grene indenfor Mæglervirksomheden.

I Virkeligheden er det derfor efterhaanden nu blevet saaledes, at den bestallede Mægler kun er pualagt Pligter og Begrænsninger uden til Gengæld herfor at have Rettigheder. Allerede under Krigsperioden 1914—18 udvidedes Mæglerens Pligter paa Grund af den daværende ekstraordinære Situation, og det samme er Tilfældet under den nuværende Krigssituation.

Gennem Bestallingen har Myndighederne Hold i Mægleren, og man maatte derfor tro, at man til Gengæld vilde støtte Mægleren, og at det maatte have sin store Betydning i en Tid som denne at have Assistance af en Stand, hvis Medlemmer Staten selv har autoriseret og gjort personlig ansvarlige. Dette er imidlertid slet ikke Tilfældet. I saa Henseende er Forholdet det, at der ikke er taget noget Hensyn paa dette Grundlag, men Bestallingen kommer under disse Omstændigheder til at virke yderligere tyngende uden noget som helst Forhold mellem Forpligtelser og Rettigheder.

MONTANA A/S



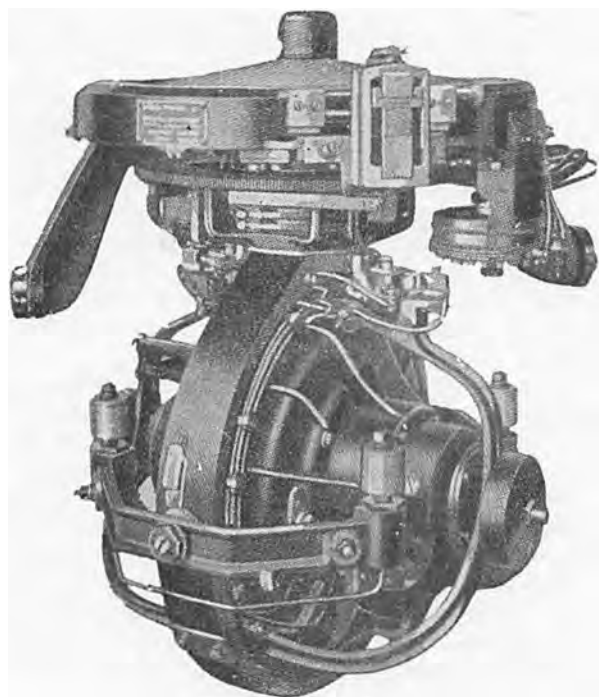
KUL • CINDERS • BRIKETTER • TØRV

Telf. 9246 (8 Linier)

Rigstelf. 150

MØNTERGAARDEN - MØNTERGADE 19

Sjælen i Skibet



SPERRY!
KOMPASSET!

Spar Tid!

Tid er Penge!

REPRÆSENTANTER:

SOPHUS BERENDSEN A/S

INGENIØR-AFDELINGEN

CENTRAL 8500 - STAT. 186

KØBENHAVN V.

Begrebet, edsvoren eller statsautoriseret Mægler, er derfor efterhånden blevet lidet attraaværdigt og fra Myndighedernes Side, iøvrigt ogsaa fra Domstolens Side, blevet ganske tilsidesat, saa at Situationen for Erhvervets Udøvere nu er blevet uholdbar.

Mæglerne har absolut ikke tabt sin Betydning, tværtimod, netop i den moderne Tid er det uvurderligt at have en god og dygtig og frem for alt paalidelig Mægler, i hvis Hænder Interesserne kan lægges, og da disse under normale Forhold for en stor Part er udenlandske Rederes, er det kun rimeligt og en Betyggelse, at Mægleren har et officielt Stempel gennem en offentlig

Bestalling eller Autorisation. At der stilles visse Krav, maaske endog strenge, for Opnaaelsen heraf er kun ret og rimeligt, men de maa da ogsaa følges af visse Rettigheder i Lighed med andre Erhverv, som har samfundsmæssig Betydning, og hvor baade Uddannelse og Soliditet er paakrævet.

Det maa derfor haabes, at man snart maa se klarere Bestemmelser for Udøvelsen af Mæglervirksomhed for saavel Befragtning som Klarering, saa at dette Erhverv kan virke til Gavn for Skibsfarten og Samfundet.

Nautiske Instrumenter 1893—1943.

Af Carl V. Sølvér.

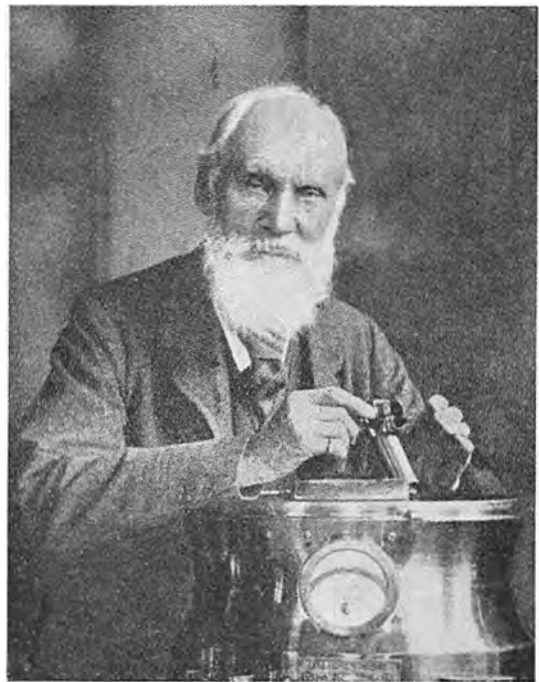
I Slutningen af forrige Aarhundrede blev Fremstillingen af Kompasser og andre nautiske Instrumenter fuldstændig revolutioneret ved den skotske Matematiker William Thomson's vidunderlige Opfindelser. Han var Professor ved Universitetet i Glasgow, og som Anerkendelse adledes han i 1892 og antog Navnet »Baron Kelvin af Largs«. Kelvin er Navnet paa den lille Aa, der løber gennem Universitetets Have.

Lord Kelvins Interesse for Navigationsinstrumenter blev vakt ved Beretninger om en foruroligende Fejlvísning af Kompasser i Jernskibe og de deraf forarsagede Ulykker. Det tog ham fem Aar at fremstille et tilfredsstillende Kompas. Kelvin Kompasset var noget ganske epokegørende; i Modsætning til tidligere Opfattelser blev det konstrueret med korte, tynde Kompasnaale. Denne Kompastype har den Fordeel fremfor de gamle, langnaalede Kompasser, at Deviationen langt nøjere lader sig bortkorrigere, hvorfor Opfindelsen ogsaa maa betragtes som en Følge af Overgangen fra Træskibe til Jernskibe. Ogsaa Kelvins Dybdemaaler, hvis Virkemaade er baseret paa Mariottes Lov om sammenpresset Luft, var noget nyt. Desuden opfandt Lord Kelvin en Række andre Instrumenter, hvoraf hans Azimuthspejl til Pejlinger over Kompasset, og hans Deflektor, hvorved Kompasskorrigering muliggjordes i usigtbart Vejr uden Anvendelse af noget Pejlobjekt, er de mest kendte. Disse nye Instrumenter var imidlertid ret kostbare og fik kun Betydning for Dampskibsfarten, ligesom det varede adskillige Aar, inden de blev almen anerkendte.

Størstedelen af Sejlskibene paa Nord- og Østersøen, der dengang saa godt som udelukkende var Træskibe, benyttede stadig Tørkompasser, der ikke var meget bedre end de, Columbus brugte, samt det Dybdelod, som var kendt fra Oldtidens Dage. Det var i Virkeligheden først ved Motorskibenes Fremkomst i Begyndelsen af vort Aarhundrede, at der skete en Forandring, idet de gamle Kompasser blev ubrugelige ved disse Skibes Rystelser og hastige Bevægelser. Derved fik Vædskekompasser, der er langt roligere i Søen, en Chance, og der findes nu ikke flere af de gammel-dags Tørkompasser i danske Skibe. Vædskekompasser havde dog været kendt længe forinden; der findes f. Eks. paa Kronborgmuseet et morsomt Vædskekompass fremstillet i 1830 af en af Firmaet Iver C. Weilbach & Co.'s Forgængere, og de var bleven forbedrede betydeligt efter de indvundne Erfaringer. De gamle Tørkompasser blev nærmest lavede som en Bibeskæftigelse for Segl-, Flag- og Kompassmagerne i Kystbyerne, hvorimod Fremstilling af moderne Spritkompasser er et Speciale, der kræver stor Erfaring.

Selve Kompashuset gennemgik paa samme Tid stor

Forandring; fra at være en simpel Trækasse, et saakaldt »Nathus«, med Ruder og Olielampe, blev det til et bygget Hus af Teaktræ med Messinghjul og diverse Kompensationsmidler saasom Kugler, Flinders Bar, Magneter o. s. v. Dette skyldes dels Kelvin Kompasset men endnu mere Nødvendigheden af at korrigerer Kompasset for Jerns Indflydelse i de nye Skibe, hvor efterhånden Jerndeale taarnedes op omkring Kompasset. Kompaskorrigering har ligeledes gennem-



Lord Kelvin i Færd med at tage en Observation med Kelvins Azimuthspejl over Kelvin Kompasset.

gaaet en Udvikling; man begyndte med at »nedlægge« mægtige, ofte c. 2' lange Magneter paa Dækket ved Siden af Nathuset, og det mest moderne er nu at korrigerer Kompasser med elektriske Spoler i Kompashuset.

Navigering i Undervandsbaade under Vandet var simpelt hen umuligt med Magnetkompasser, og af den Grund fremkom Gyroskopkompasset, hvis Virkemaade er baseret paa Gyroens Tendens til at indstille sig i den geografiske Nord—Sydlinie, som skyldes Vekselvirkning mellem Jordens og Gyroens Rotationer. Derved blev Magnetkompassets tidligere enestaende Betydning for al Navigering forbi, selv om Magnetkompassets Saga derfor paa ingen Maade kan siges at være afsluttet. For Indførelsen af Gyroskopkompasser i Handelsskibe har den høje Pris naturligvis

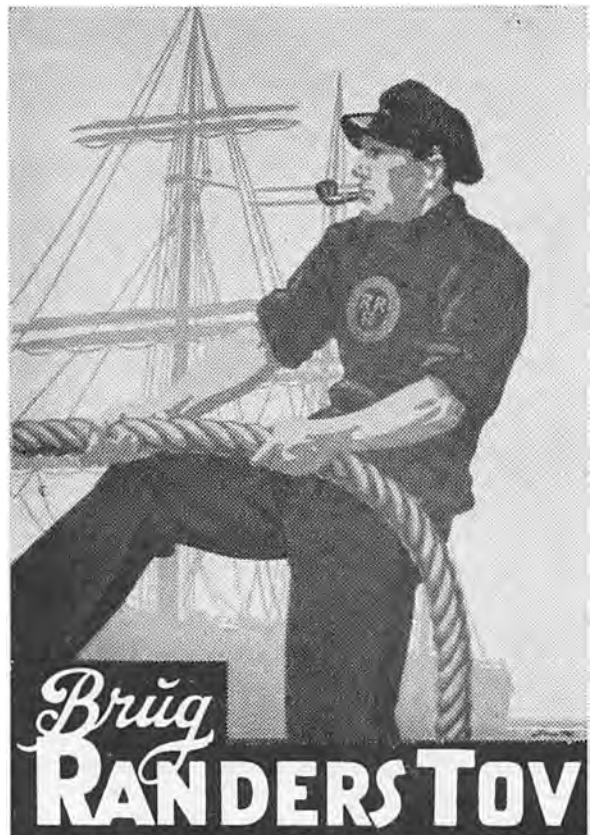


*Der kommer en Tid
efter denne -*

Ogsaa vi længes efter den Dag,
hvor Forholdene for den danske
Skibsfart bliver normale, —
saa vi atter kan levere de ori-
ginale Gargoyle Marine-Olier.



VACUUM OIL COMPANY A/S



været en væsentlig Hindring, men der fremstilles nu mindre kostbare og navnlig mindre komplicerede Typer særlig beregnet for Handelsskibe.

En anden bemærkelsesværdig Opfindelse, der paa omtrent samme Tid saa Lyset, var Ekkoloddeapparatet. Der var forinden gjort en Del Opfindelser af Patent Loddeapparater saasom Clausens, Sigurdsons, Vigzell's o. s. v. men alle paa Grundlag af Kelvin's originale Idé, hvorimod den Tanke at maale Vanddybden ved Ekkoet fra Havbunden var noget ganske nyt. Især efter at Langevin-Florissan's, ultra-sonore Ekkoloddeapparat blev kendt, kom der Fart i Fremstillingen, og nu findes der flere fortrinlige Typer. I Løbet af forholdsvis faa Aar blev dette nyttige Apparat indført i talrige danske Skibe.

Der er endvidere foregaaet en bemærkelsesværdig Udvikling i Beregning af astronomiske Observationer; nautiske Almanakker er bleven betydeligt udvidede, nye Tabelværker, navnlig de af Hydrographic Office i Washington beregnede, er udsendte, og nye Beregningsmetoder opfundne, ligesom Micrometerseks-lanten har lettet Observationerne betydeligt. Det sidste nyt paa dette Omraade er Sekstanter med kunstig Horizont, der muliggør astronomiske Observationer, selv om Kimmingerne ikke er synlige.

Alle disse Opfindelser, der hver især betyder et stort Fremskridt, er imidlertid som Smaating at regne mod den enorme Indflydelse paa Navigering, som Radioapparatet har ydet. Rent bortset fra den Sikkerhed, det har skabt til Søs, ved at Skibe med største Let-

hed kan komme i Forbindelse med Land og med andre Skibe over saa at sige enhver Afstand, er der to Ting, som direkte staar i Forbindelse med Navigering.

Tidligere var som bekendt Chronometret nødvendigt for Beregning af den geografiske Længde, og dersom det gik i Staa til Søs, var man hjælpeløs i denne Henseende. Ved Radioens Hjælp kan man nu flere Gange i Døgnet faa Tidssignaler over hele Jorden, hvorfor Chronometrets tidligere enestaaende Betydning for Længdeberegning nu maa siges at være forbi.

Det nautiske Instrument, der har præget Navigering i vor Tid mest, er imidlertid Radiopejleapparatet. Dersom man fortalte en Navigator for et halvt Aarhundrede siden, at man snart vilde være i Stand til at pejle Land og andre Skibe over mægtige Afstande og til at bestemme sin Plads nøjagtigt paa Havet uanset Vind og Vejr, saa vilde det have lydt som et aldeles usandsynligt Æventyr. Alligevel er dette sket og gennemført med Radiopejleapparatet i Løbet af forholdsvis kort Tid. Saa at sige ethvert dansk Skib af nogen Størrelse er nu forsynet med dette uvurderlige Instrument.

Trods alle disse Opfindelser, der naturligvis har skabt en hidtil uanet Sikkerhed i Navigeringen, er Grundlaget for sikker Navigering nemlig Navigatørens Dygtighed stadig lige nødvendig. Det er stadig og maaske nu i endnu højere Grad end før i Tiden Manden bag Instrumenterne, den erfarne Sømand, der forstaar at bruge Nutidens mange Opfindelser med Fornuft, der mest af alt skaber Sikkerheden til Søs.

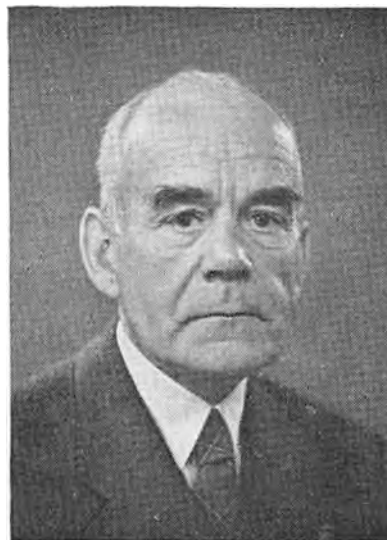
Skibsagent- Foreningen

Af Foreningens Formand, Skibsreder
Otto Jespersen

Skibsagent Virksomhed er lige saa gammel som Rederivirksomhed i den Form, vi kender den nutildags. Inden Dampskibenes Tid, da Transporten besørgeades af Sejlskibe, tilhørte Skibene, der besørgegede Importen og Eksporten i Regelen Købmændene selv, hvilket vil sige, at Ladningerne til og fra Landet hovedsageligt besørgeades af danske Skibe. Med Indførelsen af Damperne overgik Rederivirksomhed til at blive et selvstændigt Erhverv, og Forholdene førte med sig, at Varer til og fra Landet til Dels besørgeades af udenlandske Skibe, hvis Fart paa Landets Havne i mange Tilfælde udviklede sig til at blive Liniefart.

Det var nødvendigt for de danske, men ikke mindst for de udenlandske Rederier at være repræsenteret i de forskellige Havne af Agenter til Varetagelsen af deres Interesser, og herved opstod Skibsagent Standen, og Agenternes Virksomhed bestod i Befragtning af hele Ladninger, Booking af Gods til Liniebaade, Spedition af Gods, Klarering af Skibe og Varer, Skibssalg, Assurance, Havariagentur, i det hele taget i alt vedrørende Shipping.

Forholdene førte efterhaanden med sig, at Skibs-



agenterne fandt det nødvendigt at organisere sig, og for ca. 10 Aar siden dannedes en Skibsagent Forening for København og en for Provinsen, der i 1942 sammensluttedes i een Landsforening under Navn af Skibsagent-Foreningen, og Foreningens Formaal er paa enhver Maade at varetage Medlemmernes Interesser, saaledes ved Forhandlinger med Myndighederne og med andre Skibsfarts Organisationer i Ind- og Udlandet, ved Behandlingen af Retssager, ved Redigeringen af Certepartier, Kontrakter og andre nødvendige Dokumenter.

En væsentlig Del af Foreningens Arbejde og ikke mindst de to Foreningers Sammenslutning i een er faldet under Krigen, og det er af stor Betydning, at Skibsagenterne, naar Krigen forhaabentlig snart ophører, staar samlet og rustet til at tage de betydelige Opgaver op, som vil foreligge, naar der igen skal vendes tilbage til normale Forhold.

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. CENTRAL 6

ASSURANCE-COMPAGNIET
BALTICA
Bredgade 42 - Cent. 4058
Afdelingskontorer overalt i Danmark

*- der har vi
forsikret*



Fre Skibsmaskinens Oprindelse til vore Dage

Af Redaktøren af »Tidsskrift for Maskinvæsen«,
Skibsmaskinmester i D. S. B.s Generaldirektorat

Henrik Wolff

Skibsmaskinen, d. v. s. den til Fremdrivning af et Skib bestemte Kraftmaskine, har steds været en efter de særlige Forhold tilpasset Landmaskine. Som Følge heraf er Skibsmaskinens Oprindelse nøje knyttet til Dampmaskinens; thi først herved kom man i Besiddelse af en Kraftmaskine, der var uafhængig af Vind og Vejr.

I Aaret 1690 konstruerede Franskmanden *Denis Papin* sin atmosfæriske Maskine, som bestod af en Cylinder, i hvis Bund der var anbragt lidt Vand, mod hvis Overflade et Stempel blev trykket ned, idet Luften undslap gennem en Aabning i Stempel og Cylinder. Efter at Aabningen var lukket, fordampedes Vandet, hvorved Stemplet blev drevet op i Cylindrens Top, hvor det fastholdtes, indtil Dampen var fortættet. Naar Stemplet blev frigjort, bevægede det sig ved Yderluftens Tryk paa dets Overside og det ved Fortætningen af Dampen dannede Vakuum paa dets Underside atter ned i Cylindrens Bund.

Paa Grundlag af *Denis Papin's* og andres Forsøg konstruerede Englænderen *Thomas Newcomen* i 1712 sin atmosfæriske Maskine, der bestod af en kugleformet Kedel med en oven paa denne anbragt Cylinder, som var omgivet af en Vandkølekappe til Fortætning af Dampen. Damp- og Kølevandshænerne betjentes oprindelig ved Haanden, men senere ved Snoretræk fra den af Stemplet paavirkede Balance, der trak en Kulmine-Grundvandspumpe.

I 1736 udtog Englænderen *Jonathan Hull* Patent paa en Skibsmaskine efter *Thomas Newcomen's* Princip, hvor Stemplets Bevægelser ved Hjælp af Tovskiver overførtes til et agter i Fartøjet anbragt Skovlhjul. Det vides dog ikke, om dette Projekt førte til noget praktisk Resultat.

I 1787 konstruerede Englænderen *William Symington* en atmosfærisk Maskine, som installeredes i et Fartøj bestaaende af to indhyrdes forbundne Skibsskrog, mellem hvilke der var anbragt to Skovlhjul. Paa det ene Dæk stod en Dampkedel og paa det andet Maskinen, som havde to Cylinder, hvis Stempler ved Kædetræk og Spærhjul drev Skovlhjulene. I Bunden af hver Cylinder fandtes endnu et Stempel, der blev bevæget af en to-armet Vægstang og virkede som Luftpumpe for en under hver Cylinder opstillet Indsprøjtningsekondensator. Dampens Til- og Afgang styredes af Ventiler. *William Symington's* Maskine var altsaa en yderligere Udformning af *Thomas Newcomen's*, idet Dampkedel, Cylinder og Kondensatorer var udskilt fra hverandre, hvorfor den faldt ind under et af *James Watt's* Patenter.

I Aarene 1785—90 byggede Amerikaneren *John Fitch* fire Dampbaade fra 34 til 60 ft lunge, forsynet paa hver Side med seks Aarer, der var opbrægt i en firkantet Ramme foroven og ved Kædetræk og Spærhjul blev drevet af en Dampmaskine. Baadene sejlede med Passagerer fra Philadelphia til Burlington, og Afgangstiderne blev annonceret.

Alle disse Forsøg gav dog ikke noget varigt Resultat, fordi *James Watt* allerede fra 1769 besad en Række Patenter, som hindrede andre i til Skibsmaskiner at anvende hans Konstruktioner. Disse Patenter gik ud paa:

1. Fortætning af Dampen i en særskilt Kondensator.
2. Anvendelse af Damptrøje til at holde Cylindren varm.
3. Opnaelse af Vakuum i Kondensatoren ved Hjælp af særskilt Luftpumpe.
4. Bedre Udnyttelse af Dampen ved at lade den ekspandere i Cylindren.

Først da disse Patenter i 1800 udløb, blev det muligt at bygge en brugbar Skibsdampmaskine.

I 1801 udtog Englænderen *William Symington* et nyt Patent, nemlig paa en liggende, dobbeltvirkende Skibsdampmaskine, der i 1803 blev installeret i »*Charlotte Dundas*« og havde en lang Plejlstang, som ved en Krumtap drev et Skovlhjul agter.

Det var dog først med Amerikaneren *Robert Fulton's* »*Clermont*«, der foretog sin historiske Prøvefart d. 17.

August 1807 paa Hudson Floden, at Opgaven: Dampskibet, kunde betragtes som endelig løst. Kedlen var købt i London og Maskinen hos *Boulton, Watt & Co.* i Birmingham. Det var en dobbeltvirkende en-cylindret Maskine, hvis Stempelstang havde et Krydshoved, som vandrede i Kulisser anbragt i et Træstel. Krydshovedet havde to Stænger, der ved Vinkelvægstænger og Plejlstænger, som var forbundet til Omkredsen af to Tandhjul paa Hjulakslen, drejede denne rundt.

I Europa var det Englænderen *Henry Bell's* »*Comet*«, der i 1812 indledte den regelmæssige Dampskibsfart, nemlig mellem Glasgow og Greenock. Maskinen var en-cylindret, og Stempelstangens Bevægelse overførtes ved et Krydshoved og to Trækstænger til to Sidebalancer, som havde en Plejlstang til Hjulakslens Krumtap og desuden Trækstænger til Luftpumpen.

Fra dette Tidspunkt tog Bygning af Dampskibe (foreløbigt ogsaa med Sejlføring) stærk fart baade i Amerika og Europa.

I Amerika konstrueredes de saakaldte »*Taarnmaskiner*« med en høj Ramme til Styling af Krydshovedet, hvorfra der udgik to Plejlstænger, som var forbundet til Omkredsen af to Tandhjul paa Hjulakslens, een i hver Side. Denne Maskintype afløstes i 1830 af de høje Balancemaskiner, der havde et stort Træstativ med en Balance paa øverste Dæk, hvorfra Plejlstangen udgik til Hjulakslens Krumtap.

I Europa anvendtes i Modsætning hertil de saakaldte Sidebalancemaskiner af Englænderen *Henry Maudsley's* Konstruktion.

I 1819 gik det første Dampskib, det amerikanske »*Savannah*«, over Atlanterhavet. Det havde en skraatliggende Maskine, hvis eneste Dampcylinder og Luftpumpe var anbragt ved Siden af hinanden og ved Plejlstang fra et langt kulissestyret Krydshoved var forbundet med en Krumtap paa Hjulakslens. Skovlhjulene havde hver ti Arme, hvorfra kun de to var fast forbundet med Navet, medens de mellemliggende Arme var forbundet ved Kæder, saa at Skovlhjulene kunde sammenlægges vifteformet, naar Skibet var under Sejl.

I 1830 konstruerede Englænderne *Joseph Maudslay* (en Søn af ovennævnte) og *Joshua Field* en Skibsdampmaskine med skraatstillede Cylinder, der vuggede om Tappe, gennem hvilke Dampens Til- og Afgang skete. Denne Maskine, som i 1840 blev væsentlig forbedret ved Englænderen *John Penn's* Gliderbevægelse, anvendes endnu den Dag i Dag.

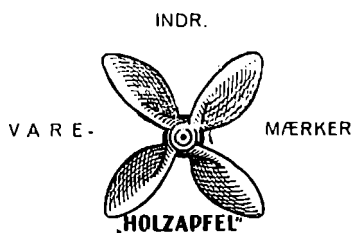
I disse Aar byggedes der i Europa desuden mange to-cylindrede, skraatstillede Maskiner, hvor Stemplets Bevægelse ved Krydshoved og Plejlstang overførtes direkte til Hjulakslens Krumtappe.

Alle de hidtil beskrevne Skibsdampmaskiner var »simple« Dampmaskiner, d. v. s., at Dampen kun arbejdede i een Cylinder og fra denne gik enten til Luften eller en Indsprøjtningsekondensator; men fra 1850 blev Anvendelsen af Englænderen *Arthur Woolf's* H og LT Maskine som Skibsmaskine almindelig. Princippet i denne er, at Dampen efter at have arbejdet i IT Cylinder gaar direkte til LT Cylindren og ekspanderer videre i denne, indtil Udstrømningen i Kondensatoren. Herved kom man fra et Kulforbrug af 2,5 ned til 1,2 kg/IHKT. *Arthur Woolf's* Maskine krævede imidlertid to diametralt modsat stillede Krumtapper, der samtidig kom paa Dødpunkt, hvorfor den besad daarligere Manøvrevegne end de »simple« Dampmaskiner.

Denne Ulempe overvandt ved den af Hollænderen *Gerhard Roentgen* allerede i 1826 opfundne H og LT Maskine af Mellemkammer-Typen med to Krumtapper indbyrdes forsat 90°, ligesom i de »simple« Maskiner.

Indførelsen af Drivskruen, der samtidig i 1836 opfundtes af Englænderen *Francis Peter Smith* og Svenskeren *John Ericsson*, samt Kravet om højere Damptryk revolutione-





FARVER & LAKKER

Specialitet: Skibsfarver

INTERNATIONAL FARVEFABRIK

(HOLZAPFEL) A/S

GRUNDLAGT 1899

KØBENHAVN S

SKULD

STIFTET 1897

PROTECTION &
INDEMNITY

HIRE- &
EFFEKTORSIKRING

STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33, København

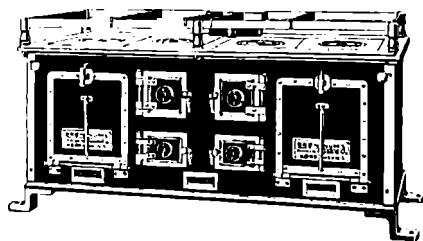
Tlf. 16.861

BRØNNUM'S

MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47 • KØBENHAVN S.

TELEFON C. 1630



KABYS-KOMFURER

til Kul, Olie og Elektricitet

DAMPKOGEGRYDER

DAMPKOGERE

BAGEOVNE

m. m.



THE TEXAS COMPANY A/S

AMALIEGADE 35 — KØBENHAVN K.

rede i de følgende Aar Skibsdampmaskinen. Den af Engländeren *Samuel Hall* i 1834 konstruerede Overfladekondensator indførtes i 1862, og herved fik man fersk Fødevand, saa at Damptrykket omkring 1870 kunde sættes op til 7 ato. Trykstilgningen tog dog først Fart, da de hidtil anvendte kasseformede Dampkedler blev afløst af den saakaldte skotske eller højcyindriske Dampkedel, som allerede i en Anrække havde været anvendt i Land. Den første Installation af saadanne Kedler om Bord skete i 1862 i det engelske »*Mc Gregor Laird*«. Denne Kedeltype, der senere forbedredes ved den af Engländeren *Samson Fox* i 1877 opfundne bølgede Fyrkanal og ved Anvendelse af Staal- i Stedet for Jernplader, benyttes den Dag i Dag i det overvejende Antal Dampskibe.

I 1881 byggede *Napier & Sons* i *Glasgow* den af Engländeren *Alexander Kirk* opfundne tre-cylindrede Tregangsmaskine, der arbejdede med 9 ato. Damp, som ekspanderedes tre Gange. Maskinen udviklede 2700 IHK og havde et Kulforbrug af 0,6 kg/IHKt.

Omkring 1890 forøgedes Damptrykket til 13-14 ato. og gav Stødet til Indførelsen af Firegangsmaskinen, hvor Dampen ekspanderedes fire Gange. Et af de største Skibsdampmaskiner af denne Art var de 4 Stk. Hovedmaskiner i »*Kaiser Wilhelm II*«, som i 1902 byggedes paa »*Vulcan*« Værftet i Kiel og tilsammen udviklede 4000 IHK. Samtidig indførtes først i Orlogs- og senere i hurtigtgaaende Handelsskibe Vandrørskedler af *Belleville*, *Niclausse*, *Babcock & Wilcox*, *Thornycroft*, *Normand* og *Yarrow*-Typen.

Firegangsmaskinen maa betragtes som en forladt Skibsdampmaskintype, idet der nu bygges Tregangsmaskiner kombineret med Spildedampmaskiner, i hvilke Dampens sidste Ekspansionsstrin bliver langt mere virksomhedsfuld. Udnyttelsen af den herved frembragte Kraft sker enten ved en mekanisk Udveksling til Drivskruerakslen, som i det danske *Helsingør*s, det tyske *Bauer & Wach*s, det schweiziske *Brown-Boveri*s og det engelske *White*s Spildedampsystem — eller ved, at Spildedampmaskinen driver en Dynamo, der føder enten en til Drivskruerakslen koblet Elektromotor — som i det engelske *Metropolitan-Vicker*s System — eller en elektrisk Mellemoverheder for Dampen i Tregangsmaskinen — som i det svenske *Lindholm*en's System — eller endelig ved, at Spildedampmaskinen driver en omdrejende Kompressor, der komprimerer og overheder Dampen mellem HT og MT Cylinder — som i det svenske *Gotaverken*'s System.

Konkurrencen med Dieselmotoren har i de senere Aar givet Stempeldampmaskinen en Renæssance, der tyrer sig ved Anvendelse af Højtryksdamp, overhødet op til 425° og frembragt af moderne Vandrørskedler af *La Mont*, *Velox*, *Schmidt-Hartmann*, *Yarrow* og *Foster-Wheeler*-Typen.

Denne Damp udnyttes da i dobbelte *Woolfs* II og LT Maskiner med de to agterste Sæt Krumtappe forsat 90° fra de forreste, saa at Manøvrevenen bliver upaaklagelig, og forsynet med *Lentz*' Dampfordelingsventiler i Stedet for Glidere. Der benyttes ogsaa almindelige Tregangsmaskiner, hvor man undgaar skadelig Paavirkning af HT Glideren ved at lade Dampen før Indstrømningen i denne overhede Udstrømningsdampen fra denne før Indstrømningen i MT Gliderkasse, saaledes som i det engelske *North Eastern*'s System. I begge Tilfælde anvendes oftest tillige et af ovennævnte Spildedampmaskinesystemer, saa at man udnytter Dampens Varmefald fra dets højeste til dets laveste Punkt, hvorved Kulforbruget er bragt ned til 0,30 kg/IHKt inclusive de til Hovedmaskinens Drift nødvendige Hjælpemaskiner. Dette er Stempeldampmaskinens nuværende Standpunkt.

Da den nuværende Krig udbrød, var Verdens samlede Handelsskibs-Tonnage (over 100 BRT) c. 70 Millioner BRT og bestod af noget over 30.000 Skibe. Af disse havde de 66 pCt. (60 pCt. af BRT) Stempeldampmaskiner, 4 pCt. (14 pCt. af BRT) Dampmaskiner og 20 pCt. (24 pCt. af BRT) Dieselmotorer, medens de 10 pCt. (2 pCt. af BRT) var Sejlskibe, delvis med Hjælpemotor.

Samtidig med Stempeldampmaskinens Fremskridt arbejdede mange Teknikere paa Fremstilling af en Dampmaskine, og som Eksempel herpaa kan nævnes, at der fra 1784 til 1880 alene i England blev udtaget 134 Patenter paa Dampmaskiner; men Udviklingen tog først Fart, da Engländeren *Charles Parsons* i 1883 opfandt Reaktionsmaskinen og Svenskeren *Gustav de Laval* samtidig Aktionsmaskinen.

I Reaktionsmaskinen sker Omsætningen af Dampens Trykenergi til Bevægelsesenergi ved Ekspansion i saavel faste som bevægelige Tude eller Skovle, medens Omsætningen i Aktionsmaskinen udelukkende sker i faststaaende Skovle. Denne Bevægelsesenergi paavirker et Skovlsystem paa et Løbehjul, som derved omdrejes.

Foruden *Parsons*- og *de Laval*-Turbinen fremkom hurtigt flere andre Typer.

I 1894 opfandt Franskmanden *August Rateau* den efter ham opkaldte Aktionsmaskine med flere Tryktrin, idet Dampmaskinen er delt i Løbehjul, som omdrejer i ved Mellembunde indbyrdes adskilte Rum, hvori der sidder

Ledetude. I 1895 fremkom den i Amerika konstruerede *Curtis* Aktionsmaskine, som adskiller sig fra *de Laval*'s ved at have flere Skovlkranse paa samme Løbehjul. Dampen ekspanderes straks ned til Kondensatortrykket, saa at Trykket i alle de paafølgende Skovlkranse er ens. I denne Turbine er det Dampens Hastighed, der deles i flere Trin, d.v.s. at Turbinen har et Tryktrin og flere Hastighedsstrin.

Moderne Dampmaskiner er Kombinationer af de her nævnte Typer.

Parsons første Dampmaskine var — som nævnt — en Reaktionsmaskine med Dampstrømning parallelt med Løbehjulsakslen (Aksialturbine); men da han i 1890 mistede sine Patentrettigheder (*de Laval*'s Aktionsmaskine var ogsaa en Aksialturbine), maatte han kaste sig over en Reaktionsmaskine med Dampstrømning radialt paa Løbehjulsakslen (Radialturbine). I 1894 installeredes en saadan i »*Turbinia*«, der havde ikke mindre end tre Drivskruer efter hverandre paa samme ene Drivskrueraksel, som gjorde 1780 Omd./min. og gav Skibet 19,75 Kn. Fart. Dette Anlæg var meget uøkonomisk, og da *Parsons* senere erhvervede sine Patentrettigheder byggede han en HT, MT og LT Reaktionsmaskine af Aksialtypen, der var mere driftsøkonomisk end Radialtypen og blev installeret paa hver sin af tre Aksler, idet Midtakslen foruden LT Fremturbinen forsynedes med en Bakturbine. Dette Dampmaskineanlæg udviklede ved 2000 Omd./min. c. 2000 AHK og gav Skibet 32 Kn. Fart.

I de følgende Aar byggedes en Række Dampmaskineskibe efter dette Princip, hvoraf de største var Søsterskibene »*Lusitania*« og »*Mauretania*«, som hver havde fire Drivskruer med HT Turbiner i Borde samt MT og LT Turbiner med Bakturbiner paa Midtakslerne. Hvert af disse Maskinerier udviklede 65.000 AHK, og Skibene, der var paa 37.000 BRT løb 25 Kn.

Dampforbruget var dog for stort, idet Turbinernes Omdrejningstal var for lavt og Drivskruernes for højt. Man søgte da en Udvej ved Kombination af Stempeldampmaskiner og Dampmaskiner som i den sørgeligt bekendte »*Titanic*«, der forliste paa Jomfruereisen d. 14. April 1912, hvorved 1509 Menneskeliv gik tabt. Dette og Søsterskibet »*Olympic*« var paa 45.000 BRT, gjorde 21,6 Kn. og havde tre Drivskruer med 2 Stk. fire-cylindrede Tregangsmaskiner i Borde og en *Parsons*' Spildedampmaskine paa Midtakslen, og tilsammen udviklede der 40.000 AHK. Herved blev Økonomien forbedret; men de store Stempeldampmaskiner optog uforholdsmæssig Plads og Vægt, hvorfor man allerede fra 1910 gik over til Dampmaskiner med indirekte Drivskruedrift, saa at Dampmaskinerne kan arbejde med højt og Drivskruerne med lavt Omdrejningstal, hvorved begge Virkningsgrad bliver bedst mulig. Dette kan udføres paa en af følgende Maader:

1. Tandhjuls Overførsel.
2. Hydraulisk Overførsel.
3. Hydromekanisk Overførsel.
4. Elektrisk Overførsel.
5. Elektromekanisk Overførsel.

Ved Tandhjuls Overførsel, som er det mest anvendte, har man paa Drivskruerakslen et stort Tandhjul, hvori Drevene paa Dampmaskinernes Løbehjulsaksler indgriber med et Omsætningsforhold af 30 til 1 i hurtigtgaaende Skibe, medens man i Fragtskibe anvender et Omsætningsforhold af 64 til 1 ved Hjælp af dobbelt Udveksling.

Hydraulisk Overførsel har især fundet Udbredelse i Tyskland paa Grundlag af Tyskeren *Föttinger*'s Transformator.

Hydromekanisk Overførsel, som er konstrueret af det tyske »*Vulcan*« Værft, bestaar i, at Dampmaskinen er forbundet med Drivskruerakslen ved Hjælp af en Tandhjulsudveksling, paa hvis Mellemaksel der er anbragt en hydraulisk Kobling til Ind- og Udtrykning af Dampmaskinen og til Frembringelse af en passende »Slip« i Overførselsmekanismen.

Elektrisk Overførsel har vundet stor Udbredelse i U.S.A., især i Krigsmarinen, og bestaar i, at Dampmaskiner driver Vekselstrømsgeneratorer, som føder Vekselstrømsmotorer paa Drivskruerakslerne.

Elektromekanisk Overførsel er anvendt i adskillige svenske Skibe med den af Svenskeren *Ljungström* opfundne *STAL* Turbine. Denne er af samme Type som den af *Parsons* i »*Turbinia*« først benyttede, altsaa en Reaktionsmaskine af Radialtypen, men adskiller sig fra denne ved, at alle Skovle omdrejes, idet det ene Sæt er anbragt paa det ene og det andet Sæt paa det andet af to paa hver sin Aksel fastgjorte Løbehjulsskiver. De to Aksler omdrejer indbyrdes modsat og er forbundet til hver sin Vekselstrømsgenerator, som føder en eller flere Vekselstrømsmotorer, der ved Tandhjulsudveksling er forbundet med Drivskruerakslen.

Det største Dampmaskineskib med elektrisk Overførsel er det franske »*Normandie*«, som gik i Fart i 1935, er paa 79.820 BRT, udvikler 160.000 AHK, gør ca. 30 Kn. og i Efteraaret 1937 generobrede »Atlantehavets blåa Baand«

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler
Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret Skibsmægler

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

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER
ASSENS

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

CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1868
(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)
EDSVORNE SKIBSMÆGLERE
ODENSE

Telegr. Adr.: „Clemmensen“

Telf. 14 og 33
Statstelefon 33

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)
STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER
ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.
2830

Tlg. Adr. Friis

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

C. HOPPE & CO.

Partners:

C. Hoppe
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:
988-688

Telegr. Adr.
Brokerhoppe

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAGT 1878)
FREDERICA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. Lombard Code

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED
Statsautoriseret Skibsmægler
RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

Erik Andersens Eff.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler
RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 189 - 173

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

TELEFON
NO. 4. 601.

Lloyds Agent

TLGR. ADR.
SCHULTZ

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Adr.:
»Hude,
Svendborg

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING
(Statsaut.)
SKIBSMÆGLERE
KOLDING

BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

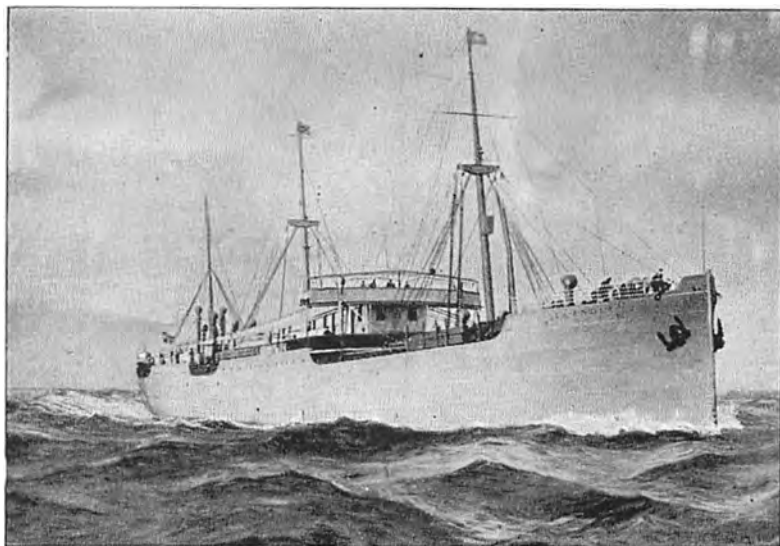
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 181C—1811

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551



Verdens første oceangaende Dieselmotorskib »Selandia«, afleveret i 1912 fra Burmeister & Wain til Ø. K.

fra sin engelske Konkurrent »Queen Mary«. Dette, der gik i Fart i 1936, er det næststørste Dampurbineskib med Tandhjuls-Overførsel, er paa 80.776 BRT, udvikler ca. 200.000 HK og gør ligeledes ca. 30 Kn. Fart. Hvert af disse to Skibe har oliefyrede Vandrørskedler og fire Drivskrueakslar. Om Verdens største Dampurbineskib, »Queen Elizabeth«, der var færdigt i 1940, er paa 81.000 BRT, og har Maskineri som »Queen Mary«, haves ingen nærmere Oplysninger vedrørende HK og Fart m. v.

I 1876 opfandt Tyskeren N. A. Otto Forbrændingsmotoren d.v.s. en Maskine, hvor Brændstoffet udnyttedes direkte i Kraftmaskinen. Denne Maskine var en Firetakts Gasmotor, der hører til de saakaldte Eksplosionsmotorer, i hvilke det indførte Brændstofs Forbrænding sker under konstant Rumfang. Princippet i denne saakaldte »Otto-Motor« er det den Dag i Dag overall i Automobil-, Flyvemaskine- og Baadmotorer anvendte, hvad enten Brændstoffet er Gas, Benzin, Petroleum, Raaolie o. s. v.

Den første driftssikre Dieselmotor, hvis Princip er Forbrænding under konstant Tryk og Brændstoffets Selvandtændelse ved høj Komprimering af Luften i Cylindren, konstrueredes i 1897 af Tyskeren Rudolf Diesel, som efter 12 Aars Arbejde i 1893 udtog sit første Patent.

De officielle Prøver med den nye Motor afholdtes i Februar 1897 og vakte stor Opsigt. Firmaer udenfor Tyskland erhvervede sig nu Licenser og begyndte Bygning af Motorer efter Diesel's Tegninger. Da disse Maskiner kom i Drift, begyndte Vanskelighederne at vise sig; Tillroen blev stærkt røkket, og mange indstillede helt Fabrikationen. Ogsaa med de i Tyskland byggede Motorer var der mange Driftsuheld og Standsninger. Diesel selv blev uenig med M. A. N. og dannede sit eget Maskinbygningsfirma, uden at det dog gik bedre for dette.

I denne kritiske Periode skyldtes det især M. A. N.'s Arbejde, at Motoren blev videre udviklet og befriet for sine Børnesygdomme. Ganske særligt var det Generaldirektør *Buz*, der — aldrig tvivlende — førte Sagen videre. Først Aar 1900 var Krisen overvundet og Tilliden hos Licensfirmaerne genoprettet.

I 1901/02 fremkom M. A. N. med en mere enkel og forbedret Motortype. Til Forskel fra den første Motor var denne udført uden Krydshoved. Brændstofforbruget var nedbragt til 185 gr/EHKT fra 235 gr ved Forsøgsmaskinen i 1897. Licenshavernes Antal var i 1901 steget til 27. Direktør Ivar Knudsen hos Burmeister & Wain havde allerede i 1898 erhvervet Diesel's Licenser for Danmark; men først i 1903 ansaa man Sagen for moden nok til at oplage en Fabrikation.

Ved Siden af Firetakts Motoren begyndte nu Totakts Motoren at gøre sig gældende. Særlig Sulzer beskæftigede sig med Udviklingen af denne Type. 1905 salttes den første Sulzer's Totakts Motor i Drift, og i 1906 fremkom den første gangskiftelige Totakts Skibsdieselmotor. Disse Maskiner var bygget med Skylleluftventiler i Cylinderdækslerne. Den første Motor med Skylleluftporte fremkom i 1907.

I Aarene 1907/08 udløb Patentrettighederne i Tyskland, og Fabrikationen af Dieselmotorer blev taget op af mange nye Firmaer. Nu begyndte ogsaa Skibsbygningsindustrien for Alvor at interessere sig for den nye Motor. Det første Skib med Dieselmotorer var blevet bygget i Rusland allerede i 1903 og var en mindre Flodbaad, hvis Maskineri bestod af 3 Motorer med ialt 360 HK. Det første søgaaende Skib, »Vulcanus«, blev bygget i Holland og afleveret i 1911. Maskineriet var dog kun paa 500 HK.

Burmeister & Wain's for Rederiet Det Østasiatiske

Kompagni byggede »Selandia«, som begyndte sin Jomfrurejse til Østen i Februar 1912, betød et mægtigt Skridt fremad i Udviklingen af Skibsdieselmotoren. Ikke alene var Maskinkraften (2 Stk. otte-cylindrede Firetakts Motorer paa tilsammen 2.500 HK) langt større, men ogsaa selve Konstruktionen afvigende fra, hvad man hidtil havde set. Her var Gangskiftningen løst paa fuldt tilfredsstillende Maade. »Selandia« kom da ogsaa til at danne Indledningen til Bygning af en lang Række lignende Skibe. Den dobbeltvirkende Firetakts-Motor, som blandt andet blev udviklet af Burmeister & Wain i Samarbejde med Harland & Wolff, gjorde det muligt at forsyne store Passagerskibe med Dieselmotorer. »Gripsholms«, der blev afleveret i 1925, havde 2 Stk. seks-cylindrede Firetakts dobbeltvirkende Motorer paa tilsammen 16.500 HK. Det største Anlæg med Firetakts Motorer blev leveret af Harland & Wolff til »Britanica«. Det var 2 Stk. ti-cylindrede Motorer paa tilsammen 20.000 HK.

Den dobbeltvirkende Firetakts Motor bød imidlertid paa store Vanskeligheder, navnlig den underste Cylinder med Ventiler og Trækket til disse. Den blev senere forladt til Fordel for den dobbeltvirkende Totakts Motor, som kan bygges langt enklere, og hvis Gangskiftning ogsaa er simplere.

Kravet om stedse større Hestekraft pr. Cylinder førte til, at Totakts Motoren, først den enkeltvirkende, senere den dobbeltvirkende, blev udviklet til Skibsbrug. Som før nævnt var det især Sulzer, der blev førende paa dette Omraade; men ogsaa mange andre Firmaer gik efterhaanden over til at bygge Totakts Motorer.

I Aarene 1910/11 byggede M. A. N. Verdens første dobbeltvirkende Dieselmotor. Det var en seks-cylindret Totakts Motor paa 12.000 HK. Der var dog store Vanskeligheder at overvinde, navnlig paa Grund af Varmespændinger i Cylindervæggene, og først i 1917 lykkedes det at faa afleveret et Anlæg til den tyske Marine.

Burmeister & Wain begyndte i 1928 Bygningen af dobbeltvirkende Totakts Motorer. Den første af disse blev bygget til M/S »Amerika«, som gik paa Prøvetur Januar 1930.

Indtil 1932 bevarede Firetakts Motoren sin Førerstilling som Skibsmaskine; men derefter blev Totakts Motoren den fremherskende.

I de senere Aar synes den enkeltvirkende Totakts Motor at blive den mest anvendte. Saaledes har de to største Motorskibe for Aaret 1939, »Dominion Monarch« med 32.000 HK og »Oranje« med 37.500 HK, enkeltvirkende Totakts Motorer.

Allerede Diesel prøvede at forstøve Brændstoffet ved direkte Indsprøjtning i Cylindren, men maatte opgive dette, fordi Teknikken paa den Tid ikke var i Stand til at fremstille Pumper til flere Hundrede Atmosfærers Tryk og Dyser med saa fine Aabninger. I Stedet maatte han anvende Forstøvning ved Hjælp af komprimeret Luft. Ideen blev senere taget op af andre; men først ca. 25 Aar efter Diesel's Forsøg lykkedes det at gøre Trykforstøvning praktisk anvendelig, og efter 1926/27 blev den kompressorløse Dieselmotor almindelig.

Ved Afskaffelsen af Kompressoren kunde Motorerne bygges billigere, lettere og med forøget Virkningsgrad.

Trykladning af Firetakts Motoren har gjort denne mere konkurrencedygtig over for Totakts Motoren. Udviklingen af Trykladning med Spildegasturbine skyldes navnlig Schweizeren Būchi, der i 1911 hos Sulzer begyndte sine Forsøg. Først efter 1928 fik Systemet større Udbredelse. Det blev i Begyndelsen kun anvendt i Forbindelse med store Motorer til Skibsbrug og stationære Anlæg, men be-



ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K

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

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Kassør	Labore
København Soren Olson, Københavns Stevedore Co., Medlem af Bestyrelsen	Klis
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Froderikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Soren Anderson	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Foreningen af Arbejdsgivere ved Korsør Havn	
København Holger Jørgensen	Oldstovedore
København Skjold Andersen	
København Hans Brandt	
København Julius Nielson's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

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

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

nyltes nu ogsaa meget til mindre, hurtigtgaaende Motorer. Trykladning med Spildegasturbine gør det muligt at forøge Hestekraften med ca. 50 pCt. uden nævneværdig Forøgelse af Vægten.

I Stedet for Spildegasturbine anvender *Burmeister & Wain* sit eget Trykladningssystem med kædetrukne Blæsere.

Udviklingen er stadig gaaet i Retning af at gøre Dieselmotoren mere og mere hurtigtgaaende og dermed lettere pr. Hestekraft. For Udviklingen af den hurtigtgaaende Motor har *Bosch's* Brændstøfpumper og Dyser spillet en stor Rolle. Den egentlige Fabrikation blev begyndt i 1927; men forud var gaaet flere Aar med grundige Forsøg. Nu anvendes *Bosch's* Dele af mange Firmaer Verden over.

Verdens kraftigste Motorskib for Øjeblikket er det hollandske M/S »Oranje« (37.500 EHK). Motoren fra 1897 udviklede 20 EHK; hver af »Oranje's« tre Hovedmotorer yder 12.500 EHK i 12 Cylindre, altsaa over 1.000 EHK pr. Cylinder.

Til Belysning af Udviklingen skal til Slutning angives nogle Værdier:

Forsøgsmotoren i 1897 gav et Brændolieforbrug ved fuld Belastning paa 238 gr/EHKT, svarende til en termisk Virkningsgrad af 26,6 %. Mange moderne Motorer kan under samme Forhold komme ned paa et Forbrug af 160 gr/EHKT, hvortil svarer en termisk Virkningsgrad af 40 %.

Den mekaniske Virkningsgrad ved Forsøgsmaskinen var 75,5 %. Efter Kompressorens Afskaffelse ved Indførelsen af Trykindsprøjtning blev den mekaniske Virkningsgrad hævet til ca. 82 %.

Motorerne til M/S »Selandia« 1912 vejede 109 kg/IHK. For M/S »Selandia« 1937 er dette bragt ned til 54,5 kg/IHK.

Ganske som for Dampturbinens Vedkommende og af samme Grunde har man Dieselmotorer med direkte og indirekte Drivskruedrift, der kan udføres paa følgende Maader:

1. Elektrisk Overførsel ved Jævnstrøm eller Vekselstrøm.
2. Hydraulisk Overførsel.
3. Tandhjuls Overførsel med indskudt enten mekanisk eller elektro-magnetisk eller hydraulisk Kobling.

Elektrisk Overførsel ved Jævnstrøm er bl. a. anvendt i de italienske Jernbanefærger »Scilla« og »Cariddie« og den svenske Statsisbryder »Ymer«. Førstnævnte har 3 Stk. *Fiat's* otte-cylindrede Totakts enkeltvirkende Dieselmotorer og sidstnævnte 3 Stk. *Burmeister & Wain's* otte-cylindrede Firetakts enkeltvirkende Dieselmotorer. I hver udvikles ialt 6600 BHK, der driver Jævnstrømsdynamoer, som føder Jævnstrømsmotorer paa de to Drivskruer. Isbryderen »Ymer« har 6 Stk. *M. A. N.'s* seks-cylindrede Firetakts enkeltvirkende Dieselmotorer paa ialt 8630 IHK, som driver Jævnstrømsdynamoer, der føder Jævnstrømsmotorer paa en forreste og to agterste Drivskruer.

Elektrisk Overførsel ved Vekselstrøm har navnlig vundet Udbredelse i Tyskland, og det første større Motorskib af denne Type er »Wuppertal«, tilhørende Hamburg Amerika Linie. Det har 3 Stk. *M. A. N.'s* syv-cylindrede enkeltvirkende Totakts Dieselmotorer paa tilsammen 7800 BHK. Hver af disse driver en Vekselstrømsgenerator, som føder en Vekselstrømsmotor paa den eneste Drivskruer.

Hydraulisk Overførsel sker ved en *Föttinger's* Transformator (som ved Dampturbiner) og har fundet Anvendelse i Japan.

Tandhjuls Overførsel anvendes i mange hollandske og svenske Skibe, de førstnævnte med fjedrende, mekanisk Kobling og de sidstnævnte med *ASEA's* elektromagnetiske Kobling. Tandhjulsudveksling med hydraulisk Kobling af den tyske »Vulcan«-Konstruktion anvendes bl. a. i den tyske Krigsmarine og i det norske »Oslofjord«, der har 4 Stk. *M. A. N.'s* dobbeltvirkende Totakts Dieselmotorer med en samlet Ydeevne af 16.000 AHK overført til to Drivskruer.

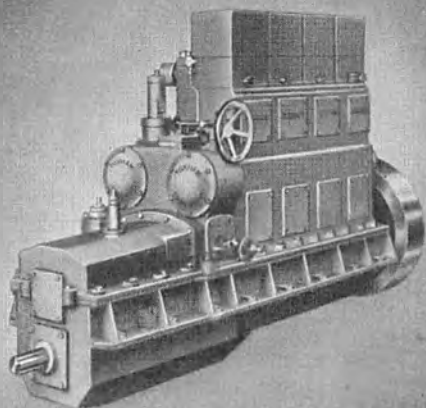
Spørgsmaalene, der nu kunde ønskes besvaret, lyder: Skal man give den store, direkte koblede og langsomt løbende Dieselmotor Fortrinet, eller er et større Antal mindre Dieselmotorer fordelagtigere? Hvis det sidste Spørgsmaal besvares med Ja, er det da bedst at anvende Tandhjuls- eller elektrisk Overførsel? Hvis man vælger Tandhjuls-Overførsel, da maa der træffes Afgørelse om Anvendelse af mekanisk, hydraulisk eller elektromagnetisk Kobling mellem Dieselmotorerne og Tandhjulsudvekslingen. Endvidere rejser sig Spørgsmaalet om det ved denne indirekte Drivskruedrift betaler sig at anvende den trykladede eller den ikke-trykladede Dieselmotor. Tilbage er endda den gamle Strid mellem Firetakts og Totakts Dieselmotoren.

Det er umuligt med Sikkerhed at forudsige, hvilken Retning Udviklingen vil tage. M. H. t. Spørgsmaalet Firetakts eller Totakts kan det vel hævdes, at op til 4.000 AHK staar den trykladede enkeltvirkende Firetakts Dieselmotor lige med den Totakts. Omend det synes, at denne sidste er ved at vinde mere frem, er der dog ingen som helst Udsigt til, at Firetakts Dieselmotoren skulde blive fortrængt; men over 4.000 AHK har den enkelt- eller dobbeltvirkende Totakts Dieselmotor alene Herredømmet.

Endskønt der nu i ca. 20 Aar har været anvendt Dieselmotorer med Tandhjulsudveksling, er det dog ikke lykkedes at fortrænge den direkte koblede Dieselmotor. Fordelene ved at opdele Anlægget i et større Antal Aggregater, nemlig: Større Driftssikkerhed, bedre Driftsøkonomi i Ballast, Mulighed for Eftersyn i Søen, saa at Havneopholdene kortes, bedre Rumudnyttelse ved den mindre Byggehøjde og nemmere Eftersynsarbejde p. Gr. af de mindre Vægte, er ofte nok fremhævet; men alligevel kan mange Redere ikke bestemme sig for den hurtigtløbende Dieselmotor med Udveksling. Grunden hertil er, at den direkte koblede, langsomt løbende Dieselmotor giver et enkelt og let overskueligt Anlæg samt er billigere i Anskaffelse og Vedligeholdelse.

Hermed er vi naaet fra Skibsmaskinens Oprindelse til vore Dage, idet der her er søgt i store Træk at redegøre for den Indsats, som fremragende Teknikere i forskellige Lande har gjort paa dette Omraade.

Marinediesel



TUXHAM A/S

Trekronergade 122 - København Valby - C. 8816

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

semt paa alle Postkontorer

SKIBS *Bygning*



Fragt-, Tank-, Køle-,
Passager- og Specialskibe
af Staal paa indtil 200
Meters Længde.

B&W

A/s BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



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

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 15

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper

Brændseloliepumper

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG
 KEDELREPARATION

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



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.

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
 HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
 STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
 KØBENHAVN

Tlf. 16.861



Viking
 Kompasser
 Viking
 Loddemaskiner
 Chronometre
 Sekstanter
 Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompasrettere

Forlang ill. Katalog

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 Stålskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstaf for Træske
 Patent Mønje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 38

FREDAG 24. SEPTEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Hvorledes Historiens Dom over de Begivenheder, der har fundet Sted i Italien i de sidste Par Måneder, end vil komme til at lyde, saa er det dog klart, at de øjeblikkelige Følger er af betydelig Rækkevidde. Den italienske Flaade er ikke længer nogen Trusel imod de Allieredes Søfart i Middelhavet, og efter at Tyskerne nu har evakueret Sardinien, er ogsaa Faren fra Luften betydelig formindsket. For de Allieredes Transportsystem er det naturligvis en betydelig Fordel, at disse to Risikomomenter er forsvundne, men Medaljen har naturligvis ogsaa en Bagside, og det er, at det nu paahviler de Allierede at sørge for de nødvendige Forsyninger til de besatte italienske Omraader. Hvor store Mængder Tonnage disse Opgaver kræver, er det naturligvis umuligt at have nogen Mening om, ligesom der heller ikke foreligger nogen Oplysninger om, hvor mange italienske Handelsskibe det er lykkedes de Allierede at sætte sig i Besiddelse af.

Om Fragtmarkedene udenfor Blokadezonen er Nyhederne stadig sparsomme. De sidste svenske Meddelelser gaar ud paa, at Tendensen stadig er meget fast, og at den forcerede Nybygningsvirksomhed i U. S. A. kun har ringe Indflydelse paa Tonnagestillingen, hvilket forklares med, at de Allieredes Tonnagebehov til militære Transporter er stadigt voksende og derfor, til Trods for den stadig forøgede Tonnagemængde, der staar til de Allieredes Disposition, lægger Beslag paa Størstedelen af Nybygningsproduktionen. Paa enkelte af de amerikanske Markeder har der dog været en mindre Forbedring i Tonnagetildelingen, saaledes f. Eks. i Sukkerfarten fra Cuba til Northern Range og Golfen, ligesom War Shipping Administration ogsaa har givet rigeligere Tildeling til Malmfarten fra Indien og Sydafrika til U. S. Atlantic. Der noteres iøvrigt Kul fra Hampton Roads til vestindiske Havne og til Havne i Brazillien og Argentina, men i disse Trades kniber det med at faa tilstrækkelig Tonnage. Erts fra Rio til Baltimore er sluttet til den uforandrede Rate af \$11 plus 55 pCt. Krigstillæg.

Paa Londonbørsen noteres Kul fra Wales til Azorerne og Port Said/Alexandria til uforandrede Rater. Salt fra Rødehavet til Calcutta indikerer uforandret 35 Rupees, og for Fosfat fra Safaga til Durban er betalt 37/6d. med 2/6d. ekstra for Cape Town Losning.

For neutral Regning noteres uforandret \$60 for Hvede River Plate/Lissabon og \$90 River Plate/Eire. Hvede River Plate/Callao er betalt med \$30, og River Plate/Valparaiso noterer \$27.50. Der er endvidere stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Stykgods fra Buenos Ayres til sydafrikanske Havne. Raten herfor ligger nu omkring \$100. Stykgods River Plate/Venezuela—Columbia noteres uforandret \$70 pr. Ton d.w.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Efter en kortvarig Periode med noget bedre Tildeling af Sten for Kul og Koks fra Tyskland er Forholdene i denne Trade nu noget roligere. For Salpeter fra Norge til danske Havne er Efterspørgslen noget livligere, og flere Dampere er sluttede til Rater mellem Kr. 17 og Kr. 18. Trælastmarkederne fra Finland og Sverige til Danmark viser kun yderst ringe Tilgang paa nye Ordre. I Ertsfarten fra svenske Havne til Tyskland og Holland er Tonnagebehovet jævnt tilfredsstillende, og flere danske Baude

rapporteres sluttet for saadan Forretning. Endvidere er der ogsaa forsat god Efterspørgsel i den tyske Kystfart. Rateniveauet i alle disse Trades er uforandret.

FORHØJELSE AF KRRIGSTILLÆG I INDENRIGS FART

Efter langvarige Forhandlinger mellem Skibsofficerernes Organisationer og Mandskabsorganisationerne paa den ene Side og Dansk Dampskibsrederiforening paa den anden er der opnaaet Enighed om en Forhøjelse af de danske Søfolks Krigstillæg i indenrigs Fart. Forhøjelsen har tilbagevirkende Kraft fra 15. Juli. Krigstillæg skal for Fremtiden beregnes pr. Kvartdøgn i Stedet for som hidtil for hver Time. En Rejse paa blot en Time giver saaledes Krigstillæg for Kvartdøgn. Nyordningen gælder kun Skibe i indenrigs Fart.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

Gennem Udenrigsministeriet er der indløbet Meddelelse om, at Maskinmester *Chr. Hennig*, Aabenraa, er omkommet ved Skibsforlis. Det anføres, at Forliset har fundet Sted allerede i 1940, men de nærmere Omstændigheder kendes endnu ikke.

Maskinmester Hennig blev 56 Aar gammel. Han er født i Aabenraa og sejlede, efter i 1909 at have taget Maskinmestereksamen, 8 Aar i kinesisk Kystfart. Et Par Aar havde han Ansættelse paa Aabenraa Motorfabrik og fra 1921—24 hos Jens Petersen, Haderslev. I 1924 ansattes Maskinmester Hennig i D/S »Progress« og var sidst hjemme i Foraaret 1940. Faa Uger før Besættelsen tog han atter til Søs — hvor han kort efter mødte sin Skæbne.

Maskinmester Hennig overleves af sin Hustru og to voksne Børn.

I sidst udkomne Nummer af Maskinmesterforeningens Medlemsblad oplyses det endvidere, at Maskinmester *Chr. Boye*, Marstal, er omkommet i Udlandet.

Maskinmester Boye, der efterlader sig Hustru og to smaa Børn, blev kun 42 Aar gammel.

Den 23-aarige Sømand *Alfred Pedersen*, Roskilde, er ifølge Meddelelse til hans Familie omkommet ved Krigsforlis.

NYT MEDLEM AF FRAGTNÆVNET

Efter hvad der meddeles gennem Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, har Handelsministeriet udnævnt denne Organisations Formand, Skibsreder *A. H. Petersen*, Svendborg, til Medlem af Fragtnævnet. Sejlskibsfarten herhjemme har derefter faaet endnu een Repræsentant — en tredje — i Nævnet.

Dansk Sejlskibsrederiforening vedtog paa sin Generalforsamling i Januar en Resolution, der senere sendtes til Handelsministeriet, angaaende enten Oprettelse af et særligt Sejlskibsnævn eller en Udvidelse af Sejlskibsfartens Repræsentation i det nuværende Fragtnævn. Der har senere været ført en lang Række Forhandlinger med Ministeriet om Personspørgsmaalet, indtil en Afgørelse nu endelig foreligger.

MÆGLERPRØVEN

Under Forudsætning af fornøden Tilslutning vil der i Foraaret 1944 — antagelig i Marts-April Måned — blive afholdt Mæglerprøver.

Ansøgning om Tilladelse til at indstille sig til Prøverne indgives paa særlig Ansøgningsblanket og ledsaget af de deri foreskrevne Bevisligheder til Mæglerkommissionen, Adr. Handelsministeriet, Slotsholmsgade 10, inden 1. November d. A. Ansøgningsblanketter og nærmere Oplysning om Kravene til Prøverne faas sammesteds.

HELSINGØR SKIBSVÆRFT GIVER 12 PCT.

Paa et i A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foresaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, som efter Afskrivninger til et Beløb af 400,000 Kr., Henlæggelse til Sikringskonto for Interesser i fremmede Foretagender 300,000 Kr., til løbende Garantier 100,000 Kr. og til Skatter 1,100,000 Kr., udgør 1,390,072 Kr., udbetales 12 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 504,000 Kr., afholdes Tantiømer til Bestyrelsen med 21,000 Kr., henlægges til Konjunkturfond 112,000 Kr. og henlægges til Dispositionsfond 700,000 Kr., hvorefter Resten, 53,072 Kr., overføres til næste Aars Regnskab.

Aktionærerne i Helsingørs Skibsværft faar i Aar samme Udbytte, 12 pCt., som i Fjor, medens Selskabet de to foregaaende Aar gav henholdsvis 11 og 8³/₄ pCt. Netto-Overskuddet for det nu afsluttede Regnskabsaar har været lidt — ca. 50,000 Kr. — mindre end i 1941—42, da det udgjorde 1,440,087 Kr., men forud for Opgørelsen af Netto-Overskuddet har der i Aar fundet Afskrivninger og Hensættelser Sted, der er ca. 460,000 Kr. større, end Tilfældet var i Fjor, da Afskrivningerne androg 700,000 Kr., Henlæggelsen til løbende Garantier 50,000 Kr. og til Skatter 700,000 Kr. Aktionærerne fik ogsaa i Fjor 504,000 Kr., Tantiømerne androg 21,000 Kr., til Konjunkturfond blev henlagt 112,000 Kr., til Dispositionsfond 750,000 Kr., medens Resten, 53,087 Kr., blev overført.

GENERALFORSAMLING I Ø.P.

Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni har holdt sin aarlige Generalforsamling i Ø.K.s Hovedkontor. Højesteretssagfører H. Bech-Bruun var Dirigent, og Bestyrelsens Formand, Højesteretssagfører Frits Bülow indledede med at udtale Mindeord om fhv. Statsminister Madsen-Mygdal, der var indtraadt i Kompagniets Bestyrelse i 1938 som Formand.

Højesteretssagfører Bülow henviste derefter kort til den udsendte Aarsberetning og Regnskabet for Aaret 1942—43, der er omtalt udførligt tidligere. Han henviste til, at det overførte Beløb, omtrent 2,9 Mill. Kr., er lidt større end i Fjor.

Regnskabet godkendtes, og til Bestyrelsen genvalgtes Konsul S. Gad samt Hofjægermester L. de Riche-lieu.

REDNINGSVÆSENETS VIRKSOMHED I 1942—43

Marineministeriet har udsendt Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Finansaaret 1942/43. Ved Aarets Udgang fandtes der ialt 57 Redningsstationer og 4 Bistationer. Af Redningsstationerne var 36 Baad- og Raketstationer (34 i Jylland med tilhørende Øer og 2 paa Bornholm), 8 Baadstationer (6 i Jylland med tilhørende Øer, 1 paa Møn og 1 paa Falster) samt 13 Raketstationer (5 i Jylland, 2 paa Sjælland, 1 paa Møn, 4 paa Bornholm og 1 paa Christiansø). Bistationerne var alle forsynet med Roredningsbaade. Desuden var der ved Hundested stationeret en almindelig Redningsbaad, som bejntes af de stedlige Fiskere, og ved Sjællands Odde var en Motorfiskerbaad med dens Ejer som Fører til Raadighed ved mulige Redningsforetagender. Endelig var der paa Enesgaard nord for Hasle ved Johns Kapel anbragt et mindre Oplag af Lincor, Stænger, Lygter

m. m. til Brug i Strandingstilfælde, og ved Gedser var der, særlig med mulige Redningsforetagender paa Rødsand for Øje, stationeret en Pram til Anvendelse i Forbindelse med Motorredningsbaaden.

Roredningsbaadenes Antal er 31, hvoraf 21 er stationeret paa Jyllands Kyster, 2 paa Fanø, 1 paa Manø, 2 paa Rømø, 1 paa Læsø og 1 ved Hundested. Paa Bornholm findes 2 Roredningsbaade, henholdsvis Rønne og Snogebæk. Endvidere henstaar paa Holmen en Motor- og en Roredningsbaad som Reservebaade. Motorredningsbaadenes Antal er 22, hvoraf 5, udstyret med Ferry Motor paa 56 à 58 HK, er stationeret ved Hirtshals, Thyborøn, Hvide Sande, Esbjerg og Skagen Havn, mens Resten er udstyret med Fordson Motor paa 32 HK og stationeret i Løkken, Slette Strand, Sæby, Hanstholm (midlertidigt nedlagt), Klitmøller, Nørre-Vorupør, Thorsminde, Gedser, Lønstrup, Lild Strand, Grenaa Havn, Østerby, Klintholm Havn, Hals, Vesterø og Anholt Havn.

Til Transport af Redningsbaade og øvrigt Materiel var der sluttet Kontrakt med Ejerne af 205 Par Heste. Ved Aarets Udgang fandtes der under Redningsvæsenet 224 Telefonstationer, hvoraf 63 anbragt i Alarmeringshuse. Redningsvæsenets Materiel var indtegnet i Stats-Brandforsikringsfonden for tilsammen 2,315,428 Kr. Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet i Beretningsaaret udgjorde 651,882 Kr., hvoraf 309,145 Kr. til Lønninger, 129,491 Kr. til Understøttelser, 62,144 Kr. til Redningsforetagender og Øvelser, 66,811 Kr. til Anskaffelse og Vedligeholdelse af Materiel, 10,923 Kr. til Fordeling af Stationernes Vejforbindelse med Havet og 11,893 Kr. til Telefonledninger m. v.

Der er i Finansaarets Løb forefaldet ialt 15 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv er reddet, og 93 andre Udrykninger, herunder »forgæves Møde«. Der har været afholdt 225 Øvelser, som alle paa nær en enkelt forløb tilfredsstillende og uden Uheld af Betydning. I Aarsberetningen gives en kort Fremstilling af de 15 Redningsforetagender, hvorved Menneskeliv blev reddet; af dem blev 12 udført med Redningsbaade og 3 med Raketapparat, og det samlede Antal Mennesker, der saaledes blev bjerget frelst i Land, var 129, hvoraf 120 med Baad og 9 med Redningsstol.

Af en historisk Oversigt over Redningsvæsenets Virksomhed siden dets Oprettelse i 1852 fremgaar det, at der er reddet ialt 11,859 Mennesker, deraf 7655 med Redningsbaade, 4041 med Raketapparat og 163 med begge i Forening. Derudover blev 30 Mennesker reddet i Aarene 1850—51, mens Redningsvæsenet var uden Organisation.

DEN DALENDE UDENRIGSHANDEL

I Forbindelse med de officielle Tal for den danske Udenrigshandel i den forløbne Del af indeværende Aar har vi tidligere omtalt, at Danmarks Udenrigshandel, udtrykt i Penge, er opretholdt efter Forholdene meget tilfredsstillende. For de første 7 Maaneder i Aar var Importens Værdi henved 756 Mill. Kr., Eksportens Værdi godt 714 Mill. Kr. — i tilsvarende Periode i Fjor var Importens Værdi ca. 678 Mill. Kr., Eksportens Værdi ca. 615 Mill. Kr. Der er saaledes, udtrykt i Penge, en Opgang i vor Udenrigshandel i den forløbne Del i Aar, sammenlignet med tilsvarende Periode i Fjor.

En tilsvarende Udvikling er der konstateret i Sverige. I Følge en Indberetning fra den danske Gesandt i Stockholm til Udenrigsministeriet ligger Sveriges Udenrigshandel for den samme Periode i Aar, altsaa Maanederne Januar—Juli, saaledes, at Værdien af den svenske Eksport i Aar i disse 7 Maaneder har været 701,5 Mill. sv. Kr. mod i Fjor 684,5 Mill. sv. Kr., mens Værdien af Importen er steget fra i Fjor 915,6 Mill. sv. Kr. til i Aar 1069,5 Mill. sv. Kr. — at den svenske Lejdebbaads-Trafik har spillet en endog me-

get stor Rolle i Sveriges Import og i den konstaterede Stigning, turde være en ganske given Sag.

Samtidig foreligger der, i Følge en Indberetning fra det danske Gesandtskab i Bern til Udenrigsministeriet her hjemme en Opgørelse over den svejtsiske Udenrigshandel, dog kun for 1. Halvaar i Aar, altsaa 6 Maanedinger. Oplysningerne er baseret paa det svejtsiske Tolddepartements Opgørelse.

Da Svejts er henvist til — i Følge Naturforholdene — at have hele sin Udenrigshandel pr. Jernbane, har Svejts et meget haandterligt Bedømmelsesgrundlag for Eksport- og Importmængderne derigennem, at man anfører Tallet paa de Jernbanevogne, der gaar ind eller gaar ud med Varer.

Det viser sig derigennem — alle de neden for nævnte Tal gælder for 1. Halvaar i de respektive Aar — at der foreligger følgende Sammenligningsgrundlag.

I det sidste Fredsaar, 1939, beløb Svejts' Import i Aarets første 6 Maaneder sig til 406,769 Jernbanevognladninger à 10 Tons, Eksporten til 32,538 Vognladninger. Værdien opgjordes i 1939 til for Importens Vedkommende 862,5 Mill. sv. Fr., Eksportens til 670,6 Mill. sv. Fr. I 1940 laa Importmængden, udtrykt i Vognladninger, uforandret, mens Eksporten viste ret betydelig Nedgang. 1941 viste nogen Stigning i Eksportmængderne, men en betydende Nedgang for Importen. Og i de følgende to Aars første Halvaar har Billedet været, at baade Import og Eksport har vist sig ret stærkt nedadgaende. For 1. Halvaar i Aar er Importen, stadig udtrykt i Jernbanevognladninger, dalet til 196,533 Vognladninger eller ikke uvæsentligt under Halvdelen af Importen i 1939. Og Eksporten viser en analog Nedgang, til 16,487 Jernbanevognladninger mod de 32,538 i 1939. — Sammenligner man Importen, mængdemæssigt set for 1. Halvaar i Aar med 1. Halvaar i Fjor, viser der sig en Nedgang med ca. 8 pCt., mens Indførselsværdien i Penge viser en Nedgang med 6 pCt., — den Margin, der forekommer der, staar naturligvis i Forbindelse med en indtruffet Prisstigning. Udførselsmængden er, ligeledes ved Sammenligning mellem i Aar og i Fjor, dalet 8 pCt., og Udførselsværdien viser ligeledes en Nedgang med 8 pCt.

Værdimæssigt set har Eksporten i Forhold til Importen udgjort for 1. Halvaar i Aar 79,3 pCt. mod i tilsvarende Tidsrum i Fjor 68,7 pCt., — et Moment, der kan tyde paa, at Prisstigningen for de svejtsiske Eksportvarer er større end for de Varer, der indgaar i Landets Import.

Men for Svejts som for Danmark og Sverige gælder det naturligvis, at hele Udenrigshandelen, sammenlignet med Førkrigstiden, er indskrænket meget stærkt. Og derigennem, at samtlige de Lande, der her er nævnt — som for den Sags Skyld alle andre Lande ogsaa — derigennem har været nødsagede til at slaa ind paa en Selvforsyningspolitik, som man ikke tidligere har kendt Magen til.

SVERIGES STORE IMPORTOVERSKUD

Den svenske Udenrigshandel i August Maaned udviser et Importoverskud paa 35,2 Mill. Kr. mod 82,7 Mill. Kr. i samme Maaned forrige Aar. Importværdien beløb sig til 136,1 Mill. Kr. mod 202,8 Mill. Kr. i August i Fjor. Samtidig udgjorde Eksportværdien 100,9 Mill. Kr. mod 120,1 Mill. Kr. I Perioden Januar—August udgjorde Importværdien 1205,6 Mill. Kr. mod 1118,4 Mill. i tilsvarende Periode i 1942. Eksportværdien var i samme Tidsrum henholdsvis 802,4 og 804,6 Mill. Kr. For Aarets første otte Maaneder er der saaledes et Importoverskud paa 403,2 Mill. Kr. mod et Importoverskud paa 313,8 Mill. Kr. i samme Periode i 1942.

AMERIKANSK SKIBSFARTS FREMTID

Efter hvad der meddeles til lyske Aviser fra Amerika har De Forenede Stater i Sinde at opbygge en Handelsflaade paa 20 Mill. BRT, og i den Anledning har man optrukket Retningslinjer for denne store Flaades Anvendelse i Fredstid. Disse Retningslinjer er formet af Admiral Land, der som bekendt er Leder af U.S. Maritime Commission. De omfatter syv Punkter og viser, at Amerika har til Hensigt ikke blot at søge at gennemføre det gamle Krav om en vis Andel i Transporterne fra Staterne, men det er ogsaa Hensigten at gøre sig gældende i den internationale Skibsfart i langt større Maalestok, end det var Tilfældet i Mellemkrigsaarene.

Det første Punkt slaar fast, at Grundlaget for den amerikanske Skibsfart saavel som den amerikanske Skibsbygning skal hvile paa den private Ejendomsret og den private Forretningsdrift.

Det er vel næppe urigtigt at antage, hedder det, at det er Statsdriftens sørgelige Resultater i Aarene efter den forrige Verdenskrig, som har dikteret denne Beslutning, som Admiral Howard, et andet fremstaende Medlem af Maritime Commission, har kommenteret paa en Maade, som har Krav paa Opmærksomhed. Ifølge Admiral Howard maa man nemlig bestemt regne med, at Subventionspolitikken vil blive fortsat fremover, ligesom det offentlige jvf. Admiral Lands 7. Punkt skal beholde Ejendomsretten til alle Nybygninger.

Punkt 2 og 3 i Admiral Lands Program gaar ud paa, at der skal gøres udstrakt Anvendelse af amerikanske Skibe i Person- og Godstrafikken fra U.S.A. og at amerikanske Skibe skal tildeles en vis ikke nærmere angivet Andel i den oversøiske Godsudskibning.

Dette er som bekendt gamle amerikanske Krav, som tidligere maaske har været formuleret derhen, at 50 pCt. af Trafikken skulde foregaa med amerikanske Skibe.

Punkt 4 giver Udtryk for, at hensigtssvarende Ruter og Linjer skal etableres med det Hensyn for Øje i størst muligt Omfang at undgaa Konkurrence mellem amerikanske Rederier indbyrdes. I Stedet skal Konkurrencen med udenlandske Linjer skærpes.

I Punkt 5 slaas det fast, at de amerikanske Skibe ikke bare skal være henvist til Skibsfarten fra og til U.S.A., men at de ogsaa skal indlemmes i Skibstrafikken mellem udenlandske Havne.

Her hejser saaledes den amerikanske Skibsfart nye Signaler for saa vidt som dens Andel i denne Trafik hidtil har været liden.

Det samme gælder Punkt 6, som siger, at der skal gøres en alvorlig Indsats for at faa amerikanske Skibe placeret i Trampskibsfarten.

Punkt 7 angaar som nævnt foran Nybygningerne. Det hedder her om disse, at de foreløbig, i alt Fald saa længe Krigen varer, skal være det Offentliges Ejendom.

I hvilken Udstrækning det vil lykkes Amerikanerne at realisere dette Program, vil Tiden vise. Til Gennemførelse af et saadant Program hører der bl. a. en Handelsflaade, som er nogenlunde konkurrencedygtig ogsaa hvad Materiellet angaar. I denne Forbindelse hævdes det, at Amerikanerne vil skille sig af med de udprægede Nødhjælpsskibe, som produceres nu under Krigen for saa at lægge sig efter Kvalitets-skibe, der er bygget efter det Program, som var fastlagt, før Krigen brød ud. Om de Skibe, som Amerika skal skille sig af med, hedder det, at de skal hugges op, men der er ogsaa noget, som tyder paa, at i alt Fald en Del vil blive afstaaet til andre Nationer paa Lejevilkkaar. Som tidligere meddelt er der ogsaa for nylig sluttet en Aftale med England om at dette Land i Fremtiden skal overtage paa time-charter 150—200 af disse Skibe med et vist Antal hver Maaned.

CUNARD LINE VIL HAVE LUFTFARTS-MONOPOL

Bestyrelsen for det store engelske Rederi Cunard Steamship Comp. vil i Slutningen af September forelægge en ekstraordinær Generalforsamling i Liverpool Forslag om at faa Fuldmagt til Oprettelse af Flyveruter og Indrettelse af Flyvepladser.

Det fremgaar af en Artikel i »News Chronicle«, at den ønskede Bemyndigelse staar i Forbindelse med en Kamp mellem de førende Rederier og Regeringen, idet Rederierne ønsker at bryde det Monopol, Regeringen har givet »British Airways« for den oversøiske Lufttrafiks Vedkommende ved at yde Selskabet Statsstøtte.

DE NORDISKE HANDELSFLAADERS TAB UNDER KRIGEN

Efter hvad der meddeles i »Hamburger Fremden-Blatt«, fremgaar det af en i Malmø offentliggjort, privat Statistik, at de neutrale Lande, ialt 31 Stater, under den nuværende Krig har mistet Skibe paa til sammen 4,6 Mill. Tons d.w. De besatte Lande er indbefattet i denne Statistik.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibshandel

Skibsfører L. Thomsen, Søby, har byttet sin Motorgaalse »Johanne« med Brødrene Christensens Motorjagt »Ægir« af Fejø. I Bytte skal Brødrene betale ca. 35,000 Kr.

»Johanne« er paa 75 Tons dw. og forsynet med en Oliemotor paa 50 HK. Skibet er bygget af Eg og Bøg 1903 i Odense.

»Ægir«, der er bygget 1897 af Eg og Bøg og som laster 40 Tons dw., er forsynet med en Dieselmotor paa 30 HK.

»Garibaldi« solgt for 210,000 Kr.

Den 3-mastede Motorskonnert »Garibaldi« af Svendborg er solgt for et Beløb af 210,000 Kr., en Pris, der viser, at selv ældre Træskibe stadig betales med ret betydelige Beløb.

»Garibaldi«, som tilhørte et af de af Skibsreder A. E. Sørensen disponerede Rederier, overtages efter endt Bundesigtelse i København, af den nye Ejer, Ingeniør N. W. Hansen, Køge. Skibet, der er bygget af Eg og Fyr i 1904 paa Jacobsens Træskibsværft i Troense til Bureau Veritas Klasse, laster 370 Tons d.w. I »Garibaldi« er for faa Aar siden indsat en »Vølund« Oliemotor paa 120 HK.

Kalundborg Havns Underskud mindre, end det var budgetteret

Kalundborg Havnekaassens Regnskab er blevet forelagt for Byraadet, hvor det enstemmigt blev godkendt.

Regnskabet, der var budgetteret med et Underskud paa 113,000 Kr., slutter med et driftsmæssigt Underskud paa 149,039 Kr. Forholdet er dog dette, at det kassemæssige Underskud kun er paa 69,393 Kr., idet Havnen har faaet Tilladelse til at undlade at betale Afdrag af sine Laan med Undtagelse af Betaling til et Pengeinstitut. Dette Beløb er paa 16,642 Kr.; men i Driftsregnskabet staar Afskrivninger opført med 97,289 Kr., idet Ministeriet har forlangt, at Afskrivningsreglerne blev fulgt.

Dødsfald

En kendt gammel Skibsfører, Kaptajn M. R. Schiff er død 67 Aar gammel.

Kaptajn Schiff, der var født i Højer i Sønderjylland, begyndte Sølivet 1890 i Sejlskibe i Langfart, og efter Navigationseksamen paa Fanø 1901 indtraadte han i Toldvæsenets Kontrollorfartøjer. Et Par Aar senere blev han ansat i Rederiet J. Lauritzen som Styrmand, og i 1908 blev han Fører af Dampskibet »Nerma«. Med dette Skib reddede han ved Horns Rev i Nordsoen en tysk Skibsbesætning, hvorfor han fik Medaillen for Druknedes Redning og af Kejser Wilhelm personlig fik overrakt et Guldur med Insription. Kaptajn Schiff førte gennem de mange Aar

Hvad de nordiske Lande angaar, saa har Sverige gennem Sænkninger og andre i direkte Forbindelse med Krigen staaende Aarsager mistet 208 Skibe paa 861,785 Tons, hvorved 1164 Personer har mistet Livet (imod 794 Personer i Verdenskrigen 1914—18). Af de sænkede Skibe var 69 hjemmehørende i Gøteborg, 67 i Stockholm og 27 i Helsingborg. Hvis man medregner den Tonnage, som er gaaet tabt ved Strandinger, Kollisioner og andre Ulykker, stiger Antallet af forliste Skibe til 243 paa 956,964 Tons og Antallet af omkomne til 1211.

Norge har efter den samme Opgørelse mistet 280 Skibe paa 1,6 Mill. Tons, hvorved 1939 Mennesker mistede Livet. Danmarks Tab beløber sig til 167 Skibe paa 460,816 Tons, og Tabet af Menneskeliv udgør 1036 Søfolk. Finland har mistet 46 Skibe og 208 Søfolk.

Til disse nordiske Tab kommer de øvrige neutrale Landes Tab, som beløber sig til 229 Skibe paa 1,5 Mill. Tons. Tabet af Menneskeliv udgør 3210 Personer.

forskellige af Rederiets Skibe. I 1940 forliste han med Dampskibet »Helene«, og reddedes sammen med kun 8 Mand af Besætningen.

Efter forrige Verdenskrig førte Kaptajn Schiff Tilsyn med flere Nybygninger til Rederiet i fremmede Lande. I 1933 fejrede han 25 Aars Jubilæum, og for et Par Aar siden afsluttede han det bevægede Søliv.

Afdøde, der var en anerkendt dygtig Sømand, havde mange Venner. Han tilbragte nu sit Otium i sit hyggelige Hjem i Strib.

Kaptajn O. L. Buch er efter nogen Tids Svagelighed afgaaet ved Døden.

Kaptajn Ole Lorentz Buch, der blev 56 Aar gl., stammede fra Aarhus. Faderen var Skibsfører, og Sønnen valgte samme Livsgjerning. I en lang Aarrække sejlede han for Rederiet »Norden« og kom en af de første April dage 1940 hjem med et af Rederiets Motorskibe fra Amerika.

Kaptajn Buch var en dygtig Mand, der altid havde et udmærket Forhold til sine Besætninger. Mange Venner vil savne ham. Den Afdøde var ugift.

Fisker og fhv. Redningsmand Jorgen Hejlesen, Hirtshals, er død, 88 Aar gammel. Den Afdøde, der var blandt de første Fiskere, der begyndte Fiskeri fra Hirtshals, var i over 25 Aar Baadmand ved Hirtshals Redningsbaad og har været med til at redde over 100 Menneskeliv under faretruende Strandinger paa Vestkysten. Han var dekoreret med forskellige Redningsmedailler.

Den nye Færge til København—Malmø-Overfarten

Den nye Færge, der skal indsættes i Overfarten Malmø—København, og som de svenske Statsbaner faar bygget paa Kockums Skibsværft i Malmø, er saa vidt færdig, at Stabelafløbningen kan finde Sted i første Halvdel af næste Maaned.

Færgen, som skal afløse den gamle svenske Færge »Malmø«, bliver betydelig større og af omtrent samme Størrelse som de store Færger, der gaar i Ruten Sassnitz—Trälleborg. Maskineriet kommer til at bestaa af 2 Dieselmotorer, beregnet til at give Færgen en Fart af 18 Knob eller en Overfartstid paa omkring en lille Time.

Der vil dog hengaa ca. 7 til 8 Maaneder, inden den nye Færge kan blive færdig, og Afleveringen ventes først omkring Maj—Juni Maaned, hvorefter den straks indsættes i Overfarten.

Store Bælt-Færgerne skal til Eftersyn

Statsbanernes Dampfærge »Odin« er netop kommet fra Værft, hvor den har gennemgaaet en ret betydelig Ombygning og Forbedring af Passagerbequemmelighederne.

I den kommende Tid vil Motorfærgerne »Korsør«, »Ny-

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

borg« og »Sjælland« og Dampfærgerne »Odin« besørge Overfarten, medens Dampfærgerne »Orehoved«, ligesom sidste Eftersyn og Vinter, vil overføre Avispost-Togene.

Dampfærgerne »Christian IX« gennemgaaer nu Eftersyn ved Værft, og i Løbet af kort Tid vil Motorfærgerne »Storæbølt« og »Sjælland«, der hele Sommeren har været i uafbrudt Fart, gennemgaa Eftersyn ved Værft.

Søfartens Bibliotek

Søfartens Biblioteks Studiesamling, der ved Starten for to Aar siden talte 1717 Bind, er efterhaanden vokset til 3514 Bind. Biblioteket har nu udsendt sin 6. Meddelelse om Nyanskaffelser, omfattende et lille Udvalg af de vigtigste Nyanskaffelser, saavel af søfartshistorisk som aktuel Interesse, f. Eks. de nyeste danske og udenlandske Lærebøger samt Afhandlinger over enkelte afgrænsede Emner.

Ingen Ændring af Eksamensterminerne ved Marstal Navigationsskole

Navigationdirektøren meddeler, at den i flere Blade fremkomne Meddelelse om, at der med Navigationdirektoratets Tilladelse er gennemført en Ændring i Undervisningsplanen ved Marstal Navigationsskole, saaledes at der for Kyst- og Sætteskipperafdelingen fremtidig vil blive afholdt Eksamen i Februar Maaned, beror paa en Misforstaaelse. Der er ikke fra Navigationdirektoratet givet en saadan Tilladelse, og Omlægning af Eksamensterminerne ved den nævnte Skole har som Følge heraf ikke fundet Sted.

Repareret efter Krigsforlis

Motorskibet »Kirsten« af Nysted, tilhørende Rederiet »Østersøen«, har i de sidste Maaneder i Middelfart gennemgaaet en gennemgribende Reparation efter et Krigsforlis. Det meddeles nu, at Skibet vil blive færdigt i Løbet af denne Maaned og snarest sat i Fart.

Motoryacht forlist

Til Marstal er der indløbet Meddelelse om, at Motoryachten »Fremad«, der tilhørte Skibsfører Einar Petersen, Marstal, er forlist efter at være sprunget læk. Der var to Mænd om Bord, og de blev begge reddet.

Lystsejladens

Kongelig Dansk Yacht-Klub har modtaget Meddelelse om, at de Baade, der ligger i Hunlehbæk, Snekkersten osv., og som ikke kunde komme hjem, nu har faaet Lov til at sejle til København Søndag den 26. September.

Luftruten til Bornholm gænaabnes

Det danske Luftfartsselskab meddeler: Luftruten København—Rønne gænaabnes. Der udføres 1 Tur Lørdag den 11. September, og derefter flyves der indtil videre Tirsdag og Fredag. Maskinens Afgang fra København Kl. 9 og fra Rønne Kl. 10,20.

Da »Østersøen«s Maskine svigtede

Den 7. August Kl. 13,05 lagde Bornholmer-Baaden »Østersøen« til ved Kajen i Havnegade. Maskinen fungerede ikke for bak, og Skihet lærerede mod Bornholmer-Damperen »Carl«, der laa fortojet ved Kajen. »Carl« fik to Plader trykket ind, medens »Østersøen« ingen Skade fik. Under et Søforhør i Sø- og Handelsretten forklarede »Østersøen«s Kaptajn, at Maskinen er blevet undersøgt, men det har ikke kunnet fastslaaes, hvorfor Maskinen ikke fungerede.

Daarlige Redningsveste

En Del svenske Skibe har haft daarlige Erfaringer med nye Redningsveste, som Handelsflaaden efter Kommercekollegiets Bestemmelse skulde udrustes med. Det viste sig, at en Del af dem trak saa meget Vand, at selv en dygtig Svømmer, der havde et saadant Belle paa, ikke kunde undgaa at blive trukket ned, idet det efter kort Tids Ophold i Vandet vejede op til 20 kg. Efter hvad Kommerceraad Hj. Sjøholm oplyser, skyldes Misæren, at en Del Firmaer ikke har anvendt den forskriftsmæssige Java-Kapok til Stopning af Redningsvestene, men et ringere Materiale. Foretagne Slikprøver har vist, at nogle Firmaer har leveret næsten udelukkende tilfredsstillende Veste, mens andre har leveret indtil 50 pCt. af Produktionen i underlødigt Udførelse. Det bliver nu nødvendigt at afprøve samtlige Veste. Dertil kommer saa det juridiske Ansvar. Kommerceraad Sjøholm mener, at det maa være strafbart at sælge en uegnet Vare og foregive, at den er godkendt af Kommercekollegiet.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr. Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

PERSONALIA

70 Aar

En af Statsbanernes tidligere kendte Førere, Kaptajn H. K. Henriksen, fylder i Morgen 70 Aar.

Kaptajn Henriksen, der er født i Marstal, begyndte 1887 Sølivet i de mindre Marstalskibe, men allerede Aaret efter rejste han til Hamburg, hvor han mønstredes ud med det store tyske 5-mastede Barkskib »Preussen« paa en Rejse rundt Kap Horn til Sydamerikas Vestkyst. Paa denne Rejse deltog han ved Kap Horn under farefulde Omstændigheder i Redningen af Besætningen fra det engelske Fuldskib »Gearlock«. I 1892 afsluttede han Styrmands- og Skibsførereksamen i Marstal, og han sejlede derefter som Styrmand i Sejlskibe, indtil han i 1894 gik til Orlogs, hvor han var paa Tugt med Krydseren »Hekla«. Efter endt Marineteneste gik han til Søs med Sejlskib som Styrmand, og i 1899 indtraadte han i D. S. B., først ved Sallingund, derefter ved Masnedø-Overfarten og senere ved Store Bæll. I 1919 kom Udnævnelserne til Fører, og han sejlede derefter ved forskellige Overfarter. Fra 1929 til han i 1940 tog Afsked, var han Fører af Motorfærgerne »Korsør«.

Kaptajn Henriksen, der stadig kan glæde sig ved et godt Helbred, tilbringer sit Otmum i sit hyggelige Hjem i Korsør.

*

I Morgen — Lørdag — fylder Mester ved Orlogsværftets Takkelloft Chr. Borrild 70 Aar og forlader dermed efter 55 Aars Tjeneste sin Stilling. Gennem den usædvanlig lange Tid i Marinens Tjeneste har han tjent sig frem gennem Graderne, indtil han for mere end 20 Aar siden udnævntes til Mester ved Takkelloftet, under hvilket saavel Sejlmageriet som Flagloftet sorterer, og denne omfattende Gerning har han røgtet med stor og anerkendt Dygtighed.

65 Aar

Paa Tirsdag fylder Maskinmester N. F. C. Rosenfeldt 65 Aar. Maskinmester Rosenfeldt har sejlet for Rederierne Hecksher & Son, Alfr. Christensen og Albert Jensen og i en længere Aarrække i Nordjyllands Kulkompani's Dampere »Dania« som Maskinchef. Fra 1933 sejlede Rosenfeldt for De forenede Kulimportører, først i »Hafnia« og senere i »Cimbria«.

Maskinmester Rosenfeldt, der sejlede i Farezonen under hele den sidste Krig, er nu gaaet i Land.

I 1940 blev han af Maskinmestrenes Forening valgt til maskinkyndig Dommer i Østre Landsret.

60 Aar

Tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn G. Thorvardarson fyldte i Onsdags 60 Aar. Kaptajn Thorvardarson blev pensioneret med Udgangen af 1941.

50 Aar

Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn S. Jacobsen fyldte i Tirsdags 50 Aar.

Skibsfører i Clausens Rederi, Kaptajn H. P. Baagø fylder paa Søndag 50 Aar.

Frederikssund Skibsværft

Der er meddelt Harry Erhardt Petersen og Karen Wind i Forening Prokura ved Aktieselskabet Frederikssund Skibsværft.

Nyt Soretsmedlem

Til Medlem af de i Aabenraa-Sønderborg Amt i Henhold til Lov af 12. April 1892 oprettede Soretter beskikkes i Stedet for Skibsfører Hans Ryhmand, Skovbyballe, der er afgaaet ved Døden, for Resten af dennes Funktionstid indtil 31. December 1944 flv. Skibsfører Iver Jordt, Helved pr. Fynshav.

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 Langelliekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—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-Registertonagen + 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 8 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 Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtægning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Moderørst 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 Lømpning 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 Lodsavgang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Læsning og Læsning. I Frihavnen besørger Læsning og Læsning efter faste, af Ministerlot approberede Takster. I Toldhavnen en efter nærmere Overenskomst med vedkomne Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk 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 (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornløseapparater 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 Slusestrækningen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodekiftet 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. Lods-penge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandsafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibe 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 Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 8,3 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 Lodsavgang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—80 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træsksbyggeri. Rullebedding, dr. 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 Partisladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Løds benyttes, betales efter Danmarks Lodsstatister 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 Tordokker indtil 65,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8800 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 6,8 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 Partisladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds for Havnen og i Fyrskipet Lappegrund. 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, alt pr. m³. Læsning og Læsning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergringdampere 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 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 Stykgodakraner 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 lab. 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 Hjælpekrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. uformod. Ingen Lodsafg., naar Løds ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre 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, Kolhalingplads, 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 Lodsavgang uden ved Bugsering (se Løds). 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. Læsning og Læsningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træsksbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 23. September 1943.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnemont 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 Kwartalsabonnemont 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 paaældende Kwartals Begyndelse. Kwartalsabonnemont kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnemont. 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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

1416. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Dybde i Indsejling aftaget. I *Rødby Havn* paa c. $54^{\circ} 39' N.$ $11^{\circ} 21' E.$ er Vanddybden i Indsejlingen aftaget ved det W.-lige Molehoved, saaledes at der i en Afstand af c. 5 m E. for nævnte Molehoved kun er $2,2$ m Vand.

1417. Sverige. Kalmarsund. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

(U. f. s. Nr. 38/1830. Stockholm 1943.)

Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre og fiske indenfor et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) Pynten 500 m SW. for *Kalmar Slot*.
- b) *Trädgårdsgrund* Lystønde paa c. $56^{\circ} 38' N.$ $16^{\circ} 22' E.$
- c) *Östergrund* Stage med Kost.
- d) *Prästör* Varde.
- e) Pynten 200 m SSW. for *Kalmar Slot*.

1418. Sverige. Kalmarsund. Vraglystønde inddraget.

(U. f. s. Nr. 39/1882. Stockholm 1943.)

Efter Bjærgning af Vraget af Undervandsbaaden *Illern* er Vraglystønden, der viste grønt 2-Blink, og som var udlagt ved Vraget paa $56^{\circ} 41',_{59} N.$ $16^{\circ} 24',_{96} E.,$ c. 650 m 55° fra *Krongrundet Fyr*, inddraget.

(E. f. S. Nr. 34/1337 1943.)

1419. (P). Sverige. Ölands norra grund. Oplysning om Grund.

(U. f. s. Nr. 37/1824. Stockholm 1943.)

Ved *Ölands norra grund* er fundet en Grund, der strækker sig c. 900 m i Retning 290° fra den sorte Stage med Ballon paa $57^{\circ} 28',_{82} N.$ $17^{\circ} 09',_{37} E.$ Grunden vil blive afmærket.

(Kort Nr. 181 og 182.)

1420. (T). Sverige. Gotland W.-Kyst. Skansudde Fyr midlertidigt tændt.
(U. f. s. Nr. 38/1831. Stockholm 1943.)
Skansudde Fyr paa c. 57° 27' N. 18° 08' E. holdes under Efteraarsfiskeriet tændt indtil den 15. December 1943.
1421. Sverige. Gotland E.-Kyst. Östergarn og Faludden Fyr atter tændt. Taagesignaler udsendes.
(U. f. s. Nr. 39/1883. Stockholm 1943.)
Fyrene *Östergarn* paa c. 57° 27' N. 18° 59' E. og *Faludden* paa c. 57° 00' N. 18° 24' E. er atter tændt. Taagesignaler udsendes atter fra disse Fyr.
(E. f. S. Nr. 19/848 1943.)
1422. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejllobet Furusund—Trälhavet. Sømærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 38/1827. Stockholm 1943.)
Stagen med *Kost* paa 59° 27',₀₄ N. 18° 23',₀₅ E., SW. for *Lerviksudde Fyr*, er flyttet c. 100 m i Retning 90° til 59° 27',₀₄ N. 18° 23',₁₈ E.
1423. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gåshällan Fyr erstattes med nyt Fyr. Baake fjernes.
(U. f. s. Nr. 39/1881. Stockholm 1943.)
I. I Løbet af første Halvdel af Oktober Maaned 1943 vil *Gåshällan Fyr* paa 61° 00',₅₂ N. 17° 17',₁₀ E. blive erstattet med et nyt Fyr af samme Navn, som opføres c. 60 m ENØ. for det nuværende. Det nye Fyr vil vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 13 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrtaarn. Fyret vil lyse, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 40° til 115° (uforst.). 5. Hvidt i Pejll. fra 220° til 300°.
2. Hvidt i — - 115° - 174° (uforst.). 6. Rødt i — - 300° - 330°.
3. Rødt i — - 174° - 198°. 7. Grønt i — - 330° - 348°.
4. Grønt i — - 198° - 220°.
A n m. Medens det nye Fyr er under Opførelse, vil det nuværende Fyr være blændet mellem Pejlingerne c. 242° og c. 245°.
II. Samtidigt med Opførelsen af det nye Fyr vil *Gåshällan Baake* paa 61° 00',₅ N. 17° 17',₃ E. blive fjernet.
1424. Sverige. Bottniske Bugt. Söderhamn NE. Fiske og Vitgrund Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 38/1826. Stockholm 1942.)
a) Ved *Fiske Fyr* paa c. 61° 31' N. 17° 13' E. er den grønne Lysvinkel mellem Pejlingerne 201° og 268° delt i følgende Vinkler:
1. Grønt i Pejll. fra 201° til 238°. 3. Rødt i Pejll. fra 255° til 261°.
2. Hvidt i — - 238° - 255°. 4. Grønt i — - 261° - 268°.
b) Ved *Vitgrund Fyr* paa c. 61° 23' N. 17° 12' E. er Flammens Højde forøget til 10 m.
1425. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten. Karskär Indsejling. Fyr midlertidig slukket.
(U. f. s. Nr. 39/1880. Stockholm 1943.)
Under Reparation af Kajen ved *Karskär* paa c. 61° 41' N. 17° 17' E. vil Indsejlingsfyret *Karskär nedre* holdes slukket c. 1 Maaned.
1426. Sverige. Bottniske Bugt. Norrbyskär. Nye Fyr tændt. Ledebaaker fjernet.
(U. f. s. Nr. 39/1879. Stockholm 1943.)
E. f. S. Nr. 37/1400 1943 udgaar og erstattes med:
I. Nedennævnte nye Fyr er tændt ved Sejllobet til *Norrbyskär*:
a) *Norrbyskär nedre Fyr* paa 63° 32',₆₅ N. 19° 50',₃₀ E. paa Skæret *Fästmon*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 4,₉ m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Hvidt Taarn paa sort Fundament. Fyret lysør, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| 1. Hvidt i Pejll. fra 1° til 14°. | 6. Grønt i Pejll. fra 97° til 106° (uforst.). |
| 2. Rødt i — - 14° - 18°. | 7. Grønt i — - 172° - 207° (uforst.). |
| 3. Grønt i — - 18° - 26°. | 8. Hvidt i — - 207° - 211° (uforst.). |
| 4. Hvidt i — - 26° - 32°. | 9. Rødt i — - 211° - 225° (uforst.). |
| 5. Rødt i — - 32° - 50°. | 10. Grønt i — - 225° - 242° (uforst.). |
- b) *Norrbyuskär övre* Fyr paa 63° 34',₁₀ N. 19° 50',₆₀ E., c. 1,₁₆ Sm 6° fra Foryret. Fyret viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 22,₈ m. Synsvide: 14 Sm. Lanterne paa sort Gittermast med hvidt, firkantet Dagmærke. Fyrene a) og b) er overet i Pejlling 6°.
- c) *Norrbyuskär* Fyr paa 63° 33',₂₅ N. 19° 52',₅₂ E., c. 0,₂₂ Sm SW. for Savværket. Fyret viser rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 7,₈ m. Synsvide: 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Lanterne paa Gittermast. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 50° til 77°. 2. Rødt i Pejll. fra 77° til 83°.
- II. Ledebaakerne *Norrby norra* og *Norrby södra* paa c. 63° 34' N. 19° 50' E. er fjernet.
(E. f. S. Nr. 37/1400 1943.)

1427. Finland. Bottniske Bugt. Sejlløbet Ladogagrund—Svettgrund. Grund afmærket.
(U. f. s. Nr. 25/505. Helsingfors 1943.)

En 2,₉ m Grund er fundet paa 62° 50' 32" N. 21° 03' 05" E. og er afmærket med en sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste.

1428. Finland. Bottniske Bugt. Räfsö. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 25/504. Helsingfors 1943.)

a) *Mäntyluoto nedre* Fyr paa 61° 35' 38" N. 21° 30' 04" E. viser nu hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Fyret lyser mellem Pejllingerne 109° og 131°. Fyrpæl.

b) *Mäntyluoto övre* Fyr paa 61° 35' 34" N. 21° 30' 16" E. viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Fyret lyser mellem Pejllingerne 109° og 131°. Fyrpæl.

Fyrene a) og b) er overet i Pejlling 120°.

1429. Finland. Bottniske Bugt. Lyökki. Nye Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 25/503. Helsingfors 1943.)

Følgende nye Ledebaaker er opført:

a) *Nurminen nedre* Baake paa 60° 52' 46" N. 21° 09' 45" E. Hvid Firkant med røde Sidekanter.

b) *Nurminen övre* Baake paa 60° 52' 08" N. 21° 09' 51" E. Hvid Firkant med røde Sidekanter.

Baakerne er overet i Pejlling 175°.

1430. Finland. Bottniske Bugt. Lyökki. Sømærker inddraget.

(U. f. s. Nr. 25/502. Helsingfors 1943.)

Nedennævnte Sømærker er inddraget:

1. De sorte og hvide Stager med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa

a) 60° 53' 20" N. 21° 10' 07" E. og

b) 60° 53' 36" N. 21° 10' 08" E.

2. De hvide og røde Stager med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa

c) 60° 53' 24" N. 21° 10' 01" E. og

d) 60° 53' 34" N. 21° 10' 00" E.

1431. Finland. Finske Bugt. Kotka. Svensksund. Nye Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 25/501. Helsingfors 1943.)

Nedennævnte nye Ledebaaker er opført:

a) *Varissaari nedre* Baake paa 60° 26' 46" N. 26° 57' 20" E. Rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med opadvendt Spids.

b) *Varissaari övre* Baake paa 60° 26' 42" N. 26° 57' 08" E. Rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med nedadvendt Spids.

Baakerne a) og b) er overet i Pejlling 230°.

c) *Pirköyri östra nedre* Baake paa 60° 27' 44" N. 26° 59' 07" E. Rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med opadvendt Spids.

d) *Pirköyri östra övre* Baake paa $60^{\circ} 27' 39''$ N. $26^{\circ} 58' 46''$ E. Rod Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med nedadvendt Spids. Baakerne c) og d) er overet i Pejling 247° . (Kort Nr. 183.)

1432. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 37/2042. Berlin 1943.)

Den 12., 20. og 27. Oktober 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 1700 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 *Altwärder* 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.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalflag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Baaken paa E.-Molen.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalflag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

(Se Tillæg.)

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

1433. Danmark. Sundet. Sundbyøster Pælebro omdannet til Badebro.

Sundbyøster Pælebro paa c. $55^{\circ} 39',0$ N. $12^{\circ} 39',0$ E. er omdannet til Badebro. Broen, der begynder 49 m fra E.-Siden af *Amager Strandvej*, har nu en samlet Længde af 237 m.

(E. f. S. Nr. 23/836 1942. Kort Nr. 134, 133, 132, 130 og 125. Danske Lods III, Side 44 og 319. Havnelods, Side 202 og 231.)

1434. Sverige. Sundet. Kopparverket. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 37/1779. Stockholm 1943.)

Kopparverket västra Fyr paa c. $56^{\circ} 00'$ N. $12^{\circ} 43'$ E., ved Indsejlingen til *Hälsingborgs kopparverk*, er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 29/1184 1943.)

1435. Sverige. Sundet. Malmöredd Fyrskib genudlagt. Reservefyrskib inddraget.

(U. f. s. Nr. 39/1886. Stockholm 1943.)

Malmöredd Fyrskib paa c. $55^{\circ} 38',5$ N. $12^{\circ} 57',0$ E. er atter udlagt paa Station. Reservefyrskibet er inddraget.

(E. f. S. Nr. 33/1317 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1436. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNW. Vragvager inddraget.

Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa $56^{\circ} 40'$ ($48''$) N. $10^{\circ} 43'$ ($15''$) E., c. 10 Sm 337° fra *Gerrild* Fyr, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 31/1241 1943. Kort Nr. 102.)

1437. Danmark. Kattegat. Anholt Havn W. t. S. Vragafmærkning inddraget.

Vraglystønden, der viste grønt Et-Blink, og Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa $56^{\circ} 40' 37''$ N. $11^{\circ} 10' 34''$ E., c. 11,5 Sm 258° fra *Anholt* Havn, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 32/1269 1943.)

1438. (T). Sverige. Kattegat. Båstad Havn. Båstad övre Fyr slukket indtil videre.
(U. f. s. Nr. 38/1834. Stockholm 1943.)

Paa Grund af Tilsanding i Indsejlingsrenden til *Båstad Havn* vil *Båstad övre Fyr* paa c. 56° 26' N. 12° 51' E. holdes slukket, indtil Oprensning af Sejlløbet har fundet Sted. Saalænge Fyret er slukket, vil dets Dagmærke være fjernet.

1439. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 5,8 m, i *Svanholm Fyrlinie* 6,0 m, i *Sælhundeholm Lob*: 3,6 m, i *Gaaseholm Lob*: 2,5 m, i *Svanholm Lob*: 1,3 m og i *Kobberø Lob*: 2,3 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 5,8 m over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svanholm Fyrlinie* og 3,6 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 4,0 m.

b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 4,0 m.

c. 56° 42' (36") N. 8° 13' (30") E. — 2,0 m.

d. 56° 42' (55") N. 8° 12' (50") E. — 4,0 m.

(E. f. S. Nr. 33/1307 1943. Kort Nr. 104.)

1440. (P). Sverige. Skagerrak. Sejlløbet Marstrand—Lysekil. Eggskär Fyr forandres.
(U. f. s. Nr. 39/1887. Stockholm 1943.)

I Løbet af Aaret 1943 vil følgende Forandringer blive foretaget ved *Eggskär Fyr* paa c. 57° 57' N. 11° 31' E.

a) Den nuværende grønne Lysvinkel mellem Pejlingerne 111° og 117° forøges til at omfatte Pejlingerne 72°—117°.

b) En rød Lysvinkel oprettes mellem Pejlingerne 242° og 263°.

c) Fyrets Synsvidde forøges til 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1441. Norge. Samnangerfjord. Forbudte Omraader.

(N. f. S. Nr. 37/2050. Berlin 1943.)

Sejlsads og Fiskeri er forbudt i følgende Omraader i den indre Del af *Samnangerfjorden*:

1. Omraadet N. for Breddeparallellen 60° 21' 15" N. i Bugten ved *Trængereid*.

2. Omraadet indenfor en Linie gennem

a) 60° 21' 43" N. 5° 40' 45" E.

b) 60° 21' 43" N. 5° 41' 10" E.

c) 60° 22' 13" N. 5° 41' 40" E.

d) 60° 22' 13" N. 5° 42' 10" E., *Gaupholm*.

e) 60° 22' 09" N. 5° 42' 10" E., *Kutræet Bro E.-Kant*.

f) 60° 22' 06" N. 5° 43' 10" E.

g) 60° 22' 43" N. 5° 43' 10" E.

1442. Danmark. Nordsøen. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Reservelystønde inddraget.

Tyborøn Lys- og Fløjtetønde paa 56° 42' (54") N. 8° 10' (30") E. er atter udlagt paa Plads. Reservelystønden er inddraget.

(E. f. S. Nr. 34/1346 1943.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1443. Island. Reykjavík. Forbudt Ankringsomraade.

(U. f. s. Nr. 39/1892. Stockholm 1943.)

Det forbudte Ankringsomraade ved *Reykjavík* begrænses af en Linie, der fra et Punkt 0,625 Sm 24° fra *Reykjavík Fyr* paa 64° 08' (17") N. 21° 54' (23") E. gaar 0,85 Sm i Retning 328°,5 til Sømærket *Engey Rev*, derfra 0,17 Sm i Retning 24° og derpaa i Retning 140° til Kysten ved *Laugarnes*.

(E. f. S. Nr. 48/1660 1942.)

1444. Island W.-Kyst. Straumnes Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 38/1846. Stockholm 1943.)

Straumnes Fyr paa c. $66^{\circ} 25',_8$ N. $23^{\circ} 08',_5$ W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4^s.

(E. f. S. Nr. 9/531 1943. Kort Nr. 41, 26 og 21. Islandske Lods, Side 109. Fyr.-Fort. Nr. 962.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1445. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Tilføjeelse til E. f. S. Nr. 1/217 1943.**

(U. f. s. Nr. 37/1816. Stockholm 1943.)

1. Bestemmelserne i § 10, Pkt. 1 og 2, skal gælde for Sejlads gennem *Falsterbo-kanalen* paa c. $55^{\circ} 24'$ N. $12^{\circ} 56'$ E.2. Bestemmelserne i § 10, Pkt. 3 c, skal gælde for Sejlads mellem *Germandö-fjärden* paa c. $65^{\circ} 30'$ N. $22^{\circ} 11'$ E. og *Luleå*.

(E. f. S. Nr. 1/217 og 33/1314 1943.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.**I. Østersøen.****1446. Sverige. Ystads redd Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 40/1926. Stockholm 1943.)

Ystads redd Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 23'$ N. $13^{\circ} 48'$ E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 33/1287 1943.)

1447. Sverige S.-Kyst. Kåseberga Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 40/1925. Stockholm 1943.)

Kåseberga Fyr paa c. $55^{\circ} 23'$ N. $14^{\circ} 04'$ E. er flyttet fra Havnens S.-lige Bølgebryder til N.-lige Bølgebryders Molehoved. Flammens Højde: $7,5$ m. Fyret lyser nu, som følger:1. Rødt i Pejll. fra 276° til 288° . 3. Hvidt i Pejll. fra 302° til 35° .
2. Grønt i — - 288° - 302° . 4. Rødt i — - 35° - 65° .

(Kort Nr. 189.)

1448. Sverige. Ungskär. Nye Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 40/1924. Stockholm 1943.)

Paa S.-Pynten af *Ungskär*, N. for *Ullängen*, er paa $56^{\circ} 02',_{40}$ N. $12^{\circ} 48',_{45}$ E. tændt to Ledefyr, *Ungskär nedre* og *övre Fyr*. Flammens Højde: Forfyret: 6 m, Bagfyret: 8 m. Afstanden mellem Fyrene, der viser hvidt, fast Lys, er c. 50 m. Fyrene er overet i Pejling 300° . Fyrene brænder efter Behov for Fiskeriet.**1449. (T). Sverige. Kalmarsund. Slottsbredan. Fyr midlertidigt tændt.**

(U. f. s. Nr. 40/1923. Stockholm 1943.)

Arbejdspladsen ved *Slottsbredan Fyr* paa $56^{\circ} 55',_{72}$ N. $16^{\circ} 36',_{20}$ E. er midlertidigt afmærket med et Fyr, der viser rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.A n m. Den midlertidigt udlagte Lystønde *Slottsbredan* paa $55^{\circ} 56',_{70}$ N. $16^{\circ} 36',_{06}$ E. forbliver paa Plads, indtil *Slottsbredan Fyr* er færdigbygget.

(E. f. S. Nr. 42/1366 1941.)

- 1450. Sverige. Ölands norra grund. Sømærke udlagt.**
(U. f. s. Nr. 40/1947. Stockholm 1943.)
En rød Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa $57^{\circ} 28'_{,85}$ N. $17^{\circ} 08'_{,49}$ E., ved den i E. f. S. Nr. 38/1419 1943 nævnte Grund og NW. t. W. for *Ölands norra grund*.
(E. f. S. Nr. 38/1419 1943. Kort Nr. 181 og 182.)
- 1451. Sverige. Stockholms Skærgaard. Nämndöfjärden. Kofoten Fyr S. Sejladsbestemmelse.**
(U. f. s. Nr. 40/1942. Stockholm 1943.)
Paa Grund af Arbejde med Bjærgning af et Skib, som er sunket paa *Kofotensgrund* paa c. $59^{\circ} 13'_{,1}$ N. $18^{\circ} 37'_{,1}$ E., skal de Skibe, der passerer Stedet, gaa med saa langsom Fart som muligt, saa længe Bjærgningsfartøj ligger ved Vraget. Bjærgningsfartøjet viser de foreskrevne Signaler.
- 1452. Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall Anduvning. Oplysning om Grund.**
(U. f. s. Nr. 40/1946. Stockholm 1943.)
En Grund med en mindste Dybde af $10_{,1}$ m ved Middelvandstand er fundet paa $61^{\circ} 34'_{,84}$ N. $17^{\circ} 24'_{,60}$ E., 2_{,6} Sm 202° fra *Hölickskär Fyr*.

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

- 1453. (P). Sverige. Sundet. Falsterbokanalens. Nye Fyr.**
(U. f. s. Nr. 40/1948. Stockholm 1943.)
1. Det i E. f. S. Nr. 19/869 1943 nævnte Fyr paa $55^{\circ} 26'_{,87}$ N. $12^{\circ} 54'_{,31}$ E., ved W.-Siden af *Falsterbokanalens* Indsejling i *Höllviken*, vil i Slutningen af Oktober Maaned 1943 blive erstattet af et nyt Fyr, der vil vise hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: $6_{,5}$ m. Synsvidde: 10 Sm.
2. Paa E.-Siden af Indsejlingen til Kanalen vil paa $55^{\circ} 26'_{,89}$ N. $12^{\circ} 54'_{,41}$ E. blive opført et Fyr i Lighed med det under Pkt. 1 nævnte, nye Fyr. Fyret vil være overet med Fyrene *Falsterbokanalens* Nr. 3 og Nr. 5 i Pejling c. 155° . Fyrinien vil afmærke E.-Siden af den uddybede Rende.
3. Under Arbejdet med Opførelsen af Fyrene i Pkt. 1 og 2 vil der paa hver af Fyrfundamentterne blive tændt et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m.
(E. f. S. Nr. 19/869 1943. Kort Nr. 132, 130, 188 og 125.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1454. (T). Danmark. Kattegat S.-lige Del. Røsnæs Puller Fyr. Taagesignal og Radiofyr midlertidigt i Uorden.**
Taagesignalet og Radiofyret ved *Røsnæs Puller Fyr* paa c. $55^{\circ} 45'_{,0}$ N. $10^{\circ} 50'_{,8}$ E. er midlertidigt i Uorden.
- 1455. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Sejladsforskrift.**
Som Forarbejder til Bygning af en ny *Pier III* i Aarhus Havn vil der fra den 28. September 1943 og i de derefter nærmeste følgende Dage, saafremt Vejret tillader det, blive foretaget Prøveboringer i Sejløbet til *Bassin I* og *II*. Prøveboringerne vil blive foretaget fra en forankret Pram, der afmærkes som Uddybningsfartøj. Prammen vil kun være udlagt om Dagen. Senere hen paa Efteraaret vil der blive foretaget Prøve-ramninger samme Sted fra en forankret Flaade; under dette Arbejde, der ligeledes kun foregaar om Dagen, vil Flaaden være afmærket som Uddybningsfartøj. Den opankrede Pram eller Flaade skal passeres med langsom Fart og i mindst 30 m Afstand.
Aarhus: c. $56^{\circ} 09'_{,8}$ N. $10^{\circ} 13'_{,5}$ E.
(E. f. S. Nr. 1/139 1943.)

1456. Sverige. Skagerrak. Hjärtö Fjord. Oplysning om Grund.

(U. f. s. Nr. 40/1949. Stockholm 1943.)

En Grund med en mindste Dybde af 2,3 m ved Middelvandstand (1,8 m ved Middelvandstand ved Lavvande) er fundet paa $57^{\circ} 58',_{62}$ N. $11^{\circ} 28',_{03}$ E., $2,_{42}$ Sm 317° fra *Egyskär* Fyr.

(Kort Nr. 92.)

1457. Sverige. Skagerrak. Sotenkanalen. Oplysning om Aabning af Bro.

(U. f. s. Nr. 40/1928. Stockholm 1943.)

I Tiden 1. Oktober 1943—15. April 1944 vil Broen over *Sotenkanalen* paa c. $58^{\circ} 24',_7$ N. $11^{\circ} 15',_9$ E. kun blive aabnet imellem Kl. 0500 og Kl. 2000.

XI. Bekendtgørelser m. m.**1458. Danmark. Sundet. Oplysning om Københavns Lodseri.**

Københavns Lodseris Adresse er: *Marmorvej, Frihavnen, København Ø.* Lodseriets Telefonnumre er uforandret Central 3700 (Dag og Nat) og Central 3756 (Dag).
(E. f. S. Nr. 9/702 1939.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBS'ÆRFT 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

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftets»

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 006

RUDKØBING

Erik Andersens Eft.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

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

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Ad.
»Hude.
Svendborg

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 39

FREDAG 1. OKTOBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Churchill aflagde i sin sidste Underhustale en udførlig Beretning om de sidste 4 Maaneders Søkrig og bekræftede, hvad der tidligere har været fremført fra tysk Side om Ubaadskrigen, at Størstedelen af de tyske Ubaadø var trukket tilbage fra Atlanterhavet for at blive udstyret med nye tekniske Finesser. Han nævnte imidlertid samtidig, at den for de Allierede relativt gunstige Udvikling, der havde fundet Sted i den sidste Tid, ikke kunde forventes at fortsættes; tværtimod, en ny »Dönitz«-Offensiv synes at være under Udvikling, og man maatte vente, at Ubaadskrigen igen vilde blusse op. Fra tysk Side forelaa Dagen efter Melding om, at en stor allieret Konvoj var blevet angrebet i Nordatlanten, og at et betydeligt Antal Skibe var sænkede.

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene uforandrede. Tonnageefterspørgselen er livlig, men Befragtningsvirksomheden er praktisk talt indskrænket til de Skibe, som de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheder tildeler de forskellige Trades. Fra New York meldes, at disse Tildelinger har været noget rigeligere i den sidste Uge. Der er saaledes frigivet en betydelig Tonnagemængde for Sukkertransporten fra Cuba til Northern Range og Golfen, ligesom ogsaa Farten paa New Foundland og Canada har faaet betydelig større Mængder Skibsrum stillet til Disposition. Fragterne i disse Trades er uforandrede. Der er ligeledes stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Malm fra Indien og Sydafrika til Northern Range og for Ilmenit fra Cochín til Baltimore. Ogsaa for disse Forretninger gælder det, at Raterne er uændrede.

De engelske Markeder noterer uforandret Kul til Port Said og Alexandria til 90/- og til Azorerne til 70/-. Endvidere søges der stadig Tonnage til Salt fra Rødehavet til Calcutta til 35 Rupees.

Fra River Plate er Tilbudet af Hvedelaster til forskellige Destinationer stadig lige livligt, men der findes saa megen anden Forretning paa dette Marked til bedre Rater, at det kniber med at faa Tonnage for disse Laster. Buenos Aires/Lissabon noterer uforandret \$60, og til Eire er Raten stadig \$90. Der søges ligeledes stadig Tonnage for Hvede fra River Plate til Rio, Valparaiso og Callao til uforandrede Rater. For Stykgods fra Buenos Aires til 2 Havne Venezuela betales \$90, og for tyrkisk Regning noteres Stykgods Buenos Aires/Suez eller Basra til \$105.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Det har været lidt lettere at skaffe Sten for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne, hvorimod der kun er ringe Tilgang paa Trælast fra Sverige og Finland til Danmark. I Salpeterfarten fra Skiensfjorden noteres uforandret omkring Kr. 17. I tysk Kystfart er der god Efterspørgsel efter Tonnage for Kul, Korn o. s.v., og i Ertsfarten fra Sverige til Tyskland kan der ligeledes placeres adskillige Skibe.

GOD BESKÆFTIGELSE PAA HELSINGØR SKIBSVÆRFT

Paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri aflagde Direktør H. P. Christensen, hvoraf det fremgik, at Værftet i Driftsaaret 1942—43 i Lighed med det fore-

gaaende Aar havde været godt beskæftiget, navnlig med Reparationsarbejder.

Den i Fjor begyndte Ombygning og Udvidelse af Værftets Kontorbygning er nu tilendebragt, og de nyindrettede Tegnestuer er taget i Brug. Værftets Staalstøberi er blevet ombygget, og Anlægget for Kulstøvfynding er forbedret. Derimod har det ikke været muligt i passende Grad at forny Værftets Maskinpark paa Grund af Vanskeligheden ved at fremskaffe Værktøjsmaskiner udefra.

Værftet har i Aarets Løb ved Køb overtaget Frederikssund Skibsværft, der herefter er omdannet til Aktieselskab, i hvilket Helsingør Skibsværft ejer alle Aktierne.

Driftsomkostningerne er steget meget betydeligt som Følge af Anvendelse af indenlandsk Brændsel, af stigende Udgifter til Værktøj og andet Driftsmateriel.

Regnskabet viser et Brutto-Overskud paa 9,952,499 Kr. Fra forrige Driftsaar var overført 53,087 Kr., og Renter og Udbytte har givet en Indtægt af 198,187 Kr. Paa Udgifts-Siden figurerer Driftsomkostninger m. m. med 6,9 Mill. Kr., Afskrivninger og Henlæggelser med 1,9 Mill. Kr. (deraf til Skatter 1,1 Mill. Kr.). Af Netto-Overskudet, der er paa 1,390,072 Kr., henlægges yderligere 700,000 Kr. til Dispositionsfond og 112,000 Kr. til den lovmæssige Konjunkturfond. Til næste Aars Regnskab overføres 53,072 Kr., og som Udbytte til Aktionærerne udbetales 12 pCt. med 504,000 Kr.

Der blev enstemmigt givet Decharge; til Bestyrelsen genvalgte Direktør L. O. Normann og Direktør H. P. Christensen.

DEN DANSK-FINSKE SAMHANDEL STEGET STÆRKT

Finlands Samhandel med Danmark har ogsaa i Aar været stærkt stigende, og Danmark er nu det Land i Skandinavien, med hvilket Finland har langt den største Vareomsætning. Ogsaa Finlands Samhandel med Norge har været i nogen Vækst, hvorimod der har været en meget betydelig Nedgang i Varehandelen mellem Finland og Sverige.

Dette fremgaar af en Oversigt i Tidsskriftet »Finlands Handel med Skandinavien«, som udgives af »Finlands Utrikeshandelsförbund« i Helsingfors. Det fremhæves heri, at Finland ogsaa i Aar kun har kunnet opretholde et Varebytte med det europæiske Kontinent og den skandinaviske Halvø, naar man ser bort fra Tyrkiet, som paa Grund af Afstanden og Transport-Vanskelighederne kun spiller en underordnet Rolle i denne Sammenhæng.

Den sidste milde Vinter igennem har baade Eksporten og Importen over de vigtigste sydfinske Havne kunnet opretholdes uden Afbrydelse. Dette har tydeligt kunnet læses ud af Tallene for Udenrigshandelen i Aarets første Maaneder. Den kraftige Opgang, som Værdien af Finlands Eksport og Import har været Genstand for i Aar i Sammenligning med i Fjor, maa dog hovedsagelig tilskrives andre Faktorer. De vigtigste af disse er den forøgede Kapacitets-Udnyttelse indenfor Eksportindustriene, hvorigenem ogsaa en Forøgelse af Importen er blevet mulig, og det forhøjede Prisniveau.

I den første Halvdel af de tre sidste Aar har Finlands Udenrigshandel været af følgende Omfang (alt i Millioner finske Mark):

	1941	1942	1943
Samlet Handel	6664	6871	10,306
Indførsel, cif.	4727	4848	6,670
Udførsel, fob.	1938	2022	3,635
Indførsels-Overskud	2789	2826	3,035

Den absolutte Stigning i Udenrigshandelens Værdi har saaledes i Aar været meget kraftig, men det i Forvejen meget store Indførsels-Overskud er kun steget ubetydeligt, og relativt set er det gaaet ned fra omkring 40 pCt. af den samlede Udenrigshandel i første Halvdel af 1942 til ca. 30 pCt. i Aar.

Handelsbalancens store Underskud udjævnes tildels derved, at Søtransporterne for de to Trediedele Vedkommende sker paa finske Skibe, og at Sø- og Krigsrisiko-Præmierne i stort Omfang tilfalder finske Assurandører. Landets udenlandske Betalingsbalance er derfor ikke saa stærkt passiv som den egentlige Handelsbalance, da Toldstatistikken, hvorfra Tallene ovenfor er hentet, støtter sig til cif.-Priser for Importen og fob.-Priser for Eksporten.

Handelen med Danmark har været Genstand for en betydelig Udvikling gennem de tre sidste Aar, medens Varebyttet med Sverige i det samme Tidsrum er gaaet kraftigt ned. Aarsagen hertil maa først og fremmest søges i Vanskeligheden ved at udjævne det store Import-Overskud fra Sverige med passende finske Eksportvarer, som Sverige ikke selv fremstiller i største Omfang. Handelen med Norge har lævdet sig godt. Dette gælder navnlig Eksporten, som begynder at nærme sig Importens Værdi.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

I sit sidst udkomne Nummer meddeler Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad, at Kaptajn *Valdemar Jensen* er omkommet som Følge af Krigsforlis.

Kaptajn Jensen, der blev 52 Aar, stammede fra Endelave. Han kom til Søs i 1905 og fik sin Uddannelse om Bord i danske Sejlskibe. I 1916 afsluttede han sin Navigationsskole i København, hvorefter han blev ansat i Dansk-Russisk Dampskibsselskab og sejlede for dette Rederi, indtil han i 1917 blev torpederet med *Vladimir Retz*. Dernæst blev han ansat som Styrmand i Dampskibsselskabet Orion, hvor han sejlede en Del Aar. Senere har han været indenfor forskellige Rederier og havde ogsaa en Overgang selv et mindre Skib at føre. Ved sin Død førte han et mindre Skib.

Endvidere bringer samme Blad følgende Nekrolog: Den 29. August 1943 faldt vort Medlem, Styrmand *Aage Rübner Jørgensen*, medens han var tjenestegørende Søløjtnant af 1. Grad om Bord i et af Marinens Skibe.

Jørgensen var født den 30. Maj 1915 i Skanderborg. Efter at have erhvervet den praktiske Sømandsuddannelse kom han paa Københavns Navigationsskole, hvor han i 1938 tog saavel Styrmands- som Skibsforeksamen.

Efter Eksamen blev Jørgensen ansat som 2. Styrmand i s.s. »Skagen«, hvor han gjorde Tjeneste til Marts 1939, da han skulde i Marinen for at aftjene Værnepligten. Han søgte Optagelse paa Reservekadetskolen og blev i 1940 udnævnt som Søløjtnant 2 i Reserven, Aaret efter som Søløjtnant 1 i Reserven.

Aage Rübner Jørgensen vil blive mindet som en modig, dygtig og pligtopfyldende Kammerat, der gjorde saavel sin Stand som sit Land Ære.

Til Familien i Svendborg er der indløbet Meddelelse om, at Skibsfører *Hans Chr. Andersen* er død paa et Hospital i Udlandet.

Skibsfører H. C. Andersen var født den 17. November 1888 i Svendborg som Søn af Skibsfører Jens Chr. Andersen. Han kom til Søs i 1902 med Skonnerten »Ragnhild« og var senere paa andre Thuriner-

Sejlskibe. Derefter kom han paa Navigationsskolen i Svendborg, hvorfra han tog Styrmandseksamens 1 og 2. Del i 1910. Han fik derefter Ansættelse paa s.s. »Niels R. Finsen« som Styrmand og var senere paa s.s. »Cotonia«. 1938 blev han ansat i Rederiet »Norden« og var 1. Styrmand paa m.s. »Nordbo« til 1940, da han blev udnævnt til Fører for dette Skib.

H. C. Andersen har de sidste Aar udelukkende sejlet i oversøisk Fart. Han efterlader sig Hustru og tre voksne Børn.

DE SVENSKES STATSBANER OVERTAGER SVENSKA REDERI A.B. »ÖRESUND«

Som allerede tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* er der truffet den Overenskomst, at De danske Statsbaner skal overtage Dampskibsselskabet *Öresunds Funktioner og Materiel*, og fra Sverige er der nu kommet Meddelelse om, at de svenske Statsbaner overlager Rederiets svenske Afdeling.

PLANLAGT SVENSK LINIE PAA ØSTAFRIKA

Efter tilgængelige svenske Oplysninger, er der i *Edisse Dage* stiftet et Rederi, som har til Hensigt efter Krigen at begynde direkte Linietrafik mellem Sverige samt de øvrige skandinaviske Lande og Havne paa den østafrikanske Kyst ned til Mosambique-Området, det vil sige Portugisisk Østafrika. Linien vil antagelig faa Navnet »Svenska Ostafrika-Linien«.

I Meddelelsen om Rederiets Stiftelse oplyses det, at det er Rederiet »Svea«, som staar bag den nye Linietrafik. Rederiet »Svea«s Chef, Direktør *Emanuel Högborg*, som skal lede det nye Foretagende, fremhæver, at de Omraader i Østafrika, som berøres af den nye Trafik, afgjort frembyder store Fremtidsmuligheder for svenske Eksportartikler. De kan ogsaa forsyne Sverige med mange værdifulde Produkter.

SVERIGES UDENRIGSHANDEL OG UDENRIGS-SØFART

Den svenske Udenrigshandel i August Maaned viser et Importoverskud paa 35,2 Mill. Kr. mod 82,7 Mill. Kr. i samme Maaned forrige Aar. Importværdien beløb sig til 136,1 Mill. Kr. mod 202,8 Mill. Kr. i August i Fjor. Samtidig udgjorde Eksportværdien 100,9 Mill. Kr. mod 120,1 Mill. Kr. I Perioden Januar—August udgjorde Importværdien 1.205,6 Mill. Kr. mod 1.118,4 Mill. Kr. i tilsvarende Periode i 1942. Eksportværdien var i samme Tidsrum henholdsvis 802,4 Mill. Kr. og 804,6 Mill. Kr. For Aarets første otte Maaneder er der saaledes et Importoverskud paa 403,2 Mill. Kr. mod et Importoverskud paa 313,8 Mill. Kr. i samme Periode i 1942.

Sveriges Udenrigssøfart har ifølge Kommercekollegiets Statistik i August Maaned vist en betydelig Tilbagegang. Saaledes gik den ankomne Tonnage ned fra 1.123.000 BRT. i Juli til 905.000 BRT. i August, og den udgaaende Tonnage fra 1.196.000 BRT. til 942.000 BRT.

Det er ogsaa en Nedgang i Trafikken i Forhold til August forrige Aar.

SVENSK ØNSKE OM 2—3000 TONNERE

Manglen paa Skibsbygningsmateriel, der ogsaa gør sig gældende i Sverige, og den svenske Industrikommissions Udtalelse om det ønskelige i en Begrænsning i Tankskibsbyggeriet har fremkaldt en livlig Diskussion om, hvilke Skibstyper der er Behov for i den nærmeste Fremtid.

I *Svensk Sjöfartstidning* fremholder en ikke navngiven Reder, at Sverige med Henblik paa Landets Behov af Transportmidler ved Krigens Slutning turde være rigelig dækket, hvad angaar Tankskibe og Linieskibe til Oceanfarten, dog under Forudsætning af, at Aareladningen af disse Typer ikke skal vise sig at blive særlig stor i den kommende Tid. I de senere Aar har de betydeligere Værfter ogsaa helt og holdent bygget store Skibe.

En Skibstype, der i de senere Aar er trængt helt i Baggrunden ved de svenske Værfter, er den, der udgjorde Grundstammen af Landets Trampflaade, nemlig de middelstore Baade paa 2—3000 Tons d.w. Disse Skibe har mindst ligesaa stor Betydning for Landets Forsyning som Tank- og Oceanskibene. Det er disse Baade, der skal besørge Hovedparten af Transporterne i Udenrigshandelen med andre europæiske Lande, den svenske Eksport af Træ, Trømasse og Malm, samtidig med at Importen af Kul og Koks i særlig Grad paahviler dem.

Naar man ser bort fra et Antal mindre Skibe, som er bygget til Rederiaktiebolaget Svea og Svenska Lloyd, er der i de sidste Aar kun bygget et forholdsvis ringe Antal af disse Skibe. Hertil kommer, at den svenske Handelsflaade ved Krigstabs har mistet mange af disse 2—3000 Tons Skibe, medens de tilbageblevne er af den Aldersklasse, at de gerne skulde erstattes med yngre, mere moderne og konkurrencedygtige Skibe, naar Krigen er til Ende.

Flere Rederier i Stockholm og i Skaane vilde afgive Bestillinger paa 2—3000 Tonnere, hvis Materialespørgsmaalet kan ordnes, og de svenske Værfter bliver i Stand til at give en blot nogenlunde rimelig Leveringstid, som kan opveje Omkostningerne ved at bygge disse Skibe i en Tid som denne.

Det er paa de smaa og middelstore Skibe, hedder det videre, at den svenske Trampsejlfart er bygget op. 2—3000 Tonnere er en for Eksporten paa England, Tyskland, Frankrig og Middelhavslandene passende Størrelse.

Naar Krigen engang er forbi, gør den svenske Reder gældende, vil der blive større Efterspørgsel paa de mindre og middelstore Skibe end paa de Størrelser, der nu forceres frem paa Værfterne i forskellige Dele af Verden.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Motorskibet *Brazil*, som nu har været paa Prøvetur fra Götaverken, er Værftets tyvende Nybygning til Rederiaktiebolaget Nordstjärnan, og Skibet er endvidere det tiende i en Serie af Søsterskibe, som Værftet indledte i 1935 med Motorskibet *Argentina*. Foruden denne Serie af Søsterskibe, som er den største, Værftet har bygget til et enkelt Rederi, har Værftet ogsaa tidligere leveret yderligere ti Skibe til Nordstjärnan. *Brazil* er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde 440 Fod $\frac{1}{2}$ Tomme, Bredde 55 Fod 9 Tommer og Dybde 37 Fod 6 Tommer. Dødvægtstønnen er paa 7.550 Tons.

*

Samme Rederi har endvidere i den allersidste Tid faaet leveret et Fragt- og Passagermotorskib, der døbt *Amazonas*. Dette Skib, der laster 7.885 Tons, er bygget til Lloyds højeste Klasse og har foruden almindelige Last- rum otte Kølerum paa tilsammen 95.000 Kubikfod. Skibet kan desuden medtage 30 Passagerer paa første Klasse. Fuldt lastet kan *Amazonas* gøre 16 $\frac{1}{2}$ Knob.

*

Grängesbergbolaget i Stockholm har paa Götaverken bestilt to 12.000 Tons kombinerede Malmbaade. De nye Motorskibe, som skal gøre 13 Knob, faar et Dybgaaende af ca. 8,5 m. Eriksbergs Værft har nylig leveret to lignende Skibe, *Malmland* og *Ferroland*, hver paa 12.600 Tons d.w., til Broströms-Koncernen.

*

Pukaviks Gamla Skeppsvarv i Blekinge har til Rederiaktiebolaget Maud i Jonstorp leveret en 250 Tons tremastet Sletskonnert, som har faaet Navnet *Skåldervik*. Den er rigget med Fok-, Stor- og Mesanmast. Sejlarealet udgør 226 Kvadratmeter.

Skåldervik er forsynet med en Bolinder Raaolienmotor paa 150 Hestekræfter ved 300 Omdrejninger i Minuttet.

DET SVENSKKE FRAGTINDEKS

Svenska Handelsbankens Fragtindeks viser for August Maaned et Generalindeks paa 301 (August 1939 var sat til 100). Der er kun forekommet ubetydelige Afskibninger af Træ og Papirmasse, hvorfor Fragtsatserne for disse Varer hovedsagelig har nominal Karakter. Derimod har Kullasterne haft et betydeligt Omfang. Fragtniveauet laa her 11 Enheder lavere end i August 1942.

LASTELINIEN TEMPORÆRT SUSPENDERET I NORGE

Det norske Søfartsdepartement har udsendt en Bekendtgørelse, hvorefter Lastskibe under Krigen maa lastes dybere end til den sædvanlige Lastelinie. Rederne har Pligt til snarest muligt at lade Myndighederne besigtige deres Skibe for at faa den dybereliggende Lastelinie fastsat.

NY OVERFLADEBEHANDLING AF SKIBE

Den amerikanske Flaade har fornylig indført en ny Overfladebehandling af Skibe, og det meddeles, at den foruden større Ildfasthed tillige byder paa andre Fordele.

Den nye Belægning er et Kieselsyreprodukt, som kaldes *Seaporcel* — Søporcelæn. Den sprøjtes paa og brændes siden ind. Seaporcel anvendes baade af Marinen og Søfartskommissionen. Den flager ikke af eller springer i Varme, og det har desuden vist sig, at Holdbarheden væsentlig forøges. Om Seaporcel ogsaa kan anvendes til Bundbehandling, har man endnu ikke faaet undersøgt.

Seaporcel opgives at være upaavirkelig af Indvirkninger fra Luft og Vand, og endvidere er en seaporcel-behandlet Overflade let at holde ren — en almindelig Svaber og rent Vand er det eneste, der behøves.

SKIBSBYGNINGSKONKURRENCEN MELLEM ENGLAND OG AMERIKA

Konkurrencen mellem Skibsværfterne synes at blive haard efter Krigen. Masseproduktionen i Amerika synes at have vækket Englænderne, og det ser ud, som om en storstilet Konkurrence allerede er under Forberedelse. Ifølge en Meddelelse fra London har et af de større skotske Skibsværfter systematisk gennemført en stor Reduktion af Arbejdstiden og Omkostningerne ved Produktionen. Denne Omlægning af Organisationen har vakt Opmærksomhed overalt i den britiske Skibbygningsindustri og tages fra mange Sider som et Bevis paa, at de engelske Værfter — trods deres utrolige Konservatisme i Aarene før Krigen — for Alvor er beredt paa at tage Konkurrencen fra Amerika op.

Det skotske Værfts Ledelse kom til Erkendelse af Arbejdsmetodernes Uholdbarhed, da det blev nødvendigt at indføre Akkordarbejde indenfor enkelte Tilvirkningsgrene. Man opdagede, at de nye Metoder betød en 30 Procents Forøgelse af Produktionen pr. Mand. Allerede tidligere foregik Staalarbejdet efter Akkordbetaling, men en grundig Undersøgelse af Organisationen og Arbejdet viste, at tre Fjerdedele af Arbejdstiden gik til Flytninger af Arbejdere og Materiel.

I nogen Tid har man nu været beskæftiget med et omfattende Rationaliseringsarbejde ved Værftet, hvor der endvidere er blevet installeret moderne Maskiner. Hele Værftet skal ombygges, og om et Aar vil det næppe minde om det gamle skotske Værft, men snarere om et af de moderne amerikanske.

Hele denne Sag kommenteres livligt i den engelske Fagpresse og i London-Bladene. *Financial News* udtaler den Formodning, at de engelske Værfter med Held vil kunne konkurrere med de amerikanske og følge de samme Metoder. Hele Grupper af engelske Værftingeniører og Værftsarbejdere har været i Amerika for at studere Kaysers-Metoderne i De Forenede Stater.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ulovlig Avance paa Skibshandel

Krisepolitiet i Aalborg har rejst Sigelse mod en Repræsentant fra Aalborg for Overtrædelse af Prislovens Prgf. 8 i Forbindelse med en Skibshandel. Repræsentanten havde i Aalborg købt et Skib for 18,000 Kr. og umiddelbart efter videresolgt det til en Skibsfører fra Bogø for 35,000 Kr. Priskontrolraadet, der kom under Vejr med Sagen, hævdede, at 17,000 Kr. var en urimelig Avance, og at en Avance paa 2000 Kr. maatte anses for passende.

Heroverfor erklærede Repræsentanten ved sin Sagfører, at Skibet maatte ligestilles med faste Ejendomme, som ikke falder ind under Prislovens Bestemmelser om urimelig Avance. Sagen har været til Erklæring i Priskontrolraadet og Fragnævnet, der begge fastholder, at Skibet maa betragtes som »andre Salgsgenstande«, der falder ind under Prislovens Bestemmelser. Fragnævnet gør yderligere gældende, at det netop er Køb som det foreliggende, der har været medvirkende til, at der er fremkommet saa megen Kritik af Fragnævnets Fastsættelse af de maksimale Fragtrater, der er fastlagt efter et almindeligt, rimeligt Prisniveau for Skibe.

Sagen mod Repræsentanten vil komme til Behandling enten i Aalborg eller Odense, hvor Handelen fandt Sted, naar Repræsentanten i Oktober Maaned bliver løsladt efter en Straf paa 5 Maaneders Fængsel, som han for Tiden afsoner.

Der manglede 23 Tons Brunkul i Lasten

Firmaet Th. Rasmusens Sønner, Korsør, har ved Sø- og Handelsretten krævet Søby-Værket Akts., København, dømt til at betale 886 Kr. 77 Øre, fordi der ved Udloosningen i Korsør, der foregik ved kgl. Vejer og Maaler, manglede 23 Tons Brunkul af en Ladning paa 180 Tons, som Rasmusens Sønner havde købt af Værket.

Søby-Værket paastod Frifindelse og henviste til, at Dansk-Norsk Dampskibsselskab maatte være ansvarlig, da dettes Skib MS. »Viking« havde overført Ladningen fra Horsens til Korsør. Da Vejerattesten fra Korsør ikke kunde omtvistes, fandt Sø- og Handelsretten, at Afladeren maatte være ansvarlig og dømte Søby-Værket til at betale det forlangte Beløb og 250 Kr. i Omkostninger.

Mindegudstjeneste i Marstal over tre omkomne Søfolk

Paa Kongens Fødselsdag holdtes en Mindegudstjeneste i Marstal Kirke over tre unge Mennesker, som forliste med Motorskonnerten »Marianne« af Odense Syd for Grenaa i Marts 1941. De tre Ombordværende var Skipper Hans Peter Clausen, Marstal, Jungmand Henning Skjødt-Pedersen, Aalborg, og Kok Kaj Kofod-Nielsen, Dannemarle paa Lolland. Ved Mindehøjtideligheden ophængtes i Kirken et lille Skib, der er bygget af Gorm Clausen, der er Fader til den forulykkede Skipper. Skibet indeholder et Billede af de tre unge Mennesker samt en Beretning om dem.

Skibsføreren brugte ikke Loddet

Ved Københavns Søret var Skibsfører Wallther Westberg, Hirtshals, tiltalt for Overtrædelse af Solovens § 93, idet han ved Uagtsomhed og Pligtforsømmelse skulde have forarsaget, at Iremastet Skonnert »Elisabeth« af Hirtshals grundstødte paa Sjællands Rev den 15. Januar i Aar.

Tiltalen gik nærmere ud paa, at Westberg den paagældende Dag — uagtet Vejret var taaget og Skibet sejlede med fuld Fart — skulde have undladt at benytte Loddskud som Kontrol med Bestikket, da han var paa Rejse fra Aarhus til København. Ved Grundstødningen fik Skibet en mindre Lækage.

Skibsfører Westberg undskyldte sig med, at han regnede med at være hell oppe ved Schultz' Grund, men Retten fandt, at han havde gjort sig skyldig i skødesløs Navigering og idømte ham en Bøde paa 75 Kr.

Ogsaa Aarhus vil gerne have Fiskerihøjskolen

Aarhus Byraad har af Bethania-Foreningen købt Hvilehjemmet »Bethania«. Det er Byraadets Hensigt at stille Ejendommen til Røndighed for den jyske Fiskerihøjskole, hvis den kommer til at ligge i Aarhus.

Mankoen skal betales af Rederiet

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, som af Rederiet for s.s. »Otto« af Helsingfors var rejst mod Firmaet Tage Peetz & Co.

Ved Certeparti af 10. August blev s.s. »Otto« af Helsingfors af Tage Peetz & Co. befragtet til at føre en fuld Ladning firskaarne Brædder eller Planker fra Pernoviken til Aalborg. Paa Rejsen var Vejret hele Tiden smukt, saa der er ikke gaaet noget af Lasten overbord. Losningen i Aalborg foregik saaledes, at Ladningen opløstes paa en aaben Plads indenfor Havnens Omraade, ca. 500 Meter fra Skibet, hvor den henlaa uden Opsyn, i hvert Fald om

Natten. Ved en Optælling konstateredes en Manko, for hvilken Firmaet i Fragten fradrog 361 Kr.

Rederiet paastod ved Sø- og Handelsretten Firmaet dømt til at betale dette Beløb, idet Fradraget maatte anses for uberettiget, da Optællingen er foregaaet efter at Ladningen har ligget ubevogtet i nogen Tid langt borte fra Skibet.

Det sagsøgte Firma paastod Frifindelse og havde til Støtte for denne Paastand indhentet en Erklæring fra Grosserer-Societetet om, hvorvidt der ved Losning af Trælast gælder en Coutume, hvorefter Optællingen foregaa paa Land, saaledes at hvert Parti optælles for sig efter vedkommende Partis Udlosning. Denne Forespørgsel besvarede bekræftende.

Retten henviser i Dommen til, at der i Certepartiet staar, at Optællingen skal foregaa »straks efter endt Udlosning«. Herefter og efter hvad der er oplyst om Coutume i Grosserer-Societetets Udtalelse, findes den heromhandlede Optælling, der maa antages at have fundet Sted saa hurtigt efter Udloosningen som Optællingen af de enkelte Konossementer var mulig, at maatte anerkendes af Sagsøgerne som Bevis for, at Mankoen var tilstede allerede ved Udloosningen. Firmaet blev derfor frifundet. Rederiet skal betale Sagens Omkostninger med 75 Kr.

Rudkøbing-Skib kollideret med Svendborg-Skib

Motorskibet »Johanne Marie« tilhørende Kapt. Sv. Nielsen, Rudkøbing, er ved Indsejlingen til København kollideret med Motorskibet »Lindskov« af Svendborg, idet sidstnævnte Skibs Motor svigtede. — Skaden paa »Johanne Marie« er alvorlig; men der kom ingen Mennesker til Skade.

Nyt Skorstensmærke

Aktieselskabet Dansk Paketrederi har ladet indregistrere et Skorstensmærke, der beskrives saaledes: Et rødt, cirkelformet Felt paa hver Side af en gul Skorsten. I Fellet Bogstaverne TH, sammenslyngede, i hvidt.

Uheldig Trykprøve

Paa den første Rejse, Motorskibet »Laura Mærsk« udførte — i 1939 fra Philippinerne via Hongkong til New York — blev et Parti Sukker og Ananas beskadiget. Da man trykprøvede Bunden i en Fladtank, i hvilken der skulde indlades Olie, løb Vandet over, idet Dæksel manglede. Vandet trængte ind i et Lastrum og beskadigede de nævnte Varer.

Assuranceforeningen »Skuld« erstattede den opstaaede Vandskade med 2270 Dollars. Rederiet overdrog sit eventuelle Regreskrav mod Værftet »Odense Staatskibsværft«, til Assuranceforeningen, der derefter ved Sø- og Handelsretten havde paastaet Værftet dømt til at betale nævnte Beløb.

Værftet paastod Frifindelse, idet det gjorde gældende, at Dækslet var paasat ved Afleveringen, men selvom det havde manglet, var Værftet ganske uden Skyld i det passerede, idet Skibets Officerer ved Paafylldningen af Tanken burde have undersøgt, at alt var i Orden.

Retten giver i den afsagte Dom Værftet Medhold i denne Paastand. Dommen lyder derfor paa Frifindelse, og Sagsøgerne skal betale 600 Kr. i Sagsomkostninger.

s.s. »Østersøen«s Maskine svigtede

I Sø- og Handelsretten er afholdt Søforhør i Anledning af, at Bornholmerdamperen »Østersøen« forleden ved Ankkomsten til København paasejlede den anden ved Havnegadekajen liggende Bornholmerdamper »Carl« af Nexø.

I Retten var mødt Kaptajn Poggenborg, Maskinmester Hansen og Matros J. Kofoed fra Damperen »Østersøen«, medens »Carl«s Rederi, Det østbornholmske Dampskibsselskab, var repræsenteret ved Fuldmægtig Thorlander.

Det fremgik af Rapporten, at »Østersøen«, som kom fra Rønne, skulde lægge ind til Kajen ved Skibets sædvanlige Anlægsplads i Havnegade. Under Maskinmanøveren nægtede Maskinen pludselig at gaa Bak, og det havde til Følge, at »Østersøen« med sin Stævn tørnede mod Dampskibet »Carl«, der laa fortøjet ved Kajen. Skibet tørnede »Carl«s Agterstævn om Bagbord, hvorved der blev trykket 2 Plader ind i Skibet, ligesom to Rundlister knækkede og nogle Støtter blev bøjet. »Østersøen« derimod led ingen Skade.

Efter Oplæsningen af Rapporten, som blev bekræftet af de Mødende, sluttede Forhøret.

Skibssalg

Skibsreder Th. Lindholmer, København, har til Skibsfører Orla Nielsen, Bandholm, solgt Motorsejler »Den gamle« af København for et Beløb af 32,000 Kr.

»Den gamle Eg«, der er paa 65 Tons og forsynet med en Olieomotor paa 50 HK., er bygget 1889.

Motorsejleren »Mester« af Rudkøbing, som har været benyttet til Dykkervirksomhed, er af Ejeren, Skibsfører P.

Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver
til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE
Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

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

Due, Rudkøbing, med alt Dykkerinventar solgt til Skibsfører L. Nielsen, Bandholm.

»Mester«, der er bygget 1880 i Odense, er paa 60 Tons, og den er udstyret med en Motor, indsat 1940, paa 55 HK. Købesummen er ca. 42,000 Kr.

Motorskibet strandede paa Hesselø

Ved Københavns Søret har der været afgivet Søforklaring for MS. »Hela« af Svendborg, Kaptajn C. H. Christensen, der den 25. ds. strandede paa Hesselø.

Kaptajn Christensen forklarede, at »Hela« var afgaaet fra Aarhus med en Ladning Brunkul bestemt for København den 24. ds. Han passerede Schultz' Grund Kl. 22,45 og satte Kursen 5 Sømil Syd om Hesselø. Kl. 2,15 tog Skibet Grunden, Vejret var diset, og Kaptajnen forment, det skete paa Hesseløs Nordvest-Rev.

Han satte Motoren i Gang, og efter tre Timers Arbejde lykkedes det at komme flot, hvorefter han konstaterede, at Skibet havde faaet en mindre Lækage.

Kaptajnen tilføjede, at han selv var til Rørs hele Tiden, og om Grunden til Strandingen kunde han kun tænke sig, at det maatte skyldes Strømsætningen, da der ikke var noget i Vejen med Kompasset.

Efter at Bedstemand Mathiesen havde bekræftet Kaptajnen's Forklaring, afsluttedes Forhøret.

Forsvundet for 20 Aar siden

Ved Retten i Marstal er der i disse Dage anlagt Sag med Skibsfører Hans Hansen, Marstal. Grunden er den, at man ikke har hørt noget til Hansen i de sidste 20 Aar, og hans Børn ønsker nu at faa overdraget hans efterladte Formue. Skibsfører Hansen førte en tremastet Skonneret, der forsvandt i November 1918, og siden er der ikke hørt hverken fra Skibet eller dets Besætning.

Kronborg-Museet

Kronborg-Museets Aabningstider ændres fra i Dag. I Oktober Maaned er Museet aabent daglig fra Kl. 11—16 og derefter indtil Udgangen af Marts daglig fra Kl. 11—15.

Nationalitetsmærket manglede

Skibsfører *Alfr. Svend Petersen*, København, har ved Sø- og Handelsretten faaet en Bøde paa 25 Kr., fordi han med Motorgaleasen »Valdemar«, der ikke var forsynet med Nationalitetsmærke, var sejlet til Limhamn. Petersen forklarede, at Skibet havde været paa Værft og var blevet malet, og saa var Mærket ikke blevet malet paa igen, men han mente, at det var nok, naar Skibet førte Dannebrog i Mastetoppen.

De svenske Lejdeskibe

Ikke færre end 5 Lejdeskibe er i denne Uge kommet ind paa svensk Søterritorium, nemlig Rederiaktiebolaget »Nordstiernan«s Motorskib »Peru«, Svensk-Amerika-Meksiko Liniens Motorskib »Tunaholm« samt Motortankskib »Julius«, tilhørende Rederiaktiebolaget Kungsoil, »Sveadrott« tilhørende Stockholmsrederiet »Svea« samt »Falsterbohus« tilhørende Trelleborgs Nya Ångfartygs A.B De medfører Last fra Buenos Aires, hovedsagelig Jordnødder, Bomuldsfrøolie o. lign., bl. a. ca. 3000 Tons Palmekerner. Samtlige 3 Tankskibe medfører fulde Laster Olie for Forsvarets Regning fra nord- og mellemamerikanske Oliehavne.

PERSONALIA

60 Aar

Ingeniør, Orlogskaptajn *Poul Middelboe* fyldte i Gaar — Torsdag — 60 Aar.

Som Søn af tidligere Marineminister, Kontreadmiral Chr.

G. Middelboe gik ogsaa han Sovejen og blev Sekondløjtnant i Marinen i 1905. Samme Efteraar sejlede han som ung Officer om Bord i Skonnerten »Ingolf« til Vestindien og Aaret efter med Krydseren »Heimdal« til Middelhavet. Saa udnævntes han til Premierløjtnant, men kort efter tog han sin Afsked og rejste til Skotland for at studere Skibsbygning. I 1910 vendte han hjem og ansattes ved Burmeister & Wains Skibsbyggeri, hvor han i 1923 blev Driftsbestyrer og senere Underdirektør. I 1933 knyttedes han til Ingeniørfirmaet Dorman, Long & Co. som ledende Ingeniør ved Bygningen af vort største Brobygningsarbejde Størstrømbroen. Indtil Verdenskrigen udbød var han Direktør for og Bestyrelsesformand i Akts. Dansk-engelsk Staalkonstruktion og associeret ovennævnte engelske Ingeniørfirma.

50 Aar

Tidligere Fører af Motorgaleasen *Uranus II* af Rønne, Kaptajn *K. L. Møller*, fyldte 50 Aar i Tirsdags.

40 Aar i D. S. B.s Søfartsvæsen

En af de kendte Skibsførere i De danske Statsbaners Søfartsvæsen, Kaptajn *H. M. Hansen*, kan paa Fredag fejre 40-Aarsdagen for sin Ansættelse i denne Statsinstitution.

Kaptajn Hansen sejlede i sin Ungdom paa Langfart og deltog bl. a. i flere Jordomsejlinger. Han har afljnt sin Værnepligt som Reserveløjtnant i Marinen.

40 Aars Jubilæum

To af Fyr- og Vagervæsenets gamle, veltjente Funktionærer, Fyrmester *M. Bach Svendsen*, Helsingør Fyr, og Fyrmester *Rasmus Hansen* ved Bøgestrømmens Ledefyr, kan begge i Dag fejre 40-Aarsdagen for deres Ansættelse i Fyrvæsenets Tjeneste.

Fyrmester Bach Svendsen blev ansat som Matros i Læso Rende Fyrskib, hvor han gjorde Tjeneste i 8 Aar. I 1911 forflyttedes han til Hals Barre Fyr, og 1921 forfremmedes han til Fyrassistent ved Sletterhage Fyr, og fra 1925 til 1929 gjorde han Tjeneste paa Nordre Rose Fyr og flyttede saa derfra til Sædenstrand Fyr. Udnævnelsen til Fyrmester kom 1940 ved det smukt beliggende og særlig af Fyrfolk eftertragtede Helsingør Fyr.

Fyrmester Bach Svendsen, der er dekoreret med Dannebrogskorset, er kendt som en meget dygtig og omsorgsfuld Funktionær, der er afholdt af alle indenfor den store og betydningfulde Etat.

Fyrmester Rasmus Hansen ved Bøgestrømmens Ledefyr har foruden dette Hverv, som han med stor Akkuratesse har passet gennem de 40 Aar, en anden Virksomhed; han er nemlig Ejer af den smukt beliggende »Fyrgaard«, som han driver med lige saa stor Sagkundskab som sin Fyrtjeneste.

Afsked med Fyrvæsenet

En af Fyr- og Vagervæsenets kendte gamle Funktionærer, Overfyrmester *H. A. Christiansen* ved Fæno Fyr, forlader med denne Maaned's Udgang Fyrvæsenet, som han har tilhørt i noget over 41 Aar. Overfyrmester Christiansen flytter samtidig til Læso, hvor han er født.

Tilbage til Sverige

Skibsreder *Gösta Dalman*, der i nogen Tid har opholdt sig i København, er rejst tilbage til Sverige.

Nyt Særetsmedlem

Sjællands Stiftamt har beskikket Kutterfører *J. Olsen*, Helligkorsvej 71, Roskilde, til for Tiden fra den 1. Oktober 1943 til den 31. December 1946 at være Særetsmedlem i Københavns Amt i Stedet for flv. Skibsfører C. B. Thomsen, Himmelev pr. Roskilde, hvem man efter Anmodning fra den 1. Oktober 1943 at regne har fritaget for Hvervet.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Redaktør:
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 Langellniekajen 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 6,8 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelffartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhejdede 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 Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landsette syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og ber 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 lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsning og Lading. I Frihavnen besørger Løsning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 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 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 Fløskørlhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havnsafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtaende 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. — Løsning og Læsning: Løsning og Læsning besørger af horeværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fløskørlhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havnsafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 20 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. Havnsponge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelffartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Løsning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnsponge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 30 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpønge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Løsning 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: Ophallingsbedding 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 besjæles 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. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet Indsejlingen gunstigt. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havnsafgifter 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. Bugserdamp. uforuds. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsning og Læsning besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 8,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havnsafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodst.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 5 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Løsnings- og Læsningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 30. September 1943.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1459. Sverige. Sejllobet Storkläppen—Idö. Finnkartens Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 41/1958. Stockholm 1943.)

Finnkartens Fyr paa c. 57° 47' N. 16° 48' E. viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10^s.

1460. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib ombyttet med Reservefyrskib for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 41/1955. Stockholm 1943.)

Grepen Fyrskib paa c. 60° 28',₁ N. 18° 17',₆ E. er for Vinterperioden ombyttet med et Reservefyrskib, paa hvis Sider er malet *Reserv*. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandret.

1461. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wick. Heisternest Sejllob atter oprenset.

(N. f. S. Nr. 38/2085. Berlin 1943.)

Sejllobet til *Heisternest* paa c. 54° 42' N. 18° 41' E. er oprenset. Den røde Tønde A er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 16/723 1943.)

1462. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejllob. Prohner Wick. Skydeomraade.

(N. f. S. Nr. 38/2087. Berlin 1943.)

Foruden det i E. f. S. Nr. 36/1381 1943 nævnte Skydeomraade, *Prohner Wick A*, er oprettet et Skydeomraade *Prohner Wick B*, der begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 54° 22' 33" N. 13° 05' 20" E. | d) 54° 24' 22" N. 13° 05' 06" E. |
| b) 54° 23' 19" N. 13° 04' 15" E. | e) 54° 23' 40" N. 13° 05' 49" E. |
| c) 54° 24' 23" N. 13° 04' 16" E. | f) 54° 23' 17" N. 13° 05' 48" E. |

(Se Tillæg.)

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

1463. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.

Den nye Del af S.-lige Havnemole i *Helsingør* Havn paa c. $56^{\circ} 02',1$ N. $12^{\circ} 37',4$ E. er nu paa en Længde af c. 100 m ført op til en Højde af $0,5$ m over Vandoverfladen. Paa den resterende, c. 45 m lange Del af den nye Mole, der naar ud til c. 60 m E. t. S. for Pladsen for Lodshuset paa den gamle Mole, er Arbejderne foreløbig ført op til $9,4$ m under Overfladen.

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

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

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

(E. f. S. Nr. 1/81 1943.)

1464. Sverige. Sundet. Kopparverket. Baaker opført.

(U. f. s. Nr. 41/1968. Stockholm 1943.)

Til Afmærkning af en c. 70 m N. for *Kopparverkshavnens* N.-ligste Del udlagt Afbøbsledning, som strækker sig 500 m ud fra Kysten, er opført 2 Baaker med hvide Trekanter med sorte, lodrette Midterfelter. Trekanten paa Forbaaken paa $56^{\circ} 00',68$ N. $12^{\circ} 42',67$ E. har opadvendt Spids, Bagbaaken, 72 m 87° fra Forbaaken har nedadvendt Spids.

(Dansko Lods III, Side 25.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1465. Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser.

Paa Grund af Skarpskydningsøvelser, der vil blive afholdt paa *Melby-Tollerup* Overdrev, er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art forbudt inden for et med Bøjer afmærket Omraade ved *Sjællands Nordkyst* Nord for *Melby*, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende 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. | e) $56^{\circ} 05' 42''$ N. $12^{\circ} 01' 33''$ E. |
| c) $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 42''$ E. | f) $56^{\circ} 02' 20''$ N. $12^{\circ} 01' 00''$ E. |

Omraadet kan dog frit passeres hver Dag i Tiden Kl. 0200—0700.

Det ovennævnte Omraade vil paa visse Dage fra Kl. 0800 til 1 Time efter Solnedgang blive udvidet med et med sorte Spidstønder afmærket Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) $56^{\circ} 03' 40''$ N. $11^{\circ} 53' 14''$ E. | d) $56^{\circ} 10' 00''$ N. $12^{\circ} 03' 00''$ E. |
| b) $56^{\circ} 07' 50''$ N. $11^{\circ} 49' 37''$ E. | e) $56^{\circ} 08' 08''$ N. $12^{\circ} 07' 04''$ E. |
| c) $56^{\circ} 10' 00''$ N. $11^{\circ} 54' 36''$ E. | f) $56^{\circ} 03' 38''$ N. $12^{\circ} 03' 47''$ E. |

Naar det udvidede Omraade er spærret, vil dette blive tilkendegivet ved Visning af 1 sort Cylinder paa

Hesselø Fyr paa c. $56^{\circ} 12'$ N. $11^{\circ} 43'$ E.,

Spodsbjærg Fyr paa c. $55^{\circ} 59'$ N. $11^{\circ} 52'$ E.,

Nakkehoved Fyr paa c. $56^{\circ} 07'$ N. $12^{\circ} 21'$ E. og

Kronborg Signalstation paa c. $56^{\circ} 02'$ N. $12^{\circ} 38'$ E.

Signalerne, der normalt sættes ved Solopgang, angiver, at Omraadet er spærret den paagældende Dag.

(E. f. S. Nr. 1/210 1943.)

1466. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 22. September 1943 fandtes Dybden ikke at være under $6,3$ m ved Middelvandstand.

(E. f. S. Nr. 35/1357 1943.)

1467. Danmark. Kattegat. Spodsbjærg NW. Vrag nedsprængt. Vragvager ind-draget.

Det paa $56^{\circ} 03' 35''$ N. $11^{\circ} 42' 50''$ E., c. 7 Sm 316° fra *Spodsbjærg* Fyr, sunkne Vrag er nedsprængt til en mindste Dybde over Vragresterne af 17 m. Den ved Vraget udlagte Vragvager med 2 grønne Flag er inddraget.

(E. f. S. Nr. 12/640 1943. Kort Nr. 103, 102, 100, 125 og 180.)

1468. Danmark. Kattegat. Læsø W. Vrag.

Et Vrag, at hvilket Klyverbom og Master rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa c. $57^{\circ} 15',_5$ N. $10^{\circ} 50',_8$ E., c. $0,9$ Sm W. for *Læsø W.*-ligste Pynt.

1469. Norge. Oslofjorden. Tingvallagrunnen Lystønde flyttet.

(E. f. S. Nr. 17/537. Oslo 1943.)

Tingvallagrunnen Lystønde er flyttet c. 20 m i Retning 7° og er nu udlagt i 10 m Vand paa c. $59^{\circ} 53' 57''$ N. $10^{\circ} 44' 20''$ E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1470. Norge. Løfoten. Hemningsværstraumen. Stamsund Fyr nedlagt. Nyt Fyr tændt.**

(E. f. S. Nr. 17/516. Oslo 1943.)

1. *Stamsund* Fyr paa c. $68^{\circ} 07',_1$ N. $13^{\circ} 51',_7$ E. er nedlagt.

2. c. 20 m SW. for ovennævnte Fyrs Plads er tændt et nyt Fyr, *Stamsund* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: $19,8$ m. Synsvidde: 13 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Fundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra 265° til 350° . | 4. Rødt i Pej. fra 24° til 121° . |
| 2. Grønt i — - 350° - 18° . | 5. Hvidt i — - 121° - 169° . |
| 3. Hvidt i — - 18° - 24° . | |

Brændetid: 7. August—29. April.

1471. Norge. Nord-Helgeland. Gåsværffjorden. Bremholmen. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 17/515. Oslo 1943.)

Bremholmen Fyr er tændt paa $66^{\circ} 52' 06''$ N. $13^{\circ} 20' 03''$ E., paa Midten af *Nordre Bremholmen*, og viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: $11,3$ Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og $6,5$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|--|
| 1. Grønt i Pej. fra 1° til 90° . | 7. Hvidt i Pej. fra 231° til $245^{\circ},_5$. |
| 2. Hvidt i — - 90° - 111° . | 8. Grønt i — - $245^{\circ},_5$ - $274^{\circ},_5$. |
| 3. Rødt i — - 111° - 137° . | 9. Hvidt i — - $274^{\circ},_5$ - $280^{\circ},_5$. |
| 4. Grønt i — - 137° - 177° . | 10. Rødt i — - $280^{\circ},_5$ - $282^{\circ},_5$. |
| 5. Hvidt i — - 177° - 184° . | 11. Hvidt i — - $282^{\circ},_5$ - 285° . |
| 6. Rødt i — - 184° - 231° . | 12. Rødt i — - 285° - 1° . |

Brændetid: 1. August—5. Maj.

1472. Norge. Salta. Nordfolla. Nordfold molo Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 17/513. Oslo 1943.)

Nordfold molo Fyr paa $66^{\circ} 45' 56''$ N. $15^{\circ} 15' 17''$ E. viser hvidt og rødt Et-Blink hver 5^s , og lyser som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra 236° til 210° . | 2. Rødt i Pej. fra 210° til 236° . |
|---|--|

1473. Norge. Bjugn fjord. Uthaug. Natspærring.

(N. f. S. Nr. 38/2122. Berlin 1943.)

Fra 15. August til 30. April er Indsejling til *Uthaug* Havn paa c. $63^{\circ} 44'$ N. $9^{\circ} 36'$ E. forbudt i Tiden: Kl. 2200—0600.

1474. Norge. Trondheimsfjorden. Strindfjorden. Ambornes S. Vrag rapporteret.

(E. f. S. Nr. 17/509. Oslo 1943.)

Et Skib rapporterer at have rørt et Vrag paa c. $63^{\circ} 34',_1$ N. $10^{\circ} 25',_8$ E., 200—300 m fra Land ved *Ambornes*.

1475. Norge. Møre og Romsdal. Auresund. Barlaup W. Grund rapporteret.
(E. f. S. Nr. 17/518. Oslo 1943.)
En Grund med c. 3 m Vand ved Lavvande rapporteres paa c. 63° 16' 40" N. 8° 29' 50" E., c. 470 m 109° fra *Sveholmen* Fyr og c. 60 m fra nærmeste Land.
1476. Norge. Alesund. Natspærring. Rettelse til E. f. S. Nr. 37/1414 1943.
(N. f. S. Nr. 38/2147. Berlin 1943.)
Den i E. f. S. Nr. 37/1414 1943, Punkt 3 c nævnte Plads 62° 26',₅ N. 6° 04',₆ E. rettes til 62° 28',₅ N. 6° 04',₆ E.
(E. f. S. Nr. 37/1414 1943.)
1477. Norge. Granesund. Natspærring.
(N. f. S. Nr. 38/2154. Berlin 1943.)
Besejling af *Granesund* er forbudt i Tiden: Kl. 2200—0600 indenfor et Omraade, der begrænses
mod Syd af en Linie fra *Alleoy* paa 61° 19' 14" N. 5° 01' 08" E. over *Grofeholm* S.-Pynt og *Fladøy* S.-Pynt til *Langenes* Fyr paa c. 61° 19',₃ N. 5° 05',₀ E.
mod Nord af Breddeparallelle 61° 22',₈ N.
1478. Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader ophævet.
(N. f. S. Nr. 33/2120. Berlin 1943.)
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 2/278 1943 meddeles, at Spærringen i Tiden Kl. 2200—0600 af de deri under Pkt. 3 og 4 nævnte Omraader i *Herdlesund* og i *Sætreosen* N. for *Herdla* paa c. 60° 35' N. 4° 58' E. atter er ophævet.
(E. f. S. Nr. 2/278 1943.)
1479. Norge. Rogaland. Boknaftæet. Oplysning om Grunde og Somærker.
(E. f. S. Nr. 17/510. Oslo 1943.)
1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/877 1943 meddeles, at der ved nærmere Undersøgelse yderligere er fundet følgende to Grunde:
a) En 6,₇ m Grund paa 59° 16' 15" N. 5° 26' 59" E., 150 m 317° fra *Rauholmflu* Jernstang.
b) En 3,₄ m Grund paa 56° 16' 13" N. 5° 27' 08" E., 60 m 30° fra *Rauholmflu* Jernstang. Grunden ligger indenfor 6 m Kurven.
2. a) Den sorte Stage er ikke udlagt paa 7,₅ m Grunden paa 59° 16' 14" N. 5° 26' 56" E., men paa den under Punkt 1. a. nævnte 6,₇ m Grund.
b) Jernstangen paa *Teistholmens* E.-Side staar paa 59° 16' 24" N. 5° 27' 03" E., 50 m 209° fra dens tidligere, i Kortet angivne Plads.
(E. f. S. Nr. 19/877 1943.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1480. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.
Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 16. September 1943 udsendt følgende Bekendtgørelse:
I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i det Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

I Indsejlingen til *Esbjærg*:

- a) 55° 28' 00" N. 8° 24' 54" E. c) 55° 28' 54" N. 8° 24' 42" E.
b) 55° 28' 30" N. 8° 25' 18" E. d) 55° 28' 36" N. 8° 24' 18" E.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
(E. f. S. Nr. 22/984 og 37/1415 1943.)

1481. Tyskland. Oplysning om Sommertid.

(N. f. S. Nr. 38/2155. Berlin 1943.)

1. Sommertid ophører i *Tyskland* den 4. Oktober 1943 Kl. 0300, idet Uret paa dette Tidspunkt stilles 1 Time tilbage til Kl. 0200.

2. Den 3. April 1944 Kl. 0200 indføres i *Tyskland* atter Sommertid, idet Uret da stilles 1 Time frem til Kl. 0300.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller
Bogs Nr.

Finland:

R 34 Mustaklupu—Lyökki. (Udkommet August 1943).

Som Følge af ny Opmaaling er Kortets Gradnet forskudt 4" mod Syd og 14" mod Vest, hvorfor der i de tidligere udgivne Kort skal lægges 4" til Bredden og 14" til Længden.

Tillæg.**I. Østersøen.****1482. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lidingön—Fjäderholmarna. Kabel udlagt. Ankringsforbud.**

(U. f. s. Nr. 41/1992. Stockholm 1943.)

Et Kabel er udlagt mellem Øen *Libertus* ved *Fjädarholmarna* og et Punkt paa c. 59° 20',₄ N. 18° 11',₈ E., c. 350 m E. for *Mölna* Bro. Kablet er afmærket med to hvidmalede Skilte ved *Mölna* Bro.

Det er forbudt at ankre paa begge Sider af Kablet inden for en Afstand af 150 m fra dette.

1483. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Havneomraade. Nyt Sejløb. Nye Sømærker.

(U. f. s. Nr. 26/513. Helsingfors 1943.)

Fra Ledefyrene *Kastens* og *Emilias* Fyrlinie er et nyt 3,₀ m Sejløb opmaalt S. om Holmen *Mansikkasaari* og er afmærket med to hvide Stager med sort Bælte og 1 nedadvendt Kost, udlagt paa henholdsvis 63° 06' 23" N. 21° 34' 52" E. og 63° 06' 25" N. 21° 34' 47" E.

1484. Finland. Bottniske Bugt. Rönnskärs Sejløb. Sømærker flyttet.

(U. f. s. Nr. 26/514. Helsingfors 1943.)

Nedennævnte Sømærker er flyttet, som følger:

1. Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa 63° 05' 52" N. 20° 50' 30" E. til 63° 05' 48" N. 20° 50' 32" E.

2. Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa 63° 05' 53" N. 20° 51' 27" E. til 63° 05' 57" N. 20° 51' 27" E.

3. Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa 63° 06' 01" N. 20° 52' 00" E. til 63° 06' 00" N. 20° 52' 02" E.

4. Den hvide Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 63° 05' 47" N. 20° 51' 55" E. til 63° 05' 46" N. 20° 51' 27" E.

1485. Finland. Bottniske Bugt. Lyökki. Nye Ledebaaker.

(U. f. s. Nr. 26/515. Helsingfors 1943.)

Følgende nye Ledebaaker er opført:

a) *Nurminen nedre* Baake paa 60° 52' 50" N. 21° 09' 59" E.

b) *Nurminen övre* Baake paa 60° 52' 12" N. 21° 10' 05" E.

Pladserne svarer til Gradnettet i det nye, *finske* Kort Nr. 34, August 1943 (se Afsnit XI, Side 321).

1486. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Åland. Fiskö. Nye Sømærker udlagt.
 (U. f. s. Nr. 26/517. Helsingfors 1943.)
 Følgende nye Sømærker er udlagt:
 En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa hver af Pladserne:
 a) $60^{\circ} 26' 30''$ N. $20^{\circ} 55' 10''$ E.
 b) $60^{\circ} 26' 28''$ N. $20^{\circ} 54' 40''$ E.
 En hvid Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa
 c) $60^{\circ} 26' 23''$ N. $20^{\circ} 54' 33''$ E.

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

1487. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede SE. Vrag fjernet.
 Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 32' 46''$ N. $12^{\circ} 20' 19''$ E., c. 2 Sm 127° fra *Mosedø* Havn, er fjernet.
 (E. f. S. Nr. 33/1316 1943.)
1488. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.
 Oplysning om Dybde.
 Ved Opmaaling den 25. September 1943 af den gravede Rende mellem *Ganle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $6,1$ m i E.-Siden af Renden, $6,5$ m i Midten af Renden og $6,0$ m i W.-Siden af Renden.
 c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ E.
 (E. f. S. Nr. 36/1383 1943.)
1489. (T). Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke midlertidigt forsvundet.
Agersø Flak W. hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost paa $55^{\circ} 12' (18'')$ N. $11^{\circ} 06' (36'')$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.
1490. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 27. September 1943 fandtes Dybden i Baakelinien at være $2,1$ m.
 (E. f. S. Nr. 31/1239 1943.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-

porters and Various

Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

**DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN****SKULD**

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke
PENSIONS-FORSIKRING er Tidens LøsenPENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er StedetAnstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**SIMONSEN & MØLLER**
STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSEDAMPSKIBSSELSKABET
PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

Telefon: 4242 & 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**EINAR SCHMITH**
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

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

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.
(S. OLSEN)HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.
PAKHUS: TEGLHOLMENHOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 40

FREDAG 8. OKTOBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Skibstabene under denne Krig har antaget endnu større Dimensioner end under den første Verdenskrig. Tyskerne meddelte saaledes i Anledning af Fireaarsdagen for Krigens Udbrud, at der var sænket omkring 32,6 Millioner B.R.T. eller omtrent lige saa megen Tonnage som Englænderne og Amerikanerne disponerede over før Krigens Begyndelse. I dette Tal var Axemagternes Tab ikke inkluderet, men det ligger naturligvis i Sagens Natur, at Krigsoperationerne ogsaa har været i Stand til at dække, om ikke hele deres Tab, saa dog en betydelig Del deraf, takket være det voldsomme Tempo i den amerikanske Skibsbygningsindustri, der endog endnu ikke synes at have passeret Højdepunktet for dens Produktionskraft. Hvorledes Forholdene paa dette Omraade stiller sig for Axemagterne kommer man næppe til fuld Klarhed over før efter Krigens Afslutning, selv om forskellige japanske Udtalelser kunde tyde paa, at i hvert Fald denne Axepartner ogsaa havde Vanskeligheder paa Tonnagens Omraade. Denne Udvikling gør det klart, at ved Krigens Afslutning vil den maritime Rangfølge mellem de krigsførende være betydeligt forrykket, men ogsaa de neutrale er underkastet Krigens haarde Love og maa tage dens Konsekvenser. En svensk Avis har saaledes udarbejdet en Statistik, hvoraf det fremgaar, at ikke mindre end ca. 4,6 Milioner Tons neutral Tonnage er gaaet tabt paa Grund af Krigsaarsager, heraf 209 svenske Skibe paa tilsammen ca. 837.000 B.R.T.

I Betragtning af, at de tre skandinaviske Lande indenfor de neutrale Kredse sammen med Grækenland var langt de største Søfartsnationer, vil de skandinaviske Redere være stillet overfor vanskelige Problemer, naar de efter Krigens Afslutning skal til at genopbygge deres Flaader. I Sverige er der ganske vist bygget en hel Del under Krigens, men dog langt fra nok til at dække Tabene, og for Norges Vedkommende har Forholdene været betydeligt vanskeligere.

Situationen paa de oversøiske Markeder er, da den engelske og amerikanske Regeringskontrol praktisk talt gør sig gældende paa alle Omraader, ikke underkastet større Svingninger. Tildelingerne til de forskellige Trades kan variere noget fra Uge til Uge, men den økonomiske Liberalismes Grundlov — nemlig Loven om Tilbud og Efterspørgsel — er saa godt som sat ud af Funktion. De sidste Meddelelser til svenske Blade fra New York gaar ud paa, at *War Shipping Administration* har forøget Tildelingen af Tonnage noget til Sukkerfarten fra Cuba til Staterne, men Raterne er uforandret 32 Cts. plus 47 pCt. for Cuba/U.S.N.H., og 38 Cts. plus 78 pCt. til Golfen. Der meddeles ligeledes om øgede Tildelinger til de forskellige Malmfarter paa Basis af uforandrede Rater.

De engelske Markeder søger stadig Tonnage for Kul til Port Said og Alexandria til 90/- og til Azorerne til 70/-.

I fri Trade noteres Korn fra River Plate til Portugal uforandret i \$60. og Hvede i Sække fra Buenos Aires til Callao er sluttet til \$30. Stykgods fra Buenos Aires til Capetown/Durban range kan stadig tage Tonnage til \$100.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene ufor-

andrede. Enkelte Baade er sluttet for Kul, Koks eller Briketter fra Tyskland til Danmark. Der har ogsaa været lidt Forretning i Salpeterfarten fra Norge til Danmark til omkring Kr. 17/18 men iøvrigt er Nærmarkederne stort set uforandrede.

SKIBSSALGSMARKEDET

Københavns Skibssalgsbureau ved *Charles Hvilsom* har udsendt en Oversigt over danske Skibssalg i Aarets 3. Kvartal.

Det hedder i Oversigten bl. a.: I vor sidste Kvartalsrapport oplyste vi, at Efterspørgslen efter den mindre Skibstonnage havde kulmineret, og i Maanederne Juli, August, September har der ogsaa været ringe Interesse for mindre Skibe. Man venter, at der først efter Krigens Afslutning vil komme mere Liv over dette Marked.

Af den Række Skibe, som er solgt i det nu forløbne Kvartal, viser det sig, at Priserne stadig har ligget langt over, hvad man har kunnet vente, og vi skal derfor nævne nogle enkelte Priser. Et Skib paa 85 Tons d. w., bygget 1876, blev solgt for 26,000 Kr. Et Skib paa 100 Tons d. w., bygget af Staal 1906, kostede 135,000 Kr. En Skonnert paa 370 Tons d. w., bygget 1904 af Eg, 210,000 Kr.

I de forløbne 3 Maaneder har der kun været handlet med tilsammen 17 Skibe paa mellem 40 og 170 Tons d. w., og kun et enkelt Skib paa 370 Tons d. w.

Af Nybygninger af Træskibe er der kun afgivet ganske faa Ordre, og af Dampere er der kun en enkelt Baad paa 670 Tons d. w. i Markedet. Københavns Skibssalgsbureau har dog en Række Skibe til Salg.

LETTE BAADE MAA IKKE LIGGE VED NORD-SJÆLLANDS KYST

Politiet har modtaget en Forordning om, at lettere Fartøjer som Kajakker, Robaade m. v. ikke maa ligge ved Kysten eller i Havnene langs den nordsjællandske Kyst fra København til Hundested, men skal transporteres 4 km ind i Landet.

NY HANDELS-AFTALE MED NORGE

Den 1. Oktober er der undertegnet en Overenskomst Dangaende den dansk-norske Samhandel i Tiden 1. Oktober 1943—31. Marts 1944. Overenskomsten forudsætter en Udførsel af danske Varer til Norge i nævnte Tidsrum til en Værdi af 23 Mill. Kr. De danske Leverancer til Norge vil blive Levnedsmidler samt forskellige Industrivarer, bl. a. Maskiner og Medicinalvarer. Leverancerne af norske Varer vil omfatte Kunstgødning, Papir, Papirmasse og andre Raavarer til den danske Industri.

ODENSE HAVNS NYE BASSIN INDVIET

I Gaar — torsdag — paa den Dag da det første Skib, nemlig Jagten *Neptunus* af København for 140 Ar siden sejlede ind gennem Odense Kanal og lagde til i Odense — blev det store nye Havnebassin fyldt med Vand, der blev ledet ind gennem et Rør i den smalle Dæmning, som i Øjeblikket adskiller det nye Bassin fra de to gamle.

Ifølge det fastlagte Byggeprogram skal hele Havneudvidelsen være fuldført i Løbet af fem Aar. Ved Udvidelsen øges den nuværende Kajplads med omkring 25 pCt., idet der bygges ca. 135 Meter Bolværk med 6 Meters Vanddybde og 455 Meter med 7,5 Meter Vanddybde.

Endvidere udvides det gamle Havnebassin til den dobbelte Bredde ca. 80 Meter, og der graves et nyt Svajebassin, hvor der kan svajes Skibe paa indtil 170 Meter i Længden mod tidligere 145 Meter. Ved Udvidelsen fjernes ialt ca. 500,000 Kubikmeter Jord, og der er fremstillet godt 2000 Tons Tørv af den opgravede Tørvemasse. Omkostningerne ved Havneudvidelsen kommer til at ligge omkring 2¾ Mill. Kr. og hertil kommer Udgiften til Arealerhvervelser paa ca. 800,000 Kr. minus Statens Tilskud paa ca. 600,000 Kr. Samtidig med Havneudvidelsen udfører Byen store Arbejder i Havnens Nærhed, og disse Arbejder koster Byen ca. 1,5 Mill. Kr. I Forbindelse med Havneudvidelsen har man i Fjor ladet hele Kanalen uddybe, saa den overalt har en Vanddybde paa 7,5 Meter. Dette Arbejde har kostet en halv Million Kroner.

DØDSBUDSKAB FRA HAVET

En ung Maskinmester *Torben C. C. Jerichow*, Odense, er, efter hvad Maskinmestrens Forenings Medlemsblad meddeler, omkommet paa Havet som Følge af Krigsforlis.

Maskinmester Jerichow var født i Aarhus som Søn af Inspektør O. Jerichow. Den faglige Uddannelse fik han paa Odense Staalskibsværft — og i 1932 Maskinisteksamen. Han sejlede derefter som Maskinassistent i forskellige danske Skibe, indtil han i 1938 kom om Bord i Motorskibet »Nordvest«, og efter den Tid har han ikke været hjemme, ligesom Familien heller ikke har haft Forbindelse med ham, siden han tog ud paa den lange Rejse. Døden ramte den unge Maskinmester den 8. Juni 1942 i Atlanterhavet.

Maskinmester Jerichow, der var ugift, efterlader sin gamle Fader, der nu bor i Odense, og en Broder og en Søster, der bor i København.

STOR DISKUSSION OM DEN PLANLAGTE SVENSK ØSTAFRIKALINIE

Som allerede tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* er der i Sverige dannet et nyt Rederiforetagende, der har til Hensigt efter Krigen at begynde Liniefart paa Sverige samt de øvrige skandinaviske Lande og Havne paa den østafrikanske Kyst ned til Mosambique. Denne Linie, der vil faa Navnet Svenska Ostafrika Linien, skal drives i Forbindelse med Svea Bolaget, hvis Direktør *Emanuel Högberg*, der ogsaa skal lede det nye Foretagende, har udtalt, at et af de transoceanske Markeder, som Sverige før Krigen savnede direkte Forbindelse med, var det østafrikanske. Han udtalte videre, at der i de Omraader af Østafrika, hvortil man har beregnet Farten, vil byde paa store Fremtidsmuligheder for svenske Eksportvarer som Papir, Tændstikker, Bygningmateriel, Maskiner og Træ. Han fremholder endvidere, at Skandinavien vil kunne faa mange værdifulde Produkter, saasom Bomuld, Hamp, Krydderier og den til Margarinefabrikationen saa nødvendige Copra.

Den nye Linies Oprettelse har imidlertid fremkaldt en temmelig skarp Meningsudveksling, idet der er rejst Indsigelse fra Transatlantics Leder, Generalkonsul *Gunnar Carlsson*. Generalkonsulen har til den svenske Presse udtalt, at Transatlantic allerede i flere Aar før Verdenskrigen drev regelmæssig Fart paa Portugisisk Østafrika, og det er en given Sag, at disse Linier vil blive genoptaget, naar Krigen er til Ende. Han tilføjer endvidere, at der allerede gennem lang Tid har været svenske og norske Linier paa hele Østafrika-Kysten.

Fra dansk Side kan iøvrigt som et Led i Diskussionen anføres, at Det østasiatiske Kompagni principielt holder paa sine Rettigheder i Østafrika, hvor Kompagniet har drevet en saa regelmæs-

sig Fart, som det har været muligt. Disse Rettigheder vil man ogsaa efter Krigen holde fast paa.

— Sveabolagets Skridt, siger den svenske Generalkonsul videre, er forbavsende, og det maa i sig anses at indebære et nyt og uvelkomment Stadium i den svenske Liniesøfartspolitik, hvor det hidtil har været en uskreven Lov, at man respekterede hverandres Interesser.

Generalkonsul *Gunnar Carlsson* udtaler endvidere, at det i Øjeblikket ikke er muligt at udtale sig om, hvad Sveabolagets Beslutning kan føre til, men hvis den bliver ført ud i Livet, vil det faa Konsekvenser, der ikke er til nogen Lykke for svensk Søfart.

Direktør *Högberg* har taget til Genmæle over for Generalkonsulen, idet han hævder, at det vil være den planlagte Linies Hovedformaal at skaffe direkte og regelmæssig Forbindelse mellem Sverige og Britisk Østafrika, som hidtil har savnet svensk Linieforbindelse, og desuden til de nordlige Havne i Portugisisk Østafrika, paa hvilke Transatlantic ikke har drevet regelmæssig Fart fra Sverige. Efter hvad det er ham bekendt — siger Direktør *Högberg* — har Transatlantics Trafik ikke strakt sig til Havne Nord for Beira. Han tilføjer, at den planlagte Rute vil blive drevet med Hensyntagen til den af Generalkonsul *Gunnar Carlsson* paaberaabte uskrevne Lov.

Direktør *Högbergs* Svar er nu blevet imødegaaet af yderligere et Indlæg fra Generalkonsulen, der hævder, at det af Direktør *Högbergs* egne Udtalelser klart fremgaar, at det ogsaa er Hensigten at inkludere Portugisisk Østafrika i den nye Linies Virkefelt. Han fremholder, at Transatlantic og det med Transatlantic samsejlende norske Rederi i 1938 ekspederede ikke mindre end 28 Skibe til Portugisisk Østafrika, og at Størstedelen af disse Skibe vendte tilbage til Sverige medførende Last fra Portugisisk Østafrika, inklusive Havne Nord for Beira. Selv om det nye Rederi skulde vælge andre Anløbspladser i Portugisisk Østafrika end de, der regelmæssigt anløbes af Trans-Skibene, saa indebærer det jo i sig ikke Aabningen af et nyt Marked, men kun et Forsøg paa at trække Lasten fra en Havn til en anden og dermed fra Trans-Linien til egne Skibe.

Generalkonsul *Carlsson* fremhæver endvidere, at praktisk taget al Copra fra Portugisisk Østafrika afskibes fra Havnene *Quelimane* og *Macuse*. Fra begge disse Havne har Trans-Skibene fragtet betydelige Mængder Copra.

KOMMANDØRKAPTJAJN WETTER UDNÆVNT TIL SVENSK KONTREADMIRAL

Fra Stockholm meddeles det, at Svenska Orientliniens Chef, Kommandørkaptajn *Erik Wetter* er blevet udnævnt til Kontreadmiral i Admiralitetets Reserve og til Chef for den svenske Marineforvaltning.

Efter hvad der oplyses, vil denne Udnævnelse ikke faa noget Chefskifte til Følge indenfor Orientlinien, idet *Wetter* har betinget sig at blive fritaget for Tjeneste igen efter en begrænset Tid. Han har selv givet Udtryk for, at han betragter Udnævnelsen som en Indkaldelse.

Admiral *Wetter*, der er født i Stockholm i 1889, tog sin Afsked fra den svenske Marine i 1931 for at overtage Posten som Chef for Orientlinien, der under hans Ledelse har udviklet sig til et for Broströmkoncernen meget værdifuldt og indbringende Foretagende med en Flaade af fuldt moderne Skibe.

Indenfor Koncernen er Admiral *Wetter* endvidere administrerende Direktør for Dampskibsselskabet *Tirfing*. Som midlertidig Chef for Orientlinien tiltræder Direktør *Birger Wärm*, der hidtil har ledet Broströms Linieagentur i Stockholm, der paa denne Post midlertidigt afløses af Orientliniens hidtidige Repræsentant i New York, *Åke Belfrage*.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Kockums Varv har til Trelleborg Ångfartygs Nya Aktiebolag leveret Motortankskibet *Lillöhus*, der er bygget til Lloyds højeste Klasse. Nybygningen er helsvejet med Langskibsspanter og har følgende Hoveddimensioner: Længde 465 Fod, Bredde 62 Fod, maalt Dybde 34 Fod 6 Tommer og en Dybgang paa 27 Fod 2 Tommer.

Hovedmaskineriet bestaar af en 7-cylindret dobbeltvirkende Kockum M.A.N. Dieselmotor. Farlen paa fuld Last bliver 14 Knob.

*

Til Rederiaktiebolaget Svea har Öresundsvarvet leveret Motorskibet *Rönnskär*. Skibet er et Søsterskib til Motorskibet *Karskär*, der blev leveret den 6. April — den Dag, da *Rönnskär* blev søsat. Skibet skal indgaa i Rederiets Kystfart og er en formindsket Udgave af Selskabets *W-Baade*, som tidligere er leveret fra Værftet. De er beregnet til Sejlads i Is og er af aaben Shelterdæk-Type, rigget med to Master og forsynet med tre Lasteluger. Skibet, der er paa 800 Tons d. w., drives af en Atlas Dieselmotor, der kan give det en Fart paa 11,5 Knob.

*

Ved Djurgårdsvarvet har Rederiaktiebolaget Soya ladet Damperen *Valösund*, der i sin Tid indkøbtes fra Kristinehamns Ångslups Aktiebolag, ombygge til en moderne Søbus, der har faaet Navnet *Hillersjönäs* og til næste Sommer skal sættes i Fart paa Mälaren. Ombygningen har været meget omfattende, idet der er indrettet en Agtersalon med Plads til 80 Passagerer. Skibet, der blev bygget i Karlstad i 1908, har en Længde af 17,55 Meter.

*

Fra Oskarshamns Værft har der været Søsætning paa det næststørste Skib, Værftet nogensinde har bygget. Det største var Ångbats Aktiebolaget *Ferms* Motorskib *Fermia* paa 6.660 Tons d. w., som blev leveret i 1928. Det nu søsatte Skib er en Lastdamper paa 4.400 Tons med en Længde af 106 Meter. Det nye Skib, der er med faldende Stævn, døbt *Heimdal*.

*

Kalmar Varv har haft Provetur paa den 425 Tons store Motorsejler *Miriam*, der er bygget til Rederiaktiebolaget Arild i Arild. Det har følgende Hoveddimensioner: Længde 40 Meter, maalt Bredde 8,40 Meter, maalt Dybde 3,85 Meter og Dybgang paa Sommerfribord ca. 3,50 Meter. Det er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og forsynet med en 240 Hestekræfter Atlas Dieselmotor.

*

Det omfattende Cementfabrikskompleks i Klagshamn med tilhørende Havn og Jernbaneanlæg er ifølge Meddelelse fra Malmø af A/S Göteborg Bank solgt til Kockums Varv. For en halv Snes Aar siden nedlagdes Fabrikens Drift, efter at Cementkoncernen havde besluttet at koncentrere Fremstillingen paa andre Fabriker. Efter Forlydende har Kockums Varv til Hensigt at bygge et nyt Værft i Klagshamn.

BEMANDINGSPØRGSMAALET FOR DEN SVENSKKE RIGSDAG

Som bekendt blev der i 1936 vedtaget en international Konvention om Bemandingsregler; men Konventionen er ikke ratificeret endnu. I forskellige Lande har man stillet sig afventende til dette Spørgsmaal, hvilket bl. a. har været Tilfældet i de skandinaviske Lande. Imidlertid foreligger der nu Oplysninger om, at den svenske Rigsdag ønsker at optage Spørgsmaalet om Skibenes Bemanning til nærmere Overvejelser.

DEN NYE SEJLRENDE TIL UDDEVALLA

Den nye Sejlrende til Uddevalla gennem Malostrømmen er nu blevet indviet. Hermed gøres en ny Sejlrende tilgængelig for større Skibe, som tidligere har maattet gaa tre Mil udenskærs under ugunstige Vejrforhold og Issituationer.

Den nye Rute er blevet til gennem store Sprængningsarbejder og Opmudringer, som har taget ialt otte Aar at gennemføre. Omkostningerne har været ca. 4 Millioner svenske Kroner.

KRIGSRISIKO-PRÆMIERNE

Præmien for Krigsrisikoforsikring for alle Leverancer over Havet fra De Forenede Stater til Storbritannien er i Midten af September blevet sænket til 4 Procent. Saa lave har Præmierne ikke været siden 1940.

Ogsaa Krigsrisikopræmien for Skibe paa Rejser mellem Nordamerika og Vestindien samt Sydvestafrika, Østafrika og Indien, vest om Kap Comorin og Ceylon er sænket til 8 Procent i Stedet for tidligere 10 og for Rejser øst om Kap Comorin og Ceylon fra 12½ til 10 pCt. Præmierne for Rejser til Australien fra Amerika er sænket fra 10 til 8 Procent og fra Indien Øst om Kap Comorin fra 10 til 7½ Procent. Krigsrisiko-præmierne for Rejser mellem Indiens Vest- og Østkyst er sænket fra 5 til 4½ Procent, for Rejser fra et Punkt mellem Colombo og Tuticorn til Indiens Østkyst fra 3 til 2½ Procent og til Indiens Vestkyst fra 3 til 2 Procent.

BEKYMRING BLANDT DE ENGELSKE TRAMP-REDERE

De engelske Trampredere følger med Bekymring den Udvikling, som Statens Skibsbyggeri gennemløber. Særlig ser man med Ængstelse paa Bestræbelserne paa at øge Skibenes Fart. Man anser det for rimeligt, at den forøgede Fart er rimelig med Hensyn til de Krav, som Krigen stiller, men man opstiller hertil det Spørgsmaal, hvorledes disse Skibe med deres forøgede Omkostninger vil kunne hævde sig, naar der atter bliver Fred.

Under normale Tonnage-Forhold befordredes Laster af Kul, Korn, Malm, Træ og Fosfat ikke med Skibe med mere end 9—10 Knobs Fart, saaledes at det vil være uklogt at forhøje Omkostningerne, uden at det skulde vise sig højt nødvendigt.

Som Eksempel fremhæves det, at et almindeligt Shelterdæksskib paa 9.500 Tons i 1939 ved en Fart af 10 Knob brugte 17—18 Tons Kul paa et Etmaal, medens samme Skib i Dag med en Fart af 11 Knob bruger 26—27 Tons Kul.

Situationen kan naturligvis ændres, hvis der forekommer et andet Fremdriftsmiddel, men saalænge et saadant ikke foreligger, maa Rederne regne med den aktuelle Situation. De mere hurtiggaaende og under Krigen byggede Skibe vil efter Krigen højest kunne anvendes, saa længe Fragterne ligger over det normale. At denne Tilstand skulde strække sig over længere Tid kan man — udfra de Erfaringer, man drog under forrige Verdenskrig — ikke regne med.

SKAL DER BYGGES EN NY »PANAMAKANAL«?

Ifølge Meddelelser har Nicaraguas Præsident, Somoza, erklæret, at Nicaragua er rede til at afgive det nødvendige Landomraade til Bygning af en ny »Panamakanal« og derved skabe en bedre Forbindelse mellem Atlanterhavet og Det stille Ocean.

Planerne om en »Panamakanal« Nr. 2, der er udarbejdet af amerikanske Ingeniører efter Tilskyndelse fra Washington, tilsigter ikke blot en Aflastning af Handelstrafikken paa den »ægte« Panamakanal, men ogsaa militære Hensyn, udtalte Præsident Somoza.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt Shipping-Firma i København

Den hidtidige Leder af Baltic Shipping Company, Frederiksgade 11, Hr. Henning Fink, oplyser, at han efter venskabelig Overenskomst er udtraadt af dette Firma, og at han har startet sin nye Shipping-Virksomhed under sit eget Navn.

Henning Fink har ialt i tyve Aar arbejdet i Shipping-branchen, dels hos Skibsmæglerne J. E. Damkier Petersen i Kolding, Wonsild & Søn i København og dels nu sidst som Leder af Baltic Shipping Company.

Skibet kunde ikke kaskoforsikres

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag vedrørende Handel med en Motorjagt.

Skibsfører *Edvard Olaf Ipsen* og Matros *Robert Schack Ipsen*, København, havde krævet Skibsreder og Entreprenør *Alfred Hyltoft Askholm Larsen* dømt til at ophæve den 27. Marts dette Aar indgaaet Handel, hvorved de af Askholm Larsen havde købt Motorjagten »Kjeld« af Hirtshals for 14,000 Kr. med en Udbetaling af 3000 Kr., og de krævede desuden Askholm Larsen dømt til at betale ialt 6000 Kr. i Erstatning.

Kravet begrundedes med, at det havde vist sig, at Skibet ikke kunde kaskoforsikres, fordi det var for gammelt, hvad Køberne ikke havde faaet Oplysning om, og desuden var der ogsaa givet urigtige Oplysninger om Skibets Dødvægt-Kapacitet og Motorens Hestekræfter.

Askholm Larsen paastod Frifindelse, idet han paastod, at han havde oplyst, at der var Vanskeligheder med at faa Skibet kaskoforsikret, men dette blev bestridt af Køberne.

Sø- og Handelsretten fandt heller ikke denne Paastand bevist, og da han selv havde faaet Afslag fra tre Forsikringselskaber paa Anmodninger om Kaskoforsikringer, uden at give Køberne Besked herom, blev Sagsøgenes Paastand taget til Følge, saaledes at Askholm Larsen dømtes til at ophæve Handelen og betale de erlagte 3000 Kr. tilbage samt at betale Sagens Omkostninger med 500 Kr., medens der iøvrigt ikke fandtes Grundlag for at tilkende Køberne Erstatning.

Mindre Tilskud til Lundeberg Havn

Bestyrelsen for Lundeberg Havn har andraget Svendborg Amtsråd om, at Amtsfondens Tilskud til Anlæg af Havnebassin m. v., som vedtaget, maa blive maksimalt 50,000 Kr., uanset at Statstilskudet er nedsat til maksimalt 92,000 Kr.

Kasse- og Regnskabsudvalget indstillede imidlertid at fastholde sin Vedtagelse om alene at yde Halvdelen af Statstilskudet eller indtil 46,250 Kr., og Indstillingen tiltraadtes.

Kalundborg Havnekasses Underskud

Kalundborg Byraad har godkendt Kalundborg Havnekasses Regnskab med et driftsmæssigt Underskud paa 149,039 Kr. mod budgetteret 113,000 Kr.

Denne tilsyneladende betydelige Overskridelse har dog sin Forklaring, idet Afdragene kun beløber sig til 16,000 Kr., medens Afskrivninger er opført med 97,000 Kr. Dette hænger saaledes sammen, at Kalundborg Havn har faaet Tilsagn om, at Afdragene ikke skulde betales — undtagen til et Pengeinstitut — hvorimod Ministeriet forlangte Afskrivningsreglerne overholdt. Den tilsyneladende Uoverensstemmelse, som herved opstaar, passer altsaa godt nok aligevel.

Skibssalg

Skibsfører *Frede Søndergaard Nielsen* i Nexø har solgt Motorgaleasen »Goldi« til Skibsfører *Otto Gregersen*, Hasle, der i nogle Aar har ført den Skibsmægler *M. Christensen* i Hasle tilhørende Motorskonnert »Svanen«. »Goldi« er bygget i Esbjerg 1903 og hed oprindelig »Martha«. Fra 1916—41 var Skibet hjemmehørende i Ballen paa Samsø. Det maaler 40 Bruttoregistertons og er udstyret med en 71 HK Jönköping Motor.

Motorsejleren »Meggy« af Aalborg er af Skibsfører *J. Mortensen* solgt til Styrmand *P. Nielsen*, Marstal.

»Meggy«, der er paa 70 Tons d. w. og bygget 1905 af Eg i Sverige, er forsynet med en Oliemotor paa 60 HK. Købesummen er 30.000 Kr.

Nyt Kirkeskib

En Kreds af Borgere i Ærøskøbing har skænket deres Kirke et nyt Skib, en 2 Meter lang Model af det berømte Fuldskib »Thermopylae«, fremstillet af Skibsbygmester *Gorm Clausen*, Marstal, tidligere Ærøskøbing.

Havet truer Øresundskysten

Øresundskysten ved Helsingør er stærkt truet af Havet. En Landvæsenkommission har beordret øjeblikkelige Kystsikringsarbejder. Civilingeniør *Mogensen*, Dragør, har udarbejdet et Forslag til Hæfder ud for Marienlyst. Arbejdets Udførelse vil koste ca. 340.000 Kr.

Hvorfor hedder det Maren Jessens Saks?

Forfatteren *Louis E. Grandjean* skal udarbejde en Bog om Fyr- og Vagervæsenets Fyr og Bøjer o. s. v. samt disses ofte meget særprægede Navne. Der er Tale om ialt ca. 1500 Navne, hvis Oprindelse og Betydning skal søges klarlagt. For Eksempel kan nævnes Drogden, Grisen, Maren Jessens Saks o. s. v.

I de sydfynske Farvande er der som bekendt ogsaa en Del Grunde, hvis Navne nok kan give Anledning til en saadan Nysgerrighed, f. Eks. Gryderne, Knastegrunden, Laasegrund, Flæskholm o. s. v. Om det sidste Navn, Flæskholm, skal det være notorisk rigtigt, at denne Grund har faaet Navn efter en Begivenhed, som fandt Sted for halvandet Hundrede Aar siden, da en Skipper fra Drejø en Morgen, han var paa Vej til Faaborg med Flæsk, strandede netop paa denne Grund lidt Øst for Korshavn.

Museumsdirektøren paa Havets Bund

Museumsdirektør, Dr. *Nørlund*, der i den sidste Tid personlig har ledet Nationalmuseets Undersøgelser af Middeldalderskibet paa Bunden af Kolding Fjord, trak forleden selv i Dykkerdragten og gik ned til Skibet. Museumsdirektøren fastslog, at det stammer fra omkring Aar 1400, altsaa fra Dronning Margrethes Tid. Det er karakteristisk for den Tids Byggemaade. Man har i Skibet fundet en Krukke og noget Tovværk af Siv, og man haaber at finde mere. Skibet kan formentlig haves uden alt for store Omkostninger.

Snekkerstens ældste Fisker død

Snekkerstens ældste Fisker *Svend Johannessen* er død, 88 Aar gammel. Johannessen var født og opvokset i Snekkersten. I sine unge Dage sejlede han med Frogatten »Jylland« til Vestindien og kunde fortælle mange spændende Beretninger om sine Oplevelser paa Søen. Af døde var Medlem af Indre Missions Bestyrelse og Æresmedlem af Blaa Kors og Snekkersten—Skotterup Fiskeriforening. Carl Alstrup har i sin Tid benyttet den stoute gamle Fiskertype som Forbillede til en af sine Roller.

Det endte med Forlig

I Landsretten skulde der have været indbragt en Sag, som Skibsreder *Th. Larsen*, Hellerup, havde anlagt mod Skibsfører *C. P. Jensen*, Rudkøbing, til Betaling af en Erstatning paa 8532 Kr., fordi Motorskibet »Riise«, som Larsen i Januar 1942 havde købt af Jensen for 137,500 Kr., var hlevet for sent færdig fra Marstal Værft og desuden led af forskellige Mangler ved Afleveringen den 25. Juli.

Landsretten har i Dag fra Parterne modtaget Meddelelse om, at Sagen er blevet forliget og bortfalder.

Repetitionskursus for ledige Navigatører

Navigationdirektøren meddeler, at der ved Navigations-skolerne i København, Marstal, Nordby og Svendborg i den kommende Vinter under Forudsætning af fornøden Tilslutning vil blive afholdt Repetitionskursus for ledige Navigatører.

Kursuset, der bliver gratis for Deltagerne, vil omfatte Undervisning i Navigation, Dansk, Søret, Regnskabsføring, Radiotelefoni og Morsesignalering samt eventuelt Sundhedslære.

Undervisningen, der begynder ca. 1. November vil finde Sted 2 à 3 Gange om Ugen i 3 à 4 Maaneder.

Styrmænd og Skibsførere, der ønsker at deltage, kan tilmelde sig ved Henvendelse paa vedkommende Navigations-skole, hvor nærmere Oplysninger om Kursuset kan faas.

Hundested Baadebyggeri solgt

Hundested Baadebyggeri er i disse Dage solgt til Kap-tajn E. Bjørn-Andersen, Helsingør.

Baadebyggeriet blev oprettet 1907 af Brdr. Vejmænd, og nogle Aar senere frattraadte den ene Broder, medens Skibsbygger E. Svendsen indtraadte i Firmaet. Det lille Skibsværft har gennem Aarene bygget en Række Fiskerbaade, og for Tiden ligger det inde med Ordre paa flere Skibe.

Kaptajn Bjørn-Andersen, som straks overtager Virksomheden, har gennem en Anrække været Fører i Rederiet Svendsen & Christensen, og hans sidste Skib var Dampren »E. M. Dalgas«. Det er den nye Ejers Hensigt selv at drive Baadebyggeriet, og senere vil hans to Sønner, hvoraf den ene er Skibsbygger og den anden Maskinmester, blive optaget i Virksomheden.

Foruden Nybygninger, saavel Fiskerbaade som større Træskibe, beskæftiger Værftet sig ogsaa med Reparationsarbejde af enhver Art, baade paa mindre og større Skibe. Overtagelsessummen ligger omkring 40,000 Kr.

Ny Motorskonnert

Holbæk Skibs- og Baadebyggeri har søsat en 3-mastet Motorskonnert til Kaptajn *Stemssen, K.K.K.K.* Skibet er bygget med Mayerløvn og Krydsershæk og forsynet med en 150 HK Bukh Dieselmotor.

Dødsfald

Kaptajn *Oscar Mørck*, Nordby, Fanø, er død, 75 Aar gammel. Den Afdøde, der har været Havnefoged i Nordby, har været Indehaver af en lang Række Tillidshverv.

Marstal-Skonnert strandet

Skonnerten »Maja« af Marstal, ført af *Hans Rasmussen*, Skippergade, og tilhørende et Rederi i Marstal, er strandet paa Sjællands Rev. Det meddeles, at Skibet er vandfyldt og antagelig forladt. »Maja«, der laster 140 B.R.T., er forsikret i Søassurancen »Ærø« for 50,000 Kr.

Kutter paa 75 Tons

Paa *Soren Larsens* Skibsværft i Nykøbing Mors, hvor der ogsaa tidligere er bygget meget store Fiskekuttere, skal der nu bygges en Kutter paa ikke mindre end 75 Tons. Den er bestilt af Fiskeskipper *Lars Petersen*, Esbjerg, og vil komme til at koste 210,000 Kr. foruden Udgiften til Grejer. Desuden har Værftet en 50 Tons Kutter under Bygning til Fiskeskipper *Hans Petersen*, Esbjerg, samt et Fragtskib for egen Regning.

Skred i Kajmuren

Udfor Korn- og Foderstofkompagniets Pakhus 4 paa Korsør Havn er der konstateret et 15—20 m langt Skred i Kajmuren. Det har vist sig, at der ikke er noget Skred i Grunden, og man antager derfor, at Skredet er forårsaget ved, at et Par Ankre er sprængt.

Rossia: 7 pCt.

Genforsikrings-Aktieselskabet Rossia har udsendt sit Regnskab for Aaret 1. Juli 1942—30. Juni 1943. Det viser et Overskud paa 117,423 Kr., hvoraf 112,000 Kr. anvendes til 7 pCt. Udbytte til Aktionærerne, medens 5423 Kr. overføres; fra det foregaaende Aar var Overførslen 3855 Kr. — Overskuddet er fremkommet, efter at der er afholdt Skatter og Afgifter med 18,114 Kr., Administrationsudgifter med 141,088 Kr., Kurstab paa Valuta med 27,901 Kr. og Kurstab paa 49,293 Kr., som dog er dækket ved Overførsel fra Kursreguleringsfondet. Renteindtægten har været 171,645 Kr., Kursgevinst paa udtrukne Obligationer 92 Kr.

Vraggods

Der er inddrevet en Del Vraggods ved Lønstrup, bl. a. en Del Planker og Brædder, der dog alle er uden Mærker, der kan give Fingerpeg om, hvorfra de stammer. Ligeledes er der begyndt at drive Kasser med New zealandsk Smør ind paa Kysten.

»Gripsholm« i Rio de Janeiro

Svenska Amerika Liniens Motorskib »Gripsholm« er ankommet til Rio de Janeiro. Skibet tager her 81 japanske Statsborgere ombord under Kontrol af det brasilianske Udenrigsministerium og den spanske Ambassade, der repræsenterer Japans Interesser i Brasilien. De paagældende Japanere var bosat i det Indre af Brasilien og ankom til Rio i Begyndelsen af September.

Svenske Skibe med Korn til Grækenland

De svenske Motorskibe »Bardaland« og »Tamara«, der sejler for det internationale Røde Kors, vil, ifølge Meddelelse fra autoritativ Side, ankomme til Saloniki med 6000 Tons Hvede og andre Levnedsmidler fra oversøiske Lande. To andre Skibe er undervejs til Piræus. Levnedsmidlerne er udelukkende bestemt for den græske Civilbefolkning.

Ny Undersøgelse af »Ulven«-Katastrofen?

Disponent *Erik Tornberg*, Malmø, der havde en Søn, som omkom ved »Ulven«-Katastrofen, har hos Landsfogden anmodet om en Undersøgelse af, hvorvidt Skødesløshed fra Marinens Side kan have medvirket til, at »Ulven« forulykkede.

Han paapeger, at det Minefelt, i hvilket »Ulven« gik under, var kendt af Fiskerne og ligeledes maa have været bekendt for Marinemyndighederne. Han hævder, at hvis

der havde været det mindste Samarbejde med Fiskerne, vilde Ulykken have kunnet forebygges. Hr. Tonberg minder i denne Forbindelse om, at to større Fiskebaade og en Mængde Trawlredskaber var blevet minesprængt paa Stedet.

Far og Søn druknet

Paa Smøla ved Kristiansund er der sket en Drukneulykke, som kostede to Mand, Far og Søn, Livet. De var i en lille Baad taget ud for at tilse deres Fiskegarn, og paa Tilbagevejen blev de overrasket af et Uvejr. Fra Land kunde man i Kikkert iagttage deres fortvivlede Kamp for at naa Land, men ca. 500 Meter fra Land fyldtes Baaden pludselig af en Braadsø, og senere saa man intet til dem. Paa Grund af Uvejret var det udelukket at komme dem til Hjælp.

Spansk Skibsbygning

Ifølge Meddelelse fra Madrid har der i Finans- og Skibsfartskredse været forhandlet om at etablere et større Skibsværft for Bygning af Staalskibe paa fra 1000 til 4000 Tons d.w.

Det nye Skibsværft skal udstyres med de mest moderne tekniske Maskiner af alle Arter, ligesom der skal anskaffes Kraner og andet Materiale for hurtig Skibsbygning. Det, der mest interesserer de spanske Skibsredere og forøvrigt ogsaa alle Skibsteknikere, er, at Værftet nærmest skal betragtes som et Samlerværft, der skal ligge i Provinzen Vizaua, hvor der i mindre Byer indrettes Fabriker, som skal levere de forskellige Dele til Skibene, og de føres saa videre til selve Hoved-Skibsværftet.

PERSONALIA**65 Aar**

Tidligere Lods ved Københavns Lodseri *Andreas Anker*, Suensonsgade 53, fyldte i Tirsdags 65 Aar.

60 Aar

Paa Tirsdag fylder tidligere Skibsfører i Færgefarten *Fredericia—Strib*, Kaptajn *R. Hansen* 60 Aar. Kaptajn Hansen er stadig bosiddende i Fredericia.

50 Aar

Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *H. N. Møller* fylder i Morgen — Lørdag — 50 Aar.

Paa Mandag fylder Skibsfører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn *P. A. Johansen* 50 Aar.

Ny Havnefoged

Stubbekøbing Byraad har fra 1. Januar ansat Skibsfører *P. H. Bille* som Havnefoged i Stedet for Havnefoged *Hans Jensen*, der fratræder paa Grund af Alder.

Nye Bestyrere paa Sømandshjemmene

Den 1. Oktober tiltraadte Bestyrer *Chr. Jul Hansen* Stillingen som Bestyrer af Indenlandsk Sømandsmissions Hjem i Nakskov i Stedet for Bestyrer *Therkel Petersen*, der overgaar til Indre Missions Tjeneste.

Samme Dato tiltraadte Assistent *Holm Andersen* som Bestyrer af Vesterø Sømandshjem som Afløser for Bestyrer *Ingemann Jørgensen*, der er antaget som Sømandsmissionær i Fyns Stift.

Havundersøgelsesskibet

Ministeriet for Landbrug og Fiskeri har fra Udgangen af December meddelt Fyrbøder paa Havundersøgelsesskibet *Biologen*, *Rasmus Rasmussen* Afsked efter Ansøgning med Pension.

Officielt

»Aktieselskabet Dansk Paketrederi« af København. Under 15. August 1943 er Selskabets Vedtægter ændrede, hvorefter Aktiekapitalen er udvidet med 80.000 Kr. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 150.000 Kr., fuldt indbetalt.

»Sæby Packetfart A/S«, af Sæby. Bestyrelsens Formand *N. P. Nielsen* er udtraadt af og Smedemester *Svend Aage Pedersen*, Sæby, er indtraadt i Bestyrelsen. Medlem af Bestyrelsen: *A. P. Nielsen* er valgt til Bestyrelsens Formand.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. B. EGGÉ

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

Abonnement

Redaktør:

Telefon 2070 . 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa.
 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, Svendborg.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.
 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 »Nautica«.
 Navitas A/S
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 Alfred Olsen Transport Co.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »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«.
 Ohuf Svendsen.
 Hans Svenningsen.
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise.
 Svitzers Bugserafdeling.
 D/S »Torm«.
 Rederi-Aktieselskabet »Transporter«,
 Odense.
 D/S »Trio«.
 D/S »Vendla«.
 D/S »Vesterhavet«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 D/S »Øresund«.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 7. Oktober 1943.

Nr. 40.

„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 Kvarterets Begyndelse. Kvarterabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1491. Danmark. Klintholm Havn SSE. Vrag rapporteret.
En Mast, der rager c. 1 m op over Vandet, er observeret paa c. 54° 51' N. 12° 33' E., c. 7 Sm SSE. for *Klintholm* Havn. Stedet vil blive nærmere undersøgt.
1492. Danmark. Bornholm. Rønne Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Rønne Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 04',₆ N. 14° 38',₇ E er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 34/1324 1943.)
1493. Sverige. Norra Kränkan Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 42/2024. Stockholm 1943.)
Lysvinklerne ved *Norra Kränkan* Fyr paa c. 58° 37' N. 17° 23' E. er forandret imellem Pejlingerne 158°_{,5} og 207°_{,5} og lyser nu, som følger:
6. Rødt i Pejl. fra 158°_{,5} til 205°.
7. Grønt i — - 205°_{,5} - 207°_{,5}.
Iøvrigt er Fyret uforandret.
(E. f. S. Nr. 37/1399 1943.)
1494. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Barhöft NE. Sejlløb oprenset.
(N. f. S. Nr. 39/2156. Berlin 1943.)
Oprensningen i Farvandet i *Vierendehrinne* mellem de røde Spidstønder *D* og *E* (eller mellem de sorte Spirtønder 26 paa c. 54° 26',₁ N. 13° 02',₈ E. og 27) er udført. Sejlløbet har nu i hele sin Bredde en Dybde af 5 m.
(E. f. S. Nr. 35/1350 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1495. Holland. IJsselmeer. Oosterleek S. Vrag.

(N. f. S. Nr. 39/2204. Berlin 1943.)

Et Vrag, der er sunket paa $52^{\circ} 34' 30''$ N. $5^{\circ} 13' 10''$ E. er afmærket med en grøn Baaketønde med Kryds.

1496. Holland. Noordergat. Vrag.

(N. f. S. Nr. 39/2205. Berlin 1943.)

Et Vrag er sunket paa c. $51^{\circ} 39',_{1}$ N. $4^{\circ} 12',_{6}$ E. Vraget er ikke afmærket.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1497. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.

Justitsministeriet har den 30. September 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:
I Medfør af § 2 i midlertidig Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for visse Overtrædelser af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsættes herved følgende:

§ 1.

Al Lystsejlads med Motorbaade, sejlførende Fartøjer, Robaade, Kanoer, Kajakker og lignende er indtil videre forbudt i dansk territorialt Farvand, medmindre Rigspolitichefen i hvert enkelt Tilfælde har meddelt Tilladelse hertil.

§ 2.

Overtrædelse af det i § 1 givne Forbud straffes med Bøder, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1943	
1/1	Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/2	Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3	Bekendtgørelse om Lodstvang ved <i>Lillebæltsbroen</i> og <i>Storstromsbroen</i> .
1/6	
2/250	
2/251	
4/342	
7/452	
8/496	
13/652	Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i <i>danske</i> Farvande.
14/706	
16/759	
18/799	
19/847	
23/995	
33/1285	

I. Østersøen.

1943	
1/7	Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.
1/8	} Østersøen, E.-lige Del. Mineomraader.
25/1060	
18/800	Danmark. <i>Langeland</i> SW.-Kyst. <i>Bagenkop</i> Havn Indsejling. Tilsanding.
38/1416	Danmark. <i>Lolland</i> S.-Kyst. <i>Rodby Havn</i> . Dybde i Indsejling aftaget.
21/932	Danmark. <i>Falster</i> E.-Kyst. <i>Hesnæs</i> Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
23/996	Danmark. <i>Fakse</i> Havn. Oplysning om Dybde.
1/14	Danmark. <i>Bornholm</i> . <i>Hammerhavnen</i> . Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/16	Danmark. <i>Bornholm</i> . <i>Neksø</i> Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
1/18	Danmark. <i>Christiansø</i> . Sejladsforskrift.
3/299	Sverige. <i>Trelleborg—Falsterbokanal</i> . Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
7/455	Sverige. <i>Trelleborg—Smygehuk</i> . Sejlanvisning.
28/1153	Sverige. <i>Åhus</i> S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/19	Sverige. <i>Karlskrona</i> W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20	Sverige. <i>Karlskrona Skærgaard</i> . Sejladshindringer.
1/21	Sverige. <i>Karlskrona Skærgaard</i> . Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22	Sverige. <i>Karlskrona</i> S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23	Sverige. <i>Karlskrona</i> Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/24	Sverige. <i>Kalmarsund</i> . Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
28/1154	Sverige. <i>Kalmarsund</i> . <i>Sillösen</i> . Midlertidigt Fyr tændt.
23/998	Sverige. <i>Öland</i> E.-Kyst. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/25	Sverige. <i>Öland</i> E. Oplysninger om Sejløb og Afmærkning.
1/26	Sverige. <i>Öland</i> E. Miner udlagt.
1/27	Sverige. <i>Arholma</i> og <i>Landsort</i> . Anvisninger angaaende Ankring.
1/28	Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
19/851	Sverige. <i>Ozelönsund</i> . Skydeøvelser.

- 1948
1/29 Sverige. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
1/30 Sverige. *Oxelösund*. *Marövikén*. Bombekastningsøvelser.
1/31 Sverige. *Gotland N.-Kyst*. *Fårösund*. Miner udlagt. Advarsel.
1/32 Sverige. *Gotland*. *Fårösund*. Forbud mod Ankring.
34/1338 Sverige. *Gotland E.-Kyst*. *Fårösund*. Indsejling spærret.
19/849 Sverige. *Gotland E.-Kyst*. *Fårösund S.* Skyde- og Bombekastningsøvelser.
19/850 Sverige. *Gotland E.-Kyst*. *Slite—Östergarn*. Skydeøvelser.
1/33 Sverige. *Hävringe—Kråkelund*. Miner udlagt.
1/34 Sverige. *Sejlløbet Arkö—Häradsjär*. *Barösund*. Lodsfortøj udlagt.
1/35 Sverige. *Utlången—Landsort*. *Hävringe*. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.
1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard* og *Farvandet ved Oxelösund*. Forbud mod Ankring.
1/37 Sverige. Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved *Viksten*. Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.
7/456 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko*. Lodsfortøjs Plads.
1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Arholma*. *Svenska Högarna*. *Huvudskär*. Forbudte Løb.
1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Härsfjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.
15/717 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Skydeøvelser.
1/41 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/42 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
17/782 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Lindalssundet E.* Sejladsforskrift.
1/43 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Vazholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
1/44 Sverige. *Södra Kvarnen*. Minespærring. Advarsel.
1/45 Sverige. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
32/1254 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Löfstabukten N.* Skydeøvelser.
32/1255 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Skutskär ENE*. Skydeøvelser.
32/1256 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Gävle*. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
23/999 Sverige. *Bottniske Bugt*. Udsendelser fra Radiofyr midlertidigt forandret.
1/49 Finland. *Skärgårdshavet*. *Åland*. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
32/1258 Estland. *Riga Bugt*. Spærret Omraade.
1/50 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
1/51 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Fyr midlertidigt slukket.
1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Lodstvang.
1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del*. Sejladsforskrifter.
1/54 Tyskland. *Warnemünde—Gedser*. Forbud mod Ankring.
36/1379 Tyskland. *Memel Anduvning*. Sejladsforskrift.
1/55 Tyskland. *Memel Anduvning*. Skydeomraade.
3/320 } Tyskland. *Memel Anduvning*. Forbudt Omraade.
3/321 }
1/56 } Tyskland. *Pillau Anduvning*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/57 }
1/58 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/59 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/61 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Kahlberg*. Forbudt Omraade.
30/1195 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Kahlberg*. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
36/1380 Tyskland. *Neufahrwasser Anduvning*. Skydeøvelser.
1/64 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Gotenhafen*. Sejladsforskrift.
14/694 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Gotenhafen*. Signal ved Passage af *Hela*.
1/65 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Putziger Wiek*. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.
1/66 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Putziger Wiek*. Skydeøvelser.
1/67 Tyskland. *Nest*. Skydeøvelser.
38/1432 Tyskland. *Kolberg W.* Skydeøvelser. Advarsel.
1/68 Tyskland. *Swinemünde*. Advarsel til Søfarende.
1/69 Tyskland. *Rügen E.-Kyst*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/70 Tyskland. *Darsser Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
36/1381 } Tyskland. *Stralsund W.-lige Sejlløb*. *Prohner Wiek*. Skydeomraade.
39/1462 }
17/768 Tyskland. *Warnemünde*. *Warnow*. Uddybningsarbejder.
22/976 Tyskland. *Warnemünde W.* Skydeøvelser.
1/71 Tyskland. *Mecklenburg Bugt*. *Lübeck Bugt*. *Pelzerhaken Fyr SE*. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
1/72 Tyskland. *Kieler Bugt*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/73 Tyskland. *Kieler Bugt*. *Schönberg Baake NNW*. Oplysning om Flaade. Advarsel.
1/74 Tyskland. *Kieler Fjord*. Undervandshindringer. Advarsel.
1/75 Tyskland. *Kieler Fjord*. *Büllk NE*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
13/667 Tyskland. *Kiel Havn*. *Hollenau Red*. Forbud mod Ankring.
6/433 Tyskland. *Kiel Havn*. *Möllenort W*. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/76 Tyskland. Passage gennem *Kielerkanalen*.
1/77 } Tyskland. *Eckernförde Fjord*. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
1/78 }

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

1943	
1/79	Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.
1/80	Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.
39/1463	Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.
20/926	Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
17/787	Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsboje udlagt.
18/826	Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke forandret.
1/82	Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.
1/83	Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
18/827	Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke forandret.
1/85	Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
1/86	Danmark. Sundet. Middelgrund. Grienser for Losseplads forandret.
34/1325	Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.
1/88	Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
1/89	Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
19/890	Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalvebod Brygge. Kulkraner under Reparation. Advarsel.
37/1403	Danmark. Sundet. Københavns Havn. Boje midlertidigt udlagt.
7/469	Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.
1/91	Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
1/93	Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
8/499	Sverige. Sundet. Sejlruter afmærket. Sejlsforskrifter.
11/584	
22/994	
27/1114	
34/1340	Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
1/95	Sverige. Sundet. Helsingør. Oplvning om Ankring og Fiskeri.
1/96	Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.
1/97	Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
24/1055	
1/98	Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duc d'Albe midlertidigt opført.
1/99	Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
39/1488	Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravot Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
23/1024	Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Havnearbejder.
4/378	Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber køkket af Isen.
1/107	Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.
1/108	Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
7/460	Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
1/110	Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.
18/832	Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.
1/111	Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrrødelagt.
21/948	Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
8/501	Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
1/115	Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde.
39/1489	Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke midlertidigt forsvundet.
1/116	Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
25/1070	Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Lob. Sio SE. Bøjer midlertidigt udlagt. Advarsel.
39/1490	Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klardyb. Oplysning om Dybde.
1/118	Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.
1/119	Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.
8/482	Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
29/1185	Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Dybde midlertidigt aftaget. Fyr midlertidigt flyttet. Advarsel.
1/123	Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.
1/124	Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/125	Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
21/953	Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Monmark Fægehavn. Tilsanding. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1948
 1/127 *Kattegat. Skagerrak.* Advarsel for Fiskere.
 1/128 *Danmark. Kattegat.* Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat*.
 39/1465 *Danmark. Kattegat. Melby N.* Skydeøvelser.
 1/129 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.
 1/130 *Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.
 39/1466 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
 26/1097 *Danmark. Isefjord. Jægerspris.* Skydeøvelser. Advarsel.
 20/919 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikhavn*.
 1/133 *Danmark. Hasenore—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 38/1454 *Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller Fyr.* Taagesignal og Radiofyr midlertidigt i Uorden.
 21/955 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 36/1386 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarno Bro.* Brohovet og Dækmole opføres.
 1/137 *Danmark. Kattegat. Samso W.-Kyst. Sølviq Bro.* Dybde aftaget.
 1/138 *Danmark. Kattegat. Samso W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 1/139 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.
 38/1455 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Havnearbejder. Sejladsforskrift.
 1/140 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 18/838 *Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr.* Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 1/141 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib* ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 1/142 *Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn.* Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 *Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
 2/298 *Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/242 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.
 1/243 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.
 40/1502 *Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev.* Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
 1/144 *Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn.* Dybde aftaget.
 1/145 } *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
 23/1010 }
 14/703 *Sverige. Kattegat. Halmstad* Indsejling. Uddybningsarbejder. Lystønde inddrages i kortere Perioder.
 1/146 *Sverige. Kattegat. Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/147 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.
 1/148 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 40/1503 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen.* Oplysning om Broens Aabning for Passage.
 15/731 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen*.
 19/873 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Duc d'Alber fjernet af Isen.
 16/753 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 35/1360 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Afmærkning midlertidigt forandret.
 1/153 *Danmark. Limfjorden. Skive Havn.* Dybde aftaget.
 1/154 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro.* Tilsanding.
 25/1086 *Danmark. Limfjorden. Glyngøre Fiskerihavn* Indsejling. Tilsanding.
 1/157 *Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro.* Dybde aftaget.
 1/159 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 2/273 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1/160 *Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen*.
 37/1412 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 6/451 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal.* Fyr væltet.
 38/1430 *Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.
 29/1187 *Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation.* Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
 27/1134 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Oplysning om Dybde i Indløb.
 31/1242 } *Sverige. Skagerrak. Løbet Göteborg—Marstrand.* Fyrbelysning og Afmærkning forandres.
 32/1276 }
 24/1050 *Sverige. Skagerrak. Grebbestad NW.* Skydeøvelser. Advarsel.
 1/165 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 27/1137 *Norge. Oslofjord. Drøbak—Enge.* Sejladsbestemmelser.
 1/166 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1948
 30/1210 *Norge. Øst-Finnmark. Vardø E.* Mineomraade. Advarsel.
 35/1361 *Norge. Varangerfjord. Vadso.* Ankringsforbud.

- 1948
 1/187 } Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 21/958 }
 20/921 } Norge. Kamøy Fjord. Mincomraade.
 20/922 } Norge. Forsanger Fjord. Mineomraade.
 21/959 } Norge. Vest-Finmark. Farligt Omraade. Advarsel.
 1/169 } Norge. Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.
 1/170 } Norge. Kvalsund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.
 14/704 } Norge. Lyngenfjord. Mineomraade.
 1/171 } Norge. Tromsø og Sunderund. Forbud mod Ankring.
 30/1211 } Norge. Senja og Troms. Melangen—Grotøydjupet. Mincomraade. Advarsel.
 35/1363 } Norge. Vågsfjord. Harstad. Natspærring.
 7/465 } Norge. Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.
 1/173 } Norge. Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/174 } Norge. Lofoten. Svølvær. Alarmitilstand.
 1/175 } Norge. Folla. Spærret Omraade.
 27/1141 } Norge. Bodø W. Spærret Omraade.
 1/176 } Norge. Stifjord—Fugloyfjord. Mincomraade.
 23/1013 } Norge. Vestfjord. Fugloyvær—Måløy—Skarholm. Mineomraade.
 28/1166 } Norge. Sor-Helgeland. Vefsensfjorden. Spærret Omraade.
 25/1078 } Norge. Vikten—Vega. Mincomraade.
 30/1213 } Norge. Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.
 30/1214 } Norge. Sor- og Nord-Trøndelag. Smøla—Vikna. Mineomraade. Advarsel.
 24/1040 } Norge. Nord-Trøndelag. Flatanger. Strandsundet. Mindre Dybde rapporteret.
 2/277 } Norge. Nord-Trøndelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.
 24/1041 } Norge. Sor-Trøndelag. Grunde rapporteret. Advarsel.
 39/1473 } Norge. Bjugnifjord. Uthaug. Natspærring.
 28/1167 } Norge. Trondheimsleia. Mincomraade.
 10/765 } Norge. Trondheim Omraade. Spærringsbestemmelser.
 1/180 } Norge. Trondheim Fjord. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
 1/181 } Norge. Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.
 31/1243 } Norge. Trondheim Red. Skibsfartsforskrift.
 24/1042 } Norge. Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.
 27/1143 } Norge. Hustadviken. Spærret Omraade.
 11/599 } Norge. Kristiansund. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
 37/1413 } Norge. Alesund. Giskøy N. Natspærring.
 37/1414 } Norge. Alesund. Natspærring.
 39/1476 }
 1/182 } Norge. Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.
 1/183 } Norge. Stadtlandet. Mineomraade.
 19/876 } Norge. Gorsen. Sejladsforskrift.
 1/184 } Norge. Sogn og Fjordane. Frøjsjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.
 16/757 } Norge. Florøy. Afspærringsbestemmelser.
 12/646 } Norge. Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord. Mineomraade.
 25/1079 } Norge. Granesund. Gennemsejling forbudt.
 1/185 } Norge. Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.
 39/1477 } Norge. Granesund. Natspærring.
 30/1215 } Norge. Masfjord. Løb spærret.
 1/186 } Norge. Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.
 36/1391 } Norge. Bergen Omraade. Fyr upaalidelige.
 1/187 } Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.
 2/278 }
 13/681 } Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
 39/1478 }
 13/682 } Norge. Bergen Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
 38/1441 } Norge. Sannangerfjord. Forbudte Omraader.
 36/1392 } Norge. Lerøyosen. Mincomraade.
 1/189 } Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.
 35/1368 } Norge. Hjeltefjorden. Mineomraade.
 1/190 } Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
 35/1367 }
 35/1369 } Norge. Grimstadfjord. Natspærring.
 35/1370 } Norge. Fusefjord. Hatvikbukta. Sejladsforskrift.
 1/191 } Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
 11/601 } Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.
 28/1168 } Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøyund. Gennemsejling forbudt.
 30/1216 } Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.
 1/193 } Norge. Talgefjord. Mastrafjord. Mineomraader.
 1/194 } Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 12/647 } Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.
 35/1371 } Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Natspærring.
 24/1043 } Norge. Vest-Agder. Ullerøysund. Grund rapporteret.

- 1943
 4/374 *Danmark. Hanstholm.* Redningsstation midlertidigt nedlagt.
 1/195 *Danmark. Vorupør.* Fyr midlertidigt slukket.
 1/196 *Danmark. Ringkøbing Fjord.* Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 1/197 } *Danmark. Graadby.* Sandforskydning. Advarsel.
 8/490 }
 1/199 *Danmark. Esbjerg Havn.* Oplysning om Dybdeforhold.
 10/564 *Danmark. Manø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.
 1/200 *Danmark. Romø E.* Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
 Oplysning om Dæmning.
 1/201 *Lister Dyb. Romø—Sild.* Forbud mod Ankring.
 1/202 *Tyskland. Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.
 1/203 *Holland.* Forbudte Omraader.
 25/1082 *Holland.* Sejladsforskrift.
 1/204 *Holland. W.-Schelde.* Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1948
 1/238 *Skagerrak. Nordsøen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
Danmark.
 1/205 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/206 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/207 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/208 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/209 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 22/984 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 31/1244 } *danske* Farvande.
 39/1480 }
 1/211 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk* Havn til *Sverige*.
 1/212 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 24/1044 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg* og *Nørresundby*.
 30/1222 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masnedundsbroen*.
 34/1334 *Jylland E.-Kyst. Sjælland N.-Kyst.* Politibekendtgørelse angaaende Sejlads.
 40/1497 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.
Norge.
 1/213 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/214 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 1/215 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
 4/376 }
 13/686 } *Norge* S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 35/1366 }
Sverige.
 1/216 *Sverige.* Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/232 *Sverige. Neutralitetslobet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 1/217 }
 33/1314 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 38/1445 }
 1/218 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
 20/923 }
 1/219 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/220 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.
 1/221 *Stockholm Havn.* Færdselsforbud.
 1/222 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinodistrikt.
 28/1173 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 1/224 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/225 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 1/227 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 1/228 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 1/229 *Göteborg* og *Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/230 *Sverige.* Midlertidige Lodsfarvande.

1948

Tyskland.

- 1/231 Spørring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
1/232 Signal for Spørring af Havne efter Mineudlægning.
1/233 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
1/234 Afstandssignal. Advarsel.
1/235 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigskibe.
1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
1/237 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
4/377 Afmærkning. Advarsel.
39/1481 *Tyskland*. Oplysning om Sommertid.

Tillæg.

I. Østersøen.

1498. Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Tejn Havn E. Oplysning om Vrag.
Mindste Dybde over Resterne af Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 14'$ ($53''$) N. $14^{\circ} 50'$ ($48''$) E., c. 200 m E. for *Tejn* Havn og c. 70 m fra Land, er nu $4,5$ m. Ved Vragets Bb. Skibsside findes en Klippe, over hvilken Dybden er $4,3$ m. Vraget er ikke afmærket.
(E. f. S. Nr. 43/1639 1942.)

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

1499. Danmark. Sundet. Drogden Fyr S. t. E. Vrag.
Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. $55^{\circ} 32',0$ N. $12^{\circ} 43',0$ E., c. 400 m S. t. E. for *Drogden* Fyr.

1500. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede SE. Vragvager inddraget.
Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa c. $55^{\circ} 32',8$ N. $12^{\circ} 20',3$ E., c. 2 Sm 127° fra *Mosede* Havn, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 39/1487 1943.)

1501. Danmark. Smaalandsfarvandet. Sandvig Fiskerihavn. Ledefyr oprettet.
Ved *Sandvig* Fiskerihavn er oprettet 2 Ledefyr, der viser rødt, fast Lys. Bagfyret er anbragt paa Gavlen af et mindre Træhus paa $55^{\circ} 03'$ ($36''$) N. $12^{\circ} 07'$ ($38''$) E., ved Havnepladsens W.-Ende; Forfyret er anbragt paa en Fyrpæl 32 m 53° fra Bagfyret. Flammens Højde: Forfyret: $3,2$ m, Bagfyret: $4,0$ m. Synsvidde: $1,5$ Sm. Holdt overet i Pejling 53° leder Fyrene gennem den gravede Rende til Havnen. Fyrene tændes, naar Fartøjer fra Havnen er paa Søen.
(Kort Nr. 161 og 187. Danske Lods III, Side 234. Havnelods, Side 187. Fyr-Fort. Nr. 769 A, a og b.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

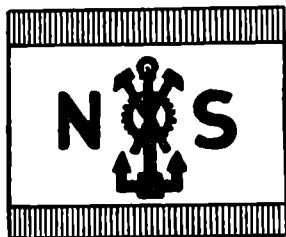
1502. Danmark. Kattegat. Læso NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
Vraget af *Læso NW.-Rev* Fyrbaakes Jernstativ paa $57^{\circ} 17' 37''$ N. $10^{\circ} 46' 01''$ E., der var væltet af Isen, er nedsprængt til en mindste Dybde over Resterne af $4,1$ m. Mindste Dybde over Stenkastningen omkring Fyrets Fundament er $3,5$ m. I Løbet af Sommeren 1944 vil Grunden her blive oprenset til $4,1$ m Dybde.
(E. f. S. Nr. 15/529 1942. Kort Nr. 101 og 100. Fyr-Fort. Nr. 215.)

1503. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen. Oplysning om Broens Aabning for Passage.

Aggersundbroen paa c. $56^{\circ} 59',_9$ N. $9^{\circ} 17',_8$ E. vil indtil videre kun blive aabnet for Passage med den ene af Broklapperne, saafremt ingen særlig Aftale er truffet.

DANSK SØFARTS TIDENDE

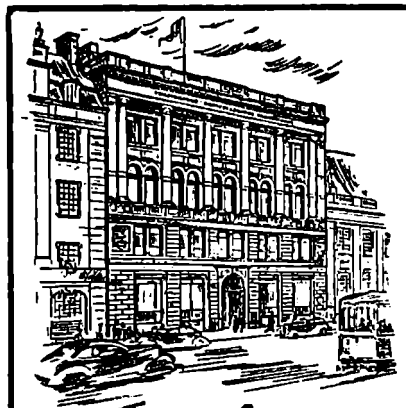
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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
i*
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

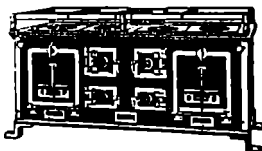
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tit. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· EKSPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010-1011

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 806

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmægler

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr. Ad.
»Hudes.
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151-955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 41

FREDAG 15. OKTOBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

VED det Førermøde, der fornylig afholdtes i Rigskansler *Hitlers* Hovedkvarter, talte ogsaa Storamiral *Dönitz*. Hans Emne var selvfølgelig Søkrigen og paa Grund af den tyske Krigsflaades Opbygning maatte Undervandsbaadskrigen naturligvis blive Hovedtemaet. Efter at have omtalt de Svingninger i Ubaadens Resultater, der har fundet Sted i den sidste Tid, fremhævede Storamiralen, at Ubaadskrigen førtes paa lang Sigt, og at det var Tysklands Hensigt at intensivere Søkrigen, saa at den i Fremtiden langt vil overgaa, hvad der nu finder Sted. I Slaget om Atlanterhavet, der stadig er de tyske Ubaades vigtigste Operationsfelt, har der iøvrigt, som bekendt, i de sidste Dage fundet en betydelig Ændring Sted i den strategiske Position, idet de Allierede, ved at sikre sig Portugals Tilladelse til at benytte Azorerne, har sikret sig et Støttepunkt omtrent midt i Atlanterhavet. Fra Lands End til Fayal er der kun ca. 1200 Sømil og fra Halifax, der ogsaa under denne Krig er Hovedsamlingsstedet for de østgaaende Konvojer, er der ca. 1500 Sømil. Disse Distancer kan med Lethed tilbagelægges af de moderne Flyvemaskiner, og i Betragtning af den tiltagende Betydning Flyvevaabnet har indses det let, hvilken Værdi dette Arrangement har.

Paa de oversøiske Markeder er Forandringerne ikke store. Neutral Tonnage er stadig meget stærkt efterspurgt, og Konkurrencen om de faa disponible Skibe er meget skarp. For de af England og U. S. A. kontrollerede Markeders Vedkommende synes en lille Lettelse i Tonnagesituationen at have fundet Sted. I flere Trades melder Rapporterne om rigelig Tildeling af Skibsrum, og dette gælder ikke alene Præferencelaster, men ogsaa for almindelige Varer. Fra New York meldes om rigelig Tildeling af Skibe til Sukkerfarten fra Cuba til Northern Range og Golfen paa Basis af uforandrede Rater. Der har ligeledes fundet betydelig Forretning Sted i Kulfarten fra Hampton Roads, bl. a. til Chile paa Basis af \$7.75 plus 69 pCt. Krigstillæg, men ogsaa til de vestindiske Havne og til Sydamerika har der fundet livlig Forretning Sted. Raterne i disse Trades er uforandrede. Endvidere er adskillige Skibe sluttede Hampton Roads/New Foundland med Kul og tilbage fra Botwood til New York med Avispapir til \$8. Af andre Forretninger skal nævnes Malm fra Rio til Baltimore til \$17.50 og temmelig mange Skibe for Malm fra Indien og Sydafrika til uforandrede Rater.

I London noteres Kul Wales/Port Said eller Alexandria uforandret til 90/- og Salt fra Port Said til Calcutta er sluttet til 54/-. Endvidere rapporteres en 7500 Tonner sluttet for Fosfat fra Casablanca eller Safi til Cape Town til \$59.60, Option Durban til \$3 mere.

Paa de neutrale Markeder noteres Korn Plate/Lisabon uforandret i \$60 og til Eire \$90. For tyrkisk Regning kan der stadig placeres Tonnage Buenos Aires/Suez eller Basra til \$170. Raterne fra River Plate til Sydafrika, Venezuela, Chile og Peru er uforandrede.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig præget af jævn Beskæftigelse. Der er givet enkelte Stems for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark

til Fragnævnets Rater. Salpeter fra Skiensfjorden til danske Havne er sluttet gentagne Gange til Rater omkring 17—18 Kroner. Trælastmarkederne fra Finland og Sverige til Danmark er temmelig forretningsløse. Forholdene i Malmfarten Sverige/Tyskland og paa de andre Østersømarkeder er uforandrede.

I vor sidste Beretning havde Sætternissen været paa Spil paa en meningsforstyrrende Maade, idet en Linie var faldet ud. Der skulde have staaet, at Krigsoperationerne naturligvis ogsaa havde tæret paa Akse-magternes Handelsflaader, og i Fortsættelse heraf, at de Allierede har været i Stand til at dække, omend ikke hele deres Tab, saa dog en betydelig Del deraf.

DIREKTØR CHR. HVIDT DØD

Direktøren for »De Private Assurandører« *Chr. Hvidt* er død efter længere Tids Svagelighed, 67 Aar gammel.

Direktør Chr. Hvidt var administrerende Direktør for det nu 158 Aar gamle Firma, men han sad tillige i Bestyrelsen for en Række andre Foretagender, der ikke alene har med Forsikring at gøre. Det kan saaledes nævnes, at han var Medlem af Nationalbankens Repræsentantskab, hvis Formand han var i Aarene fra 1926 til 1928, at han indtil for to Aar siden var Medlem af Hovedbestyrelsen for Landsforeningen Dansk Arbejde, og at han var Medlem af Bestyrelsen for Sømandsforeningen af 1856.

Direktør Hvidt repræsenterede fjerde Generation i det gamle Selskab, hvor han i 1901 fik Ansættelse efter en alsidig handelsmæssig og forsikringsmæssig Uddannelse herhjemme og i Udlandet. Han havde allerede dengang opholdt sig i London, Antwerpen og Hamburg.

Indenfor Forsikringsvæsenet beklædte han en Række Tillidsposter. Han var saaledes Medlem af Assurandør-Societetets Komite, havde været Medlem af Kommissionen til Udarbejdelse af Loven om Forsikrings-Aftaler, ligesom han var Medlem af den nordiske Sølvskommission. Han var Formand i den danske Afdeling for de nordiske Søforsikringskongresser, Bestyrelsesmedlem i Den nordiske Pool for Luftfartsforsikring, Viceformand i Bestyrelsen for Foreningen af danske Søassurandører, og endelig var han Næstformand i Bestyrelsen for Forsikrings-selskabet Nye Danske af 1864.

Direktør Hvidt har udrettet et stort og paaskønnelsesværdigt Arbejde paa de mange Omraader, der omfattede hans Virkefelt.

HEMPELS SKIBSFARVE-FABRIK BLIVER AKTIESELSKAB

I følge en Meddelelse i *Statstidende* er Firmaet I. C. Hempels Skibsfarvefabrik hævet. Bag denne Meddelelse ligger, at Firmaet er blevet omdannet til et Aktieselskab. Selskabet faar en Aktiekapital paa 500.000 Kr. Den hidtidige Disponent i Firmaet *Børge E. Hansen* er udnævnt til administrerende Direktør, og Bestyrelsen bestaar af Direktør *I. C. Hempel*, Overretssagfører *Frithjof Kemp*, Direktør *Johs. Ludvigsen* og Inspektør *Vald. A. Petersen*.

Virksomheden føres videre som hidtil.

REYKJAVIKS HAVNEDIREKTØR ER DØD

Blant de sparsomme Meddelelser, der naar hertil fra Island, er den Oplysning, at Reykjaviks Havnedirektør *Thorarinn Kristjansson* er død kun 57 Aar gammel.

Havnedirektør Kristjansson, der var født i Havnefjord og Søn af Justitiarius i Islands Højesteret, *Kristjan Lonsson*, blev Student i Reykjavik i 1906 og kom derefter til København for at studere paa Polyteknisk Lærestanstalt, hvorfra han blev Kandidat i 1912.

I Aarene fra 1913 til 1916 var Kristjansson ansat i Firmaet *N. C. Monberg* ved Havneanlæg, først paa Vestmannøerne og siden ved Bygningen af Reykjaviks Havn.

I 1918 blev Kristjansson Havnedirektør i Reykjavik — netop paa det Tidspunkt, da Havnen med dens betydelige Dækmoler var færdig. Havnens Kasse var paa dette Tidspunkt fuldstændig tom, men ved at indføre høje Havneafgifter og ved at pege paa de store Fremtidsmuligheder lykkedes det den unge Havnedirektør at skaffe Penge til nye Udvidelser, og i de følgende Aar udførte han betydelige Kajanlæg, saaledes at Reykjavik, da Krigen kom, raadede over en fuldt moderne Havn, økonomisk velfunderet og med megen Trafik.

Havnedirektør Kristjansson var iøvrigt en meget myndig Mand, og hans Myndighed var paa sin Plads i en stor Havn, hvor Trawlere, Rutebaade og Postbaade kom og gik. De danske Inspektionsskibe laa jo ofte i Reykjaviks Havn, og Kristjansson stod i det bedste Forhold til de danske Søofficerer.

Havnedirektør Kristjansson efterlader sig sin Hustru — en Datter af Minister *Hannes Hafstein* — og fire Børn. Han blev ved Kongens Besøg i Island i 1930 dekoreret med Ridderkorset. Han var tillige Ridder af Islands Falk.

SVENSK DAMPER FORULYKKET I GOTENHAFEN

Damperen *A. K. Fernström* er ifølge et Telegram til det svenske Udenrigsministerium fra det svenske Konsulat i Danzig forulykket i Gotenhafen Havn. Besætningen paa fjorten Mand slap uskadt. Der foreligger ikke nærmere Oplysninger om Aarsagen til Ulykken, og det formodes, at Skibet er blevet ramt under et Flyverangreb paa Gotenhafen.

Skibet var paa 1200 Tons d.w.

DEN SVENSKES SKIBSFARTS KRIGSTAB

Der foreligger nu en Oversigt over Krigens Indvirkninger paa den svenske Skibsfart. Det fremgaar heraf, at Sverige ved Krigsudbruddet i 1939 havde en Handelsflaade paa 1.616.740 Br. Reg. Tons, og at Flaaden ved Krigsbegivenheder pr. 28. Februar i Aar havde mistet 517.322 Br. Reg. Tons. De største Tab falder indenfor Omraadet i Atlanterhavet med 80 pCt., medens derefter følger Østersøen, det nordlige Ishav, det indiske Hav, Middelhavet og Stillehavet.

I Sammenligning med Verdenskrigen 1914—18 er Skibstabene under den nuværende Krig meget store. Under forrige Verdenskrig var Tabene, forarsagede ved Torpederinger og Miner og lign., 292.000 Br. Reg. Tons.

Med Hensyn til Forlisene kan bemærkes, at omkring 300.914 Br. Tons er sænket i oversøisk Fart og 183.254 i Nordsøen, og yderligere oplyses det, at omtrent Halvdelen af den svenske Atlanterhavsflaade er gaaet tabt ved Krigsforlis.

Ved almindelige Forlis eller Salg til Udlandet havde den svenske Handelsflaade en Afgang paa 90.114 Br. Reg. Tons, og naar man lægger dette Tal til Krigstabene, naar man op paa et Tab af ialt 607.436 Tons. Ved Bjærgning af sunkne Skibe, Køb og Nybygninger er tilført Flaaden 355.105 Tons, deraf 274.524 Nybygninger. Der bliver saaledes tilbage et Nettotab paa 252.331 Br. Reg. Tons.

Det nuværende Forhold bliver herefter, at Handelsflaaden bestaar af 1.363.746 Br. Reg. Tons mod 1.616.740 ved Krigsudbruddet i September 1939.

GÖTAVERKENS AARSBERETNING

I en Aarsberetning for Finansaaret 1942—43 meddeles det, at Götaverken har haft et Nettooverskud paa ca. 3 Millioner Kroner imod 2.700.000 Kr. Aaret forud. 2.450.000 Kr. er blevet brugt til Skatter og Afskrivninger, hvilket vil sige 200.000 Kr. mere end Aaret forud. Direktionen stiller Forslag om, at Udbyttet uforandret sættes til 8 pCt., hvilket kræver henvend 1 Million Kr., og at 1.300.000 Kr. henlægges til Reservefonden. Yderligere foreslaas det, at 600.000 Kr. overføres til Pensionsfonden for Arbejdere og Funktionærer.

I Løbet af Aaret har Værftet leveret Skibe, Dieselmotorer, Dampkedler, Broer og andre Nybygninger til en Værdi af 57.400.000 Kr. mod 48.600.000 Kr. Aaret forud. Det meddeles i Aarsberetningen, at følgende Skibe er leveret i Aarets Løb: *M/S Akka* paa 8.960 Tons d.w., *M/S Sarek* paa 8.980 Tons d.w., *M/S Argentina* paa 7.770 Tons d.w., *M/S Saggat* paa 8.980 Tons d.w., *M/S Mangalore* paa 7.420 Tons d.w., *M/S Kajtum* paa 6.060 Tons d.w. og *M/S Buenos Aires* paa 17.520 Tons d.w. Alle Skibene — med Undtagelse af *Buenos Aires* — er bygget til svenske Redere. Dette Skib blev bygget til et argentinsk Selskab.

Værftet havde i Finansaaret 151 Dokninger.

FRA SVENSKES VÆRFTER

Götaverken har præsteret paa samme Dag — og med Gikun et Kvarters Mellemløb at søsætte to store Nybygninger til samme Rederi. Det var Motorskibene *Saiuo* paa 8.950 Tons d.w. og Motorskibet *Karmas* paa 6.000 Tons.

De to Nybygninger er henholdsvis det 20. og det 21. Skib, som Værftet skal levere til Grängesbergbolaget.

Saiuo er et Søsterskib til *Akka*, *Sarek*, *Saggat* og *Suorva*, som har følgende Dimensioner: Længde 442 Fod 10 Tommer, maalt Bredde 56 Fod 6 Tommer og maalt Dybde 38 Fod. *Akka*, som indledede denne Serie og blev leveret i Juli Maaned i Fjor, har lige siden det blev leveret været beskæftiget i Røde Kors-Farten paa Grækenland.

Karmas er et Søsterskib til *Kajtum* og *Kengis* og har følgende Hoveddimensioner: Længde 382 Fod, maalt Bredde 50 Fod og maalt Dybde 32 Fod 6 Tommer.

Begge Skibene er bygget til Lloyds højeste Klasse og skal forsynes med Motorer af Værftets nyeste Konstruktion.

*

Eriksberg Verkstad har haft Søsætning paa et Motorskib til Rederiaktiebolaget *Trivia* i Stockholm. Skibet fik i Daaben Navnet *Trivia*. Det er et moderne Skib af Shelterdæk-Typen. Det laaster 4.950 Tons d.w. paa 24 Fod Dybgang, og den kontraherede Fart er 13,5 Knob paa fuld Last. Hoveddimensionerne er: Længde 417 Fod, Bredde 50 Fod og Dybde til Shelterdæk 33 Fod 5 Tommer. Motoren er en to Takts enkeltvirkende 9-cylindret Dieselmotor paa 3.500 indicerede Hestekræfter.

*

Som Erstatning for Tankmotorskibet »Pegasus«, der er Krigsforlist, har Rederiaktiebolaget Transoil paa Götaverken bestilt et Tankskib paa 17.200 Tons, der skal leveres i Efteraaret 1945.

NY TYPE ENGELSKES STANDARDSKIBE

Efter at *U. S. Maritime Commission* har meddelt, at man skulde gaa over til Bygning af de saakaldte *Victory-Skibe*, fordi de tidligere *Liberty-Skibe* var for langsomt gaaende, har man i England arbejdet paa en ny Standard-Type. Admiralitetet har meddelt, at de engelske Værfter skal gaa i Gang med Bygning af en ny Standard-Type paa 12.000 Tons, som skal være mere hurtiggaaende end de tidligere byggede Standard-Skibe. Admiralitetet oplyser imidlertid intet om, hvor stor Farten paa de nye Skibe bliver.

Vil U. S. A. dæmpe sin Søfarts-nationalisme?

UNDER sidste Verdenskrig voksede Skibsbygningen særlig stærkt i De Forenede Stater og dermed kom Agitationen for »Egne Varer paa egen Køl«. Det samme er aabenbart ved at gentage sig nu, blot i en endnu større Maalestok. Der kan i denne Forbindelse henvises til Admiral *Lands* syv Punkter, der tidligere har været offentliggjort i *Dansk Søfarts Tidende*. Admiralen gik her ind for en vidtgaaende Skibsfartsprotektionisme, særlig med Henblik paa Trampskibsfarten.

Men at man i mange amerikanske Kredse har en Opfattelse, der afviger noget fra den, som Formanden for *U. S. Maritime Commission* har gjort sig til Talsmand for, fremgaar af en Artikel i det amerikanske Tidsskrift *Foreign Affairs*.

Det hedder i Artiklen, at der i De Forenede Stater for Tiden hersker en sand Skibsfartsfeber. Den er opstaaet som Resultat af den stærke Vækst i Skibsbyggeriet og af den Propaganda, der hidrører fra Rederier og Værfter. Det hedder i denne Propaganda, at Amerika maa naa frem til at blive Verdens største Søfartsnation. Først og fremmest af strategiske Grunde giver offentlige Institutioner som *War Shipping Administration* og *U. S. Maritime Commission* sin Tilslutning til denne Propaganda. En lignende Agitation drives ogsaa fra Kredse, som er interesseret i Udenrigshandlen, saasom *National Foreign Trade Council*. De søger at skabe det Indtryk, at Amerika — som jo i overvejende Grad har et kontinentalt orienteret økonomisk Liv — ikke skulde have Planer om andet end at fortrænge alle andre Nationer, som i Aar har drevet Skibsfart, fra Verdenshavene.

75 pCt. af Nybygningen falder paa U. S. A.

I *Foreign Affairs* fremhæves det imidlertid stærkt, at den dominerende Stilling, som Amerika i Øjeblikket har paa Verdensskibsfartsområdet, er et typisk Resultat af Krigen. Alle Nationer mister i Øjeblikket Skibe som Følge af Ubaadskrigen, men Skibsbygningen er væsentlig koncentreret i U. S. A. og i Praxis bliver de Skibe, der bygges der, i amerikansk Eje. I Aaret 1943 vil rundt regnet 75 pCt. af Nybygningerne falde paa De Forenede Stater, medens England med Hensyn til Skibsbygningen holder sig paa Førkrigsniveauet.

Men denne krigsbetonede Koncentration af Skibsbygningen i De Forenede Stater fortæller intet om amerikanske Skibes Konkurrence-Dygtighed efter Krigen. Før Krigsudbrudet kunde den indskrænkede Skibsbygning i Amerika kun opretholdes gennem betydelige Subsidier. Hvilket Land, der bliver den bedste Skibsbygger og Reder efter Krigen, er endnu et ubesvaret Spørgsmaal.

Videre hedder det i Artiklen, at Washington, hvis de nødvendige Midler skaffes til Veje, kunstigt kan sikre sig en Førerstilling paa langt Sigt indenfor Verdensskibsfarten. Dette er imidlertid et rent politisk Spørgsmaal. Der er i Dag ingen Afgørelse om efter hvilket Synspunkt Amerika skal drive sin Skibsfart efter Krigen.

Tre principielle Synspunkter

Tre principielle Synspunkter kan være mulige: Den nationale Prestige, økonomiske Fordele og den nationale Sikkerhed.

Hvad den nationale Prestige angaar, saa er de Udtalelser, der er fremsat fra officiel Side om Skibs-

fartspolitikken, i meget stor Udstrækning netop med dette Hensyn for Øje. Men man maa stille sig klart, at en saadan orienteret Verdensskibsfart maa føre til en udtalt Skærpelse af de nationale Modsætninger med tilsvarende økonomiske Forstyrrelser. Hvis De Forenede Stater ønsker en Prestige-Handelsflaade, maa Landet stille sig en saadan Politik ugunstige Følger paa Verdensmarkedet klart.

Hverken Englænderne, Hollænderne, Nordmændene, Grækerne og de andre Søfartsnationer kan fæste Lid til Washingtons generelle Løfte med Hensyn til den økonomiske Genopbygning af Verden efter Krigen, saa længe de hører, at De Forenede Stater ubetinget vil beherske alle Verdensskibsfartsruter, hævder *Foreign Affairs* videre. En saadan amerikansk Ekspansion kan kun blive til Skade for Verdens øvrige Handelsflaader. Men disse andre Lande er langt mere afhængig af Skibsfarten end Tilfældet er med Amerika.

En stor amerikansk Prestige-Flaade vil ødelægge den økonomiske Ligevægt og Eksistensbetingelsen for de øvrige Søfartslande og vil derfor i sidste Instans faa en ugunstig Indvirkning paa De Forenede Staters Udenrigshandel.

Prestigen er saaledes under ingen Omstændigheder en brugelig og sund Basis for De Forenede Staters fremtidige Skibsfartspolitik.

Set under en økonomisk Synsvinkel er De Forenede Stater fremfor alt interesseret i den billigst mulige Transport af sine Udenrigsvarer, ganske uanset hvem der bygger Skibene og holder dem i Drift. Det vil hævder det amerikanske Tidsskrift, være ganske forkert at tro, at De Forenede Stater har nogen national Interesse i at opretholde egne Storredier og en stor Skibsbygningsindustri. Igennem Aar har den amerikanske Skibsfartsbalance været passiv, men man har alligevel altid haft tilstrækkelig Valuta til at kunne betale Udlandet for dets billige Skibsfartstjeneste.

Endvidere hedder det, at Værfts- og Rederiinteresserne i De Forenede Stater kun repræsenterer rene private og stedsbegrænsede Interessegrupper, som ikke kan sidestilles med den nationale Interesse. De Forenede Staters økonomiske Interesse i Skibsfarten er den rene Forbrugerinteresse: den bedst mulige Service til den billigste Pris.

I Forbindelse med Paastanden om, at den nationale Sikkerhed skulde være et vigtigt Moment for den amerikanske Skibsfartspolitik bemærker Tidsskriftet, at Dispositionen over en Handelsflaade, som er tilstrækkelig stor i Krigstilfælde, er et helt igennem hypotetisk Spørgsmaal. Hvor stor Handelsflaaden maa være for at blive betegnet som tilstrækkelig, afhænger af, om der kan skabes et virksomt System i det internationale Samarbejde. Hvis det lykkes, er Afrustning og dermed ogsaa en Reduktion af Skibsfartsinteresserne mulig.

Det mest hensigtsmæssige, skriver Bladet, vilde være at faa fastslaaet Størrelsen af den Handelsflaade, man ud fra rene økonomiske Synspunkter kan beskæftige. Hovedsagen er, at man herunder skelner skarpt mellem den økonomiske forsvarlige og den kun strategisk ønskede Tonnage.

— At give Afkald paa »Verdens største Handelsflaade«, som man kunde ønske af rene Prestigehensyn, er ikke noget virkeligt Offer, saalænge man kan drive en brugbar Skibsfartspolitik, slutter *Foreign Affairs*.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Gave til Søfartsmuseet

Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har fra Skibsreder Hans Svenningsen modtaget en sjælden Gave: Et gammelt Fregatanker, som Damperen *Teddy* for nogen Tid siden fiskede op i det sydlige Storebælt. Dets Vægt paa 1500 Kilo gjorde Transporten fra København til Kronborg temmelig vanskelig.

Dødsfald

Skibsreder *Chr. Harhoff* og Frue har fra England modtaget den sørgelige Meddelelse, at deres Svigersøn, Major *Vincent McNeil Cooke* er død i Juli Maaned.

Skibshandler *A. Chr. Berthelsen*, Slotsgade i Aalborg, er død efter længere Tids Sygdom. Berthelsen, der blev 60 Aar, drev Forretning i Aalborg siden 1908, og trods megen Modgang arbejdede han Virksomheden stærkt op, saa den ved hans Død er en af Branchens største i Jylland. Skibshandler Berthelsen var meget kendt i Shipping-Kredse og Æresmedlem af Skipperforeningen i Aalborg. Hans to Sønner fører Forretningen videre.

Mangeaarig Hovmester i Rederiet C. K. Hansen *Jeppe Aksel Nielsen* er efter nogle Maaneders Sygdom død i sit Hjem i Aalborg, 51 Aar gammel. Hovmester Nielsen gik i Land for otte Aar siden.

S/S »Dania« i Kollision med to andre Skibe

I Sørøtten i København blev der forleden afgivet Forklaring i Anledning af, at De Forenede Kultimportørers Damper »Dania« Søndag d. 19. September i Aar, da Skibet efter Lodsens Anvisning var ankret op paa Weserfloden, havde været ude for en dobbelt Kollision.

Først tærnede »Dania« en anden Ankerligger, S/S »Currollus« af Helsingborg, hvorved begge Skibe kom i Drift. Pludselig slap Skibene uventet fra hinanden, men »Dania« drev derefter ned paa en tredje Ankerligger, dansk »Damp« »Cimbria«, og skurede langs dette Skib, hvis Anker lavede en Del Havari paa »Dania«s Opstaaende fra Overbygningen til Poopen, men da man bagefter hev »Dania«s Ankerkæde ind, viste det sig, at denne var sprængt, og at Ankeret var gaaet tabt.

Føreren af »Dania«, Kaptajn H. P. Danholt, mente, at dette maa være Grunden til, at »Dania« og »Carollus« uventet kom fri af hinanden. I øvrigt maa Aarsagen til Kollisionerne alene søges i Strømskifte med Ebbestrøm.

Ulykke paa Fyrskib

Under sit Arbejde i Maskinrummet i Motorfyrskib Nr. 2 er Skibets Maskinist P. Stensgaard, Hollænderdybet 1, Københavns, kommet alvorligt til Skade.

Ved et Uheld eksploderede en mindre Petroleumsholder. Den brændende Olie antændte Maskinistens Tøj, saa han i Løbet af et Øjeblik stod i lys Lue. Ved en hurtig og energisk Indgriben fra Føreren og den øvrige Besætnings Side lykkedes det at slukke Ilden saa betids, at Maskinistens Liv reddedes.

Med svære Brandsaar, særligt paa Benene, blev Maskinist Stensgaard indlagt paa Korsør Sygehus i meget lidende Tilstand. Sygehusets Overlæge erklærer dog, at der ikke er Tale om Livsfare, men der forestaar den Tilskadekomne et langt Sygeleje.

Paa Fyrskibet skete ingen Skade af Betydning.

Ny Svendborg-Skonnert solgt til København

Rederiaktieselskabet Triton, København, har hos *Ring Andersens* Træskibsværft i Svendborg købt en 3-m. Motorskonnert paa 180 Tons d.w. forsynet med en 120 HK. Bukh Dieselmotor.

Skibet, der er døbt »Lolli«, skal i Fart i meget nær Fremtid.

Trusel mod alle Marstalere

Da Førstestyrmand paa en »Mærsk«-Baad, der laa i Aarhus Havn, en Morgen for nogen Tid siden skulde tørne Folkene til, var tre Matroser meget uvillige til at gaa i Arbejde. De havde været i Byen Aftenen i Forvejen og var næppe ganske ædru. Da Styrmanden tog en af dem i Armen, blev de alle tre desperate og kastede sig over ham med Slag og Spark og ødelagde hans Uniform. Samtidig truede de med at »udrydde alle Marstalere« og, saasnart de var kommet til Søs, begynde med Styrmanden, hvis Vugge stod i Marstal. Disse Trusler bør dog ikke forurolige Skipperbyen, for da Søfolkene møde i Retten, var der faldet saa megen Ro over deres Gemytter, at de bad om at maatte afgøre Sagen med Bøder.

Chartret Motorskonnert

Østbornholmske Dampskibsselskab har chartret 3-mastet Motorskonnert »Svanen« af Aalborg til at befordre Stykgods mellem Bornholm og København.

Dementi og Forlis

Et Ritzau-Telegram fra Varberg meddelte, at den danske Motorskonnert »Elise Stub« af Rønne, paa Rejse fra Danmark til Oslo med Lervarer, var strandet ved Värö, og at Besætningen var svømmet i Land. Nu meddeler »Bornholms Avis« imidlertid, at »Elise Stub« ligger i god Behold i Rønne Havn, men at man paa Havnen mener, at det er Motorgaleasen »Gudmund« af Rønne, der er forlist ved Värö. »Gudmund« er bygget i Dunkerque 1873 og læster 140 Tons d.w. Den ejes og føres af Skibsfører *Kjeld Nielsen*, og dens Besætning bestod ved Afgang fra Rønne den 18. September af Kok *Harry Nielsen* og Jungmændene *Henning Birk* og *Henning Juhl*. »Gudmund« strandede i Foraaret ved Hvide Odde udfor Rønne og maatte undergaa en Reparation til næsten 50.000 Kr.

Aarøund Havn

Regnskabet for Aarøund Havn og Fyr for Finansaaret 1942—43 viser et Underskud paa 6743 Kr. eller godt 2000 Kr. mindre end budgetteret.

Baadhandlen blev ikke hævet

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Baadhandel. Sagfører K. Lindegaard Knudsen, der havde købt en Fiskebaad, K. 1718, af Baadebygmester Alfred Sørensen, havde krævet Handelen hævet.

Sagsøgeren, der havde betalt Baaden med 450 Kr., havde besigtiget Baaden saavel paa Land som i Vandet, og han havde ogsaa været paa Lystfiskeri med Baaden, men da den trak Vand, maatte han snarest mulig søge Havn. Sagsøgte Baadebygger Alfred Sørensen, der har afgivet Partsforklaring, hævder, at Sagsøgeren ikke ved Besigtigelsen, inden Handelen blev afgjort, havde noget at indvende mod Baaden, som han betalte kontant med det nævnte Beløb.

En af Retten udmeldt Sagkyndig, Værkfører Sylvander, forklarede i Retten, at han havde besigtiget Baaden, da den laa sunket i Skovshoved Havn, og derefter set den paa Bedding. Han hævder, at Baaden kan sættes i Stand for et Beløb af 100 Kr.

Sagsøgte oplyste, at han havde købt Baaden for 250 Kr. og derefter sat den i Stand, og han paastaar sig frifundet, idet han henviser til, at Sagsøgeren forinden Handelens Afslutning havde erklæret sig tilfreds med Baaden.

Retten finder ikke, der er Grundlag for, at Handelen kan kræves ophævet, men derimod, at der under Hensyn til Manglerne ved Baaden bør indrømmes Sagsøgeren et Afslag paa 100 Kr.

Sagens Omkostninger ophævedes.

Fiskekutter forlist

Den 30-aarige Kutterfører *Carl Erik Rasmussen*, Moseby paa Falster, der omkring den 1. September forsvandt med Fiskeeksportør Osvald Jensens Fiskekutter »Alpha II« af Hesnæs, er forleden fundet som Lig ved Stevns Klint. Den afdøde efterlader sig Enke og 2 smaa Børn. Liget af hans Medhjælper ombord blev fundet for en Ugestid siden.

En Bjærgningssag for Sørøtten

Stenfisker Valdemar Nielsen bjærgede i Februar Maaned med sit Stenfiskefartøj »Martha« den Kaptajn H. Berg Sonne tilhørende Motorgalease »Mercurius« paa 42 Reg. Tons, der var strandet paa Issehoved ved Samsø, og han krævede ved Sørøtten Sagsøgte dømt til at betale en Bjærgeløn paa 7000 Kr. samt 5 pCt. fra Stævningens Dato, den 15. Marts.

Sagsøgte Paasland gaar ud paa, at Bjærgelønnen fastsættes efter Rettens Skøn, idet det efter hans Mening særlig bør tages i Betragtning, at Sagsøgeren har været sen-

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

drægtig ved Udførelsen af Bjærgningen og at han har anvendt daarligt Materiel ved Arbejdet.

Der har tidligere været afholdt Søforhør i Aarhus, hvor der er afgivet Forklaring. Der har ogsaa tidligere været afgivet Partsforklaring, ligesom Havariexpert, Kaptajn Wind fra Assuranceelskabet Danske Lloyd har afgivet Forklaring i Sagen. Det er oplyst, at der har været Uoverensstemmelser med Hensyn til Tidspunktet for at »Martha« skulde gaa til Hjælp, ligesom der ogsaa viste sig Mangler ved Materiellet til Bjærgningen.

Efter at Retten havde taget de her nævnte Forklaringer til Følge, blev der afsagt Dom i Sagen.

Sagsøgte Kaptajn H. Berg Sonne bør til Sagsøgeren, Stenflsker Valdemar Nielsen, betale 1800 Kr. med Renter 5 pCt. fra 15. Marts.

Sagens Omkostninger ophæves.

30.000 Kr. i Bjærgeløn for ilanddrevet Smør

Sidste Foraar inddrev der paa Vestkysten indenfor Hjørring Politikreds store Mængder New Zealandsk Smør, ialt ca. 50.000 Kilo, der efter at være blevet beslaglagt af Vareforsyningsdirektoratet blev underkastet en særlig Behandling, hvorved det blev anvendeligt til Bageribrug. Det inddrevne Kvantum er nu vurderet til 85.000 Kr., og i disse Dage er der til Strandfogederne i Distrikterne fra Hirtshals til Løkken af Vareforsyningsdirektoratet blevet udbetalt en Bjærgeløn paa ca. 30.000 Kr.

Krigsforsikringen af Havne

Handelsministeriet har udnævnt Civilingeniør Jørgen K. Rasmussen, Korsør, til Medlem af Forvaltningsnævnet for »Krigsforsikringen af Havne« i Stedet for afdøde Apoteker Frederik Kabell.

Baltic Shipping Co.

Som Leder af *Baltic Shipping Co.* er efter Befragter H. Fink antaget Befragter Frode Schlander, tidligere Marstal og Svendborg.

19 Dage undervejs fra Aalborg til København

I Søretten er der afgivet Forklaring i Anledning af, at M/S »Aksa« af Aarhus paa en Rejse fra Aalborg til København har haft forskellige Uheld.

Føreren, Kaptajn H. Friis forklarede herom:

Skibet var den 16. September efter at have lastet i Rørdal afsejlet fra Hals Kl. 6. Der var stærk Dønning, og Skibet arbejdede meget i Søen. Kl. 15,30, da man var ca. 7 Sømil Nord for Lysegrunden, begyndte Skibet at trække Vand. Man gik straks i Gang med at pumpe og ankom til Gilleleje samme Aften Kl. 21. Næste Dag viste det sig, at man ikke kunde faa Motoren i Gang, da alle Lejerne havde taget Skade ved at have arbejdet i Vand Dagen forud. Efter at Lejerne var blevet skrabet af, afsejlede Skibet fra Gilleleje, men da man havde passeret Helsingør, blev det atter galt med Motoren, og en Slæbebaad maatte bugser Skibet ind til Helsingør, hvor det ene Krumtapleje maatte under Reparation, og først den 5. Oktober naaede »Aksa« derefter til København.

Kaptajn Friis oplyste iøvrigt, at »Aksa« i Maj d. A. var blevet hovedrepareret i Aarhus, og at Aarsagen til Skaden maa tilskrives dels Skibets haarde Arbejde i Søen og dels at Vandet derunder er trængt ind i Motorrummet.

De sidste Salg af Smauskibe

I det sidst udkomne Nummer af *Skipperen* — Medlemsbladet for »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« — meddeles der følgende Salg af mindre Skibe, der har fundet Sted i den sidste Tid:

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, har solgt MS. »Garibaldi« til Ingeniør N. Hansen, Køge, for 215.000 Kr. »Garibaldi«, der er bygget i Troense 1904, laster 385 Tons d.w. Skibet er forsynet med en »Vølund« Motor paa 120 HK. Overtagelsen har fundet Sted.

Skibsfører H. P. Matzens Arving har solgt MS. »Anni« til Skibsfører Herman Aug. Falkenberg, Egernsund. Skibet, der laster ca. 78 Tons d.w., er bygget 1902.

MS. »Byrd« af Aarhus, Stenflsker H. Nielsen, Grenaa, solgt til Skibsfører Rikardt V. Hansen, Annasgade 30, Aarhus.

MS. »Trafik II«, Skibsreder H. J. Christensen, Aabenraa, solgt til Skibsreder K. Tønnersen, Esbjerg.

MS. »Fram«, Skibsfører R. C. Nielsen, Voldgade 41, Rønne, solgt til Skibsfører Ejler Jensen, Pilegade 9, Alinge.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

MS. »Albatros«, Skibsfører H. K. Nielsen, Agtrupvig, Bjært St., solgt til Skibsreder H. J. Kristensen, Sdr. Chausse 110, Aabenraa.

MS. »Haabel« af København, Skibsreder Sven E. Lorenzen, København, solgt til Skibsfører Knud Robert Rasmussen, Bryggervangen 22, København Ø.

MS. »Adda« af København, Skibsfører J. P. Johansen, København, solgt til Skibsfører Hj. Olsen, Hals.

MS. »Elise«, Skibsfører F. Hansen, Vordingborg, solgt til Fiskeeksportør H. Hansen, Snaregade 8, København K.

MS. »Johanne« af Søby, Skibsfører L. Thomsen, Søby pr. Ærøskøbing, solgt til Skibsfører Hans Christensen, Østerby, Fejø.

MS. »Ægir« af Fejø, Skibsfører Hans Christensen, Østerby, Fejø, solgt til Skibsfører L. Thomsen, Søby pr. Ærøskøbing.

Lejdeskib i Havn

Johnsson-Liniens Motorskib *Uruguay* er kommet til svensk Havn med 5670 Tons Last fra Argentina. Størstedelen af Lasten bestaar af Oliefrø og Kød.

Svensk Fiskerilovgivning

Det svenske Landbrugsministerium har nedsat en Kommission med Ekspeditionschef Romberg som Formand til at undersøge Spørgsmaalet om en ny Lovgivning angaaende Fiskeriet.

Ministeriet udtaler, at de nuværende Bestemmelser er forældede og ufuldstændige, og derfor bør ændres. Ligeledes bør Reglerne for Udlejning af Fiskeriet moderniseres.

Svensk-ungarsk Handelsoverenskomst

Efter at den svensk-ungarske Handelsoverenskomst var udløbet, er den blevet erstattet med en ny, provisorisk Overenskomst. Der er samtidig blevet truffet en Ordning angaaende de svenske Tilgodehavender i Ungarn.

Berømt Skib forlist

Det næstsidste Skib i New Foundlands en Gang saa stolte Sælfangerflaade, »Terra Nova«, er ifølge Meddelelse fra St. Johns til »Svensk Sjøfartstidning« forlist. »Terra Nova«, som var bygget i Dundee, Skotland, i 1884, var Scotts Ekspeditionsskib paa Sydpolferden 1910—12.

PERSONALIA

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe

Skibsrederne G. Schiønemann, København, og Th. Larsen, Hellerup, er efter eget Ønske udtraadt af det af Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe nedsatte Fragtudvalg.

Fyrvæsenet

Marineministeriet har meddelt Fyrmester af 3. Grad Behrend Peter Andreas Albrechtsen, Kegnæs Fyr, Afsked efter Ansøgning af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fra Udgangen af November Maaned paa Grund af Alder og med Pension efter Tjenestemandsløven.

Søværnet

Værkfører i Søværnet Harald August Jensen, der er Dannebrogsmænd, er efter Ansøgning meddelt Afsked paa Grund af Alder fra Udgangen af 1944 at regne med Pension efter Tjenestemandsløven.

Officielt

I *Statstidende* oplyses, at Aktieselskabet Københavns Fiskeriaktieselskab er traaet i Likvidation. Bestyrelsen og Direktionen er fratruaet. Til Likvidator er valgt Sagfører, cand. jur. Axel Holmgreen-Olsen, Jernbane Allé 99, Kbhvn.

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. — 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

Aalborg Værft A/S

KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marluseon«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN $\frac{1}{2}$
er Stødet

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

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

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8318-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPKIBSELSKABET

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.**EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491BETR. KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

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.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 14. Oktober 1943.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det 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, staaar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

1504. Finland. Finske Bugt. Sejlløbet Kytö—Karlö. Oplysning om Ledebaaker. Sømærker flyttet.

(U. f. s. Nr. 27/545. Helsingfors 1943.)

Ved Afmærkningen af Sejlløbet *Kytö—Karlö* er foretaget følgende Ændringer:

I. Nye Ledebaaker opført.

1. *Bodökobben* Forbaake paa 60° 06' 40" N. 24° 44' 54" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 4,6 m.

Bodö Bagbaake paa 60° 06' 52" N. 24° 45' 02" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 6,5 m.

Baakerne er overet i Pejling 18°.

2. *Rönnkobben* Forbaake paa 60° 07' 16" N. 24° 47' 35" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 4,7 m.

Haraholm Bagbaake paa 60° 07' 27" N. 24° 48' 12" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 9,0 m.

Baakerne er overet i Pejling 58°.

II. Forandrede Ledebaaker.

Rödgrund Forbaake paa 60° 08' 48" N. 24° 50' 05" E. er nu en hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 4,2 m.

Pieni Niittysaari Bagbaake paa 60° 09' 02" N. 24° 50' 28" E. er nu en hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 5,4 m.

Baakerne er overet i Pejling 42°.

III. Sømærker flyttet.

De 3 sorte og hvide Stager med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa Pladserne:

60° 08' 03" N. 24° 48' 54" E.,
 60° 06' 58" N. 24° 46' 47" E. og
 60° 06' 12" N. 24° 44' 51" E.
 er flyttet til henholdsvis
 60° 08' 02" N. 24° 48' 52" E.,
 60° 06' 55" N. 24° 46' 47" E. og
 60° 06' 19" N. 24° 44' 52" E.

1505. Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.

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

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

1. c. 54° 34',₅ N. 18° 33' E.
2. c. 54° 35' N. 18° 47',₅ E.
3. c. 54° 29' N. 18° 58',₅ E.
4. c. 54° 21',₀ N. 18° 58',₅ E.

Sikkerhedshøjde 7000 m.

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

1506. Tyskland. Lübeck Bugt. Forbudt Omraade.

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

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

- a) 54° 02',₉ N. 11° 00',₂ E. c) 54° 04',₉ N. 10° 54',₂ E.
- b) 54° 03',₉ N. 10° 51',₂ E. d) 54° 04',₉ N. 10° 56',₂ E.

(Se Tillæg.)

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

1507. Danmark. Sundet. Drogden Fyr S. t. E. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 40/1499 1943 nævnte Vrag, der er sunket paa c. 55° 31',₈ N. 12° 43',₀ E., 700 m 171° fra Drogden Fyr, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 40 m WSW. for Vraget, samt med en elektrisk Blinklanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa Vragets Mast.
 (E. f. S. Nr. 40/1499 1943.)

1508. Danmark. Smaalandsfarvandet. Sandvig Fiskerihavn. Rettelse til E. f. S. Nr. 40/1501 1943.

I E. f. S. Nr. 40/1501 1943, Linie 6, rettes „53“ til „233“. Sætningen bliver saaledes: „Holdt overet i Pejling 233° leder Fyrene gennem den gravede Rende til Havnen“.
 (E. f. S. Nr. 40/1501 1943. Havnelods, Side 187. Fyr.-Fort. Nr 769 A, a og b.)

1509. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved S. t. W. Dybde over Vrag.

Mindste Dybde over det i E. f. S. Nr. 37/1406 1943 nævnte Vrag, der er sunket paa 55° 02' 19" N. 11° 35' 54" E., c. 2,₆ Sm 196° fra Knudshoved W.-Pynt, er nu 6,₈ m.
 (E. f. S. Nr. 37/1406 1943. Kort Nr. 160 og 140.)

(Se Tillæg.)

III. Kattégat, Limfjorden og Skagerrak.

1510. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelvandhøjde: Paa Havrevlen: 5,₈ m, i Svaneholm Fyrlinie: 6,₀ m, i Salthundeholm Lob: 3,₆ m, i Gaaseholm Lob: 2,₅ m, i Svaneholm Lob: 1,₃ m og i Kobberø Lob: 2,₃ m. Der er saaledes for Tiden ind til Tyborøn

Havn 5,8 m over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svanholm* Fyrlinie og 3,6 m i det W.-lige Indløb til *Låmfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a. 56° 43' (16") N. 8° 13' (08") E. — 4,0 m.
- b. 56° 43' (08") N. 8° 13' (23") E. — 4,0 m.
- c. 56° 42' (36") N. 8° 13' (30") E. — 2,0 m.
- d. 56° 42' (55") N. 8° 12' (50") E. — 4,0 m.

(E. f. S. Nr. 38/1439 1943. Kort Nr. 104.)

1511. Sverige. Skagerrak. Sejlløbet Ellösefjord—Havstensfjord (Norra Uddevalla-leden). Fyr forandret. Nye Fyr tændt. Oplysning om Varder, Baaker og Tønder. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 42/1996. Stockholm 1943.)

Mellem *Ellösefjorden* og *Havstensfjorden* er aabnet et nyt Sejlløb med en Dybde af 8,8 m ved Middelvandstand. Ved Fyrbelysningen og Afmærkningen af Løbet er foretaget nedennævnte Ændringer.

I. Fyr.

a) *Fredagsholmen* Fyr paa c. 58° 11' N. 11° 25' E. Det tidligere Fyrhus er erstattet med et hvidt, 3,5 m højt Taarn. Flammens Højde: 5,5 m. Fyret lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 283° til 292°. 4. Grønt i Pejll. fra 53° til 114°,5.
2. Hvidt i — - 292° - 300°. 5. Hvidt i — - 114°,5 - 122°.
3. Rødt i — - 300° - 53°. 6. Rødt i — - 122° - 139.

b) Paa *Örnekulen* paa *Orust* er tændt to Ledefyr, *Örnekulen övre* og *nedre* Fyr. Forfyrets Plads: 58° 11',95 N. 11° 29',98 E. Bagfyret er opført 255 m 59° fra Forfyret. Fyrene viser rødt, synkroniseret Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Fra Forfyret vises desuden m o d Vest i en Vinkel paa 10° grønt, fast Lys. Flammens Højde: Forfyret: 20 m, Bagfyret: 32 m. Hvide Fyrrpæle, Forfyret er forsynet med hvidt, firkantet Dagmærke, Bagfyret med hvidt og sort, firkantet Dagmærke.

Holdt overet i Pejling 59° leder Fyrene fra *Fredagsholmen* Fyrs E.-lige hvide Lysvinkel gennem *Malösund* til tværs af *Hallen*.

c) Paa *Hallen* paa *Orust* er tændt to Ledefyr, *Hallen övre* og *nedre* Fyr. Forfyrets Plads: 58° 11',75 N. 11° 29',46 E. Bagfyret er opført 210 m 194° fra Forfyret. Fyrene viser grønt, synkroniseret Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Fra Bagfyret vises desuden m o d NW. i en Vinkel paa 10° grønt, fast Lys. Flammens Højde: Forfyret: 5 m, Bagfyret: 9 m. Hvide Fyrrhuse.

Holdt overet i Pejling 194° leder Fyrene mellem *Örnekulen* Fyrlinie og *Tärneskärssund*.

d) Paa *Tärneskär* er tændt to Ledefyr, *Tärneskär övre* og *nedre* Fyr. Forfyrets Plads: 58° 12',38 N. 11° 29',75 E. Bagfyret er opført 80 m 239° fra Forfyret. Fyrene viser rødt, synkroniseret Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s. Mørke 2^s. Flammens Højde: Forfyret: 15,5 m, Bagfyret: 7,5 m. Hvide Fyrrhuse.

Holdt overet i Pejling 239° leder Fyrene fra *Tärneskärssund* gennem *Björnsund* til *Flatö* Fyrs hvide Vinkel (se Pkt. e).

e) Paa *Flatö* er paa 58° 12',98 N. 11° 30',90 E. tændt et nyt Fyr, *Flatö* Fyr der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 10 m. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 287° til 302°. 3. Rødt i Pejll. fra 313° til 8°.
2. Hvidt i — - 302° - 313°.

f) Paa *Rävsnäsdudde (Bokenäset)* og *Kalvö* er tændt to Ledefyr *Rävsnäsdudde övre* og *nedre* Fyr. Forfyrets Plads: 58° 15',70 N. 11° 36',68 E. Bagfyret er opført 920 m 47° fra Forfyret. Forfyret viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s; Bagfyret viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: Forfyret: 14 m, Bagfyret: 30 m. Hvide Fyrrpæle med hvide, firkantede Dagmærker.

Holdt overet i Pejling 47° leder Fyrene mellem *Flatö* Fyrs hvide Vinkel og *Hjältö* Fyrlinie (se Pkt. g).

g) Paa *Hjältö* er tændt to Ledefyr, *Hjältö övre* og *nedre* Fyr. Forfyrets Plads: 58° 15',35 N. 11° 37',38 E. Bagfyret er opført 350 m 261° fra Forfyret. Forfyret viser rødt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s; Bagfyret viser rødt Hurtig-

blink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: Forfyret: 6,3 m, Bagfyret 10,5 m. Fyrbygninger: Forfyret: Hvidt Fyrhus, Bagfyret: Hvid Fyrpæl med hvidt, firkantet Dagmærke.

Holdt overet i Pejling 261° leder Fyrene fra *Rävsnäsudde* Fyrlinie videre mellem *Bårholm* og *Gökholm* mod *Såten* Fyr (se Pkt. h).

h) Paa *Orust* er paa 58° 15',₆₂ N. 11° 40',₉₂ E. tændt et nyt Fyr, *Såten* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 6,8 m. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 357° til 38°. | 4. Grønt i Pejl. fra 90° til 176°. |
| 2. Hvidt i — - 38° - 49°. | 5. Hvidt i — - 176° - 180°. |
| 3. Rødt i — - 49° - 90°. | 6. Rødt i — - 180° - 184°. |

i) Paa *Bokenäset* ved *Sundsandvik* er tændt to Ledefyr, *Sundsandvik övre* og *nedre* Fyr. Forfyrets Plads: 58° 18',₅₄ N. 11° 42',₂₃ E. Bagfyret er opført 150 m 46° fra Forfyret. Fyrene viser grønt, synkroniseret Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: Forfyret: 10 m, Bagfyret: 18,5 m. Fyrbygninger: Forfyret: Hvid Søjle paa hvidt Fundament, Bagfyret: Hvid Fyrpæl med hvidt, firkantet Dagmærke. Holdt overet i Pejling 46° leder Fyrene mellem *Såten* Fyrs N.-lige hvide Lysvinkel og *Mattholm* Fyrs hvide Lysvinkler (se Pkt. j).

j) Paa *Mattholm* er paa 58° 18',₄₀ N. 11° 43',₆₀ E. tændt et nyt Fyr, *Mattholm* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 6 m. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 340° til 90°. | 3. Rødt i Pejl. fra 94° til 186°. |
| 2. Hvidt i — - 90° - 94°. | |

k) Paa *Holmen* N. for *Lilla Ösö* er paa 58° 18',₃₃ N. 11° 43',₄₆ E. tændt et nyt Fyr, *Ösö* Fyr, der viser rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 6 m. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 106° til 281°. | 2. Rødt i Pejl. fra 281° til 347°. |
|-------------------------------------|------------------------------------|

l) Paa *Orust* er paa 55° 18',₁₅ N. 11° 44',₁₇ E. tændt et nyt Fyr, *Sandvikskullen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 4 m. Hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 77° til 114°. | 4. Grønt i Pejl. fra 203° til 244°. |
| 2. Hvidt i — - 114° - 119°. | 5. Hvidt i — - 244° - 248°. |
| 3. Rødt i — - 119° - 203°. | 6. Rødt i — - 248° - Land. |

II. Varder og Baaker.

Paa Strækningen *Ellösefjord—Björnsunds fjord* er ved Sejløbet opført 10 Varder og 6 Baaker. Under Gang fra *Ellösefjord* til *Björnsunds fjord* faar man i *Malösund* 3 Varder om Styrbord og 1 Baake om Bagbord, i *Tärneskärssund*, saavel ved Indløbet som ved Udløbet, 1 Varde paa hver Side (se Afsnit III, Pkt. f), ved *Märrpallen* 1 Baake om Styrbord, ved *Björnsunds* Indløb 1 Varde om Bagbord og i selve Sundet 2 Baaker om Styrbord og 2 Baaker om Bagbord samt ved Udløbet af Sundet 1 Varde paa hver Side. Varder og Baaker er ved Sejløbets Bagbordsside malet hvide med røde Bælter (med Undtagelse af Varden ved *Tärneskärssunds* Udløb, som i Stedet for har rød, trekantet Topbetegnelse); ved Sejløbets Styrbordsside er Varderne og Baakerne foruden sortmalede og foroven hvide. Samtlige Varder og Baaker er om Natten facadebelyste.

III. Udlagte, inddragne og ombyttede Sømærker.

- a) En sort, facadebelyst Spidstønde er udlagt paa 58° 11',₈₀ N. 11° 29',₅₀ E.
 b) En rød, facadebelyst Spidstønde med 1 opadvendt Kost er udlagt paa 58° 11',₈₃ N. 11° 29',₄₂ E.
 c) Stagen paa 58° 11',₈₅ N. 11° 29',₆₈ E. er ombyttet med en sort Spidstønde.
 d) Stagen paa 58° 12',₀₅ N. 11° 29',₆₁ E. er ombyttet med en sort Spidstønde.
 e) Stagen med Kost paa 58° 12',₂₅ N. 11° 29',₆₃ E. er ombyttet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.
 f) Den røde, facadebelyste Tønde paa 58° 12',₄₀ N. 11° 29',₈₀ E. er inddraget og erstattet med en hvid, facadebelyst Varde (se Afsnit II).
 g) Stagen med Kost paa 58° 12',₄₅ N. 11° 29',₉₀ E. er ombyttet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.
 h) Stagen med Kost paa 58° 12',₅₀ N. 11° 30',₁₀ E. er ombyttet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.

i) Samtlige 16 Sømærker i det tidligere Sejlløb gennem *Malöströmmar* er inddraget.

j) Stagen paa $58^{\circ} 17',_{98}$ N. $11^{\circ} 41',_{11}$ E. er inddraget, da Grunden nu er nedspærngt til $8,8$ m Dybde ved Middelvandstand.

k) Stagen med Kost paa $58^{\circ} 18',_{03}$ N. $11^{\circ} 41',_{10}$ E. er inddraget, da Grunden er nedspærngt til $8,8$ m Dybde ved Middelvandstand.

IV. Sejlanvisninger.

Paa hele Strækningen af Sejlløbet fra aaben Sø via *Malöströmmar* til *Uddevalla* er der efter de nu afsluttede Uddybningsarbejder en mindste Dybde af $8,8$ m ved Middelvandstand. Mellem *Ellösefjord* og *Björnsunds-fjord* er Sejlløbets Bredde mindst 40 m paa de lige Strækninger og 60 m i Drejene.

Med Hensyn til Farvandsdrejet ved *Hallen* maa det om Natten for indgaaende i *Örne-kullen* Fyrlinie iagttages, at man begynder at dreje Bagbord over, naar *Hallen* övre Fyr viser grønt, fast Lys mod NW. Naar man om Natten er for udgaaende i *Hallen* Fyrlinie, maa man begynde at dreje Styrbord over, naar *Örne-kullen* nedre Fyr viser grønt, fast Lys mod Vest.

Med Hensyn til Farvandsdrejet mellem *Ösö* og *Mattholm*, ESE. for *Sundsandvik*, maa det iagttages, at man under Gang mod *Sandvikskullen* Fyr i dettes NW.-lige hvide Vinkel begynder at dreje Bagbord over, naar Lyset fra *Ösö* Fyr skifter fra grønt til rødt, og at man under Gang mod *Sandvikskullen* Fyr i dettes E.-lige hvide Vinkel drejer noget Styrbord over, saa snart *Ösö* Fyr bliver synligt, og derpaa styrer omtrent midt imellem disse to Fyr, indtil man kommer ind i *Sandvikskullen* Fyrs NW.-lige hvide Vinkel.
(E. f. S. Nr. 50/1730 1942.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1512. Norge. Ofoten. E-fjorden. Hamnholmen Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 18/546. Oslo 1943.)

Hamnholmen Fyr paa c. $68^{\circ} 21',_8$ N. $16^{\circ} 16',_6$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|---|--|
| 1. Rødt i Pejl. fra 345° til 356° . | 5. Grønt i Pejl. fra 112° til 127° . |
| 2. Grønt i — - 356° - 69° . | 6. Hvidt i — - 127° - 165° . |
| 3. Rødt i — - 69° - 87° . | 7. Rødt i — - 165° - 188° . |
| 4. Hvidt i — - 87° - 112° . | |

Fyret lyser med uforstærket Lys mod *Skarstadhamn*.

1513. Norge. Salta. Tranøy E. Steinsos Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 18/545. Oslo 1943.)

Steinsos Fyr paa c. $68^{\circ} 10',_9$ N. $15^{\circ} 41',_4$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra 126° til 152° . | 7. Rødt i Pejl. fra 301° til 324° . |
| 2. Hvidt i — - 152° - 229° . | 8. Hvidt i — - 324° - 341° . |
| 3. Rødt i — - 229° - 256° . | 9. Grønt i — - 341° - 4° . |
| 4. Hvidt i — - 256° - 268° . | 10. Hvidt i — - 4° - 16° . |
| 5. Grønt i — - 268° - 289° . | 11. Rødt i — - 16° - 24° . |
| 6. Hvidt i — - 289° - 301° . | |

1514. Norge. Salta. Hamarøy E. Tannoysundet. Tannøy. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 18/543. Oslo 1943.)

Et nyt Fyr, *Tannøy* Fyr, er tændt paa $68^{\circ} 09' 02''$ N. $15^{\circ} 46' 26''$ E., paa NW.-Siden af *Tannøy*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: $11,2$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,6$ Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra 51° til 148° . | 3. Rødt i Pejl. fra 168° til 211° . |
| 2. Hvidt i — - 148° - 168° . | 4. Grønt i — - 211° - 227° . |

1515. Norge. Salta. Hamarøy E. Tannoysund Fyr nedlagt. Brandøyskjær Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 18/542. Oslo 1943.)

Tannoysund Fyr paa $68^{\circ} 08' 01''$ N. $15^{\circ} 45' 02''$ E. er erstattet med *Brandøyskjær Fyr*, der er opført paa samme Plads.

Brandøyskjær Fyr viser rødt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 9,4 m. Synsvide: 3,5 Sm. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

1516. Norge. Salta. Hamarøy E. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 18/544. Oslo 1943.)

Paa Jernstangens Plads paa $68^{\circ} 07' 15''$ N. $15^{\circ} 45' 26''$ E., E. for *Hamlotholmen*, er tændt et nyt Fyr, *Hamlothskjær Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 3,5 m. 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 Pej. fra 138° til 155° . | 4. Rødt i Pej. fra 268° til 29° . |
| 2. Hvidt i — - 155° - 164° . | 5. Hvidt i — - 29° - 41° . |
| 3. Grønt i — - 164° - 268° . | 6. Grønt i — - 41° - 45° . |

1517. Norge. Bodø Anduvning. Tvangsruter.

(N. f. S. Nr. 40/2254. Berlin 1943.)

Alle Skibe, der ikke er under Ledsagelse eller er anmeldt, skal under Indsejling til, Udsejling fra eller Passage af *Bodø* om Natten følge nedennævnte Tvangsruter:

1. Indsejling Syd fra.
Fra Punkt a) $67^{\circ} 11',_{1}$ N. $14^{\circ} 04',_{3}$ E. til b) $67^{\circ} 13',_{9}$ N. $14^{\circ} 22',_{9}$ E. til
c) $67^{\circ} 14',_{4}$ N. $14^{\circ} 22',_{2}$ E. - d) $67^{\circ} 14',_{5}$ N. $14^{\circ} 16',_{8}$ E. -
e) $67^{\circ} 15',_{2}$ N. $14^{\circ} 16',_{4}$ E. - f) $67^{\circ} 16',_{15}$ N. $14^{\circ} 19',_{7}$ E. -
g) $67^{\circ} 16',_{85}$ N. $14^{\circ} 20',_{7}$ E.
2. Indsejling Nord fra.
Fra Punkt a) $67^{\circ} 23',_{4}$ N. $14^{\circ} 26',_{3}$ E. til b) $67^{\circ} 20',_{2}$ N. $14^{\circ} 25',_{8}$ E. til
c) $67^{\circ} 17',_{4}$ N. $14^{\circ} 20',_{8}$ E. - d) $67^{\circ} 16',_{55}$ N. $14^{\circ} 18',_{7}$ E. -
e) $67^{\circ} 16',_{85}$ N. $14^{\circ} 20',_{7}$ E.
3. Udsejling mod Syd.
Fra Punkt a) $67^{\circ} 16',_{85}$ N. $14^{\circ} 20',_{7}$ E. til b) $67^{\circ} 15',_{8}$ N. $14^{\circ} 13',_{3}$ E. til
c) $67^{\circ} 11',_{1}$ N. $14^{\circ} 04',_{3}$ E.
4. Udsejling mod Nord.
Fra Punkt e) $67^{\circ} 16',_{85}$ N. $14^{\circ} 20',_{7}$ E. til d) $67^{\circ} 16',_{55}$ N. $14^{\circ} 18',_{7}$ E. til
c) $67^{\circ} 17',_{4}$ N. $14^{\circ} 20',_{8}$ E. - b) $67^{\circ} 20',_{2}$ N. $14^{\circ} 25',_{8}$ E. -
a) $67^{\circ} 23',_{4}$ N. $14^{\circ} 26',_{3}$ E.
5. Passagerute fra Syd mod Nord.
Fra Punkt a) $67^{\circ} 11',_{1}$ N. $14^{\circ} 04',_{3}$ E. til b) $67^{\circ} 13',_{9}$ N. $14^{\circ} 22',_{9}$ E. til
c) $67^{\circ} 14',_{4}$ N. $14^{\circ} 22',_{2}$ E. - d) $67^{\circ} 14',_{5}$ N. $14^{\circ} 16',_{8}$ E. -
e) $67^{\circ} 15',_{4}$ N. $14^{\circ} 12',_{6}$ E. - f) $67^{\circ} 15',_{8}$ N. $14^{\circ} 13',_{3}$ E. -
g) $67^{\circ} 18',_{7}$ N. $14^{\circ} 19',_{5}$ E. - h) $67^{\circ} 19',_{4}$ N. $14^{\circ} 24',_{2}$ E. -
6. Passagerute fra Nord mod Syd.
Fra Punkt a) $67^{\circ} 23',_{4}$ N. $14^{\circ} 26',_{3}$ E. til b) $67^{\circ} 20',_{2}$ N. $14^{\circ} 25',_{8}$ E. til
c) $67^{\circ} 19',_{4}$ N. $14^{\circ} 24',_{2}$ E. - d) $67^{\circ} 18',_{7}$ N. $14^{\circ} 19',_{5}$ E. -
e) $67^{\circ} 15',_{8}$ N. $14^{\circ} 13',_{3}$ E. - f) $67^{\circ} 15',_{4}$ N. $14^{\circ} 12',_{6}$ E. -
g) $67^{\circ} 11',_{1}$ N. $14^{\circ} 04',_{3}$ E.

1518. Norge. Saltstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 40/2260. Berlin 1943.)

a) Alle Skibe, som ønsker at sejle ind i *Saltstraumen* paa c. $67^{\circ} 14',_{0}$ N. $14^{\circ} 38',_{0}$ E. og videre ind i *Skjerstadsfjord*, skal først melde sig hos Havnekaptajnen i *Bodø*.

b) Passage gennem *Sundstraumen* paa c. $67^{\circ} 12',_{0}$ N. $14^{\circ} 32',_{0}$ E. og *Indre Sundan*, S. for *Strauøy*, i Retning fra Vest til Øst imellem Meridianerne $14^{\circ} 31',_{2}$ E. og $14^{\circ} 37',_{3}$ E. er forbudt.

1519. Norge. Glomfjord. Sejladsforskrift.

(N. f. S. Nr. 40/2253. Berlin 1943.)

Alle Skibe, som ønsker at sejle ind i den indre *Glomfjord*, skal først melde sig ved Havnebevogtningsstedet i *Vasdalsvik* paa c. $66^{\circ} 48',2$ N. $13^{\circ} 36',0$ E.

1520. Holland. Krammer. Vrag.

(N. f. S. Nr. 40/2240. Berlin 1943.)

a) Et Vrag, der er sunket paa $51^{\circ} 39' 16''$ N. $4^{\circ} 12' 14''$ E. er afmærket med en grøn Spidstønde. Man kan passere paa begge Sider af Tønden.

b) Et Vrag er sunket paa $51^{\circ} 39' 12''$ N. $4^{\circ} 11' 30''$ E., udenfor Sejlløbet. Vraget er ikke afmærket.

1521. Norge. Møre og Romsdal. Vikerøyfjord. Ravnen. Nyt Fyr.

(E. f. S. Nr. 18/541. Oslo 1943.)

Et nyt Fyr, *Ravnen Fyr*, er oprettet, men ikke tændt, paa $62^{\circ} 36' 44''$ N. $6^{\circ} 08' 27''$ E., paa E.-Pynten af Skæret *Ravnen*. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 4^s. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 7,2 Sm. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

1522. Norge. Møre og Romsdal. Søndmøre. Sykkelfjorden. Strømmegjerde. Nye Ledefyr.

(E. f. S. Nr. 18/549. Oslo 1943.)

For Besejlingen af den indre Del af *Sykkelfjorden* ved *Strømmegjerde* er tændt to Ledefyr, som viser rødt, fast Lys. Forfyret er opført ved Kysten paa $62^{\circ} 20' 09''$ N. $6^{\circ} 35' 25''$ E., Bagfyret 290 m 177° fra Forfyret.

1523. Norge. Rogaland. Ryfylkefjordene. Horgefjord. Grund. Advarsel.

(E. f. S. Nr. 18/548. Oslo 1943.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 32/1282 1943 meddeles, at der er fundet en Grund med 4 m Vand paa $59^{\circ} 00' 01''$ N. $5^{\circ} 53' 27''$ E., 1300 m 248° fra *Knibringen Fyr*.

Opmærksomheden henledes især paa, at Omraadet her er urent og ujævnt med flere Grunde paa 7, 8 og 9 m.

Større Skibe advares derfor imod at benytte dette Farvand, før en nærmere Undersøgelse har fundet Sted, sandsynligvis næste Sommer.

(E. f. S. Nr. 32/1282 1943.)

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1524. Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Fiskeri. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 40/2266. Berlin 1943.)

1. Man advares imod at fiske inden for et Omraade, der begrænses af følgende Linier:

a) *Lister Fyr* paa c. $58^{\circ} 07'$ N. $6^{\circ} 34'$ E. — *Tyborøn* (Sydspidsen af *Agger Tange*) paa c. $56^{\circ} 42',5$ N. $8^{\circ} 13'$ E.

b) *Gåsen Fyr* paa c. $58^{\circ} 13'$ N. $8^{\circ} 29'$ E. — *Hjordal Kirke* paa c. $57^{\circ} 08'$ N. $9^{\circ} 21'$ E.

2. Man advares imod at fiske inden for et Omraade E. for Meridianen gennem *Skagen*, c. $10^{\circ} 38'$ E., der begrænses:

a) mod Syd af Breddeparallellen $57^{\circ} 35'$ N.

b) mod Nord af Breddeparallellen $57^{\circ} 50'$ N.

Fiskere, der ikke følger Advarslerne i Pkt. 1 og 2, udsætter sig for øjeblikkelig Beskydning og Opbringelse.

3. *Norske* Fiskere skal være i Besiddelse af skriftlig Tilladelse fra *tyske* Militærmyndigheder; *danske* Fiskere skal have skriftlig Tilladelse fra *danske*, civile Myndigheder.

4. Fiskere maa ikke have Radioanlæg om Bord i Fiskefartøjerne.

E. f. S. Nr. 1/127 1943 udgaar.

(E. f. S. Nr. 1/127 1943.)

1525. Tyskland. Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver samt for slæbte og-forankrede Skydeskiver.

(N. f. S. Nr. 40/2261. Berlin 1943.)

Et Skib, der slæber Skiver til Skydeøvelser og derfor ikke er i Besiddelse af fuld Manøvreedygtighed, fører

o m N a t t e n — foruden de normale Lanterner — 3 Lanterner lodret for hverandre paa det mest synlige Sted. Disse Lanterner kan ses hele Horisonten rundt, de 2 øverste er røde, den nederste hvid,

o m D a g e n 2 sorte Kegler med Spidsen nedad, lodret for hinanden.

Kommer Skibe om Natten i farlig Nærhed, bliver der fra Slæbefartøjet afbrændt Blus. Skydeskiverne bliver i saa Tilfælde saa vidt muligt belyst med Projektør.

Paa en slæbt Skive føres om Natten, naar den ikke beskydes, et hvidt Lys for og et hvidt Lys agter. Slæber et Fartøj samtidigt flere Skiver, anbringes kun et hvidt Lys paa den forreste Skives Forende og et hvidt Lys paa den agterste Skives Agterende.

Da Slæbefartøjets Slæbetrosse kan være indtil 1 Sm lang, og det ikke altid er muligt at anbringe de ovennævnte hvide Lys paa Skiverne, skal Skibe, der befinder sig i Nærheden af et slæbende Fartøj, manøvrere med Forsigtighed og give tilstrækkelig Plads for Slæbefartøjet og Skiverne.

Under Taage korter Slæbefartøjet saa meget som muligt ind paa Slæbetrossen og afgiver de foreskrevne Taagesignaler.

Skydeskiver, der er forankret og fastgjort, fører i hver Ende af den mod Sejlløbet vendende Side et hvidt Lys.

Ligger flere Skiver ved Siden af hinanden, fører kun den Skive, der ligger nærmest Sejlløbet, de sidstnævnte hvide Lys.

Der skal udvises den største Forsigtighed, naar man nærmer sig et skydende Skib. Om Natten giver Retningen af de skydende Skibes Projektørlys Vejledning til Bedømmelse af Skudretning samt af Skivernes Plads.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 20/821 1941.

(Danske Lods I, Side 117.)

1526. Tyskland. Signal for Afmagnetisering.

(N. f. S. Nr. 40/2264. Berlin 1943.)

Skibe, der anmelder sig til Afmagnetiseringsbehandling, eller som ønsker en Afmagnetiseringslods, skal i *tyske* og besatte Omraader føre internationalt 3. *Hjælpestander*.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

Finland:

R 33 Ahvenanmaa, Åland.

Som Følge af ny Opmaaling er Kortets Gradnet forskudt 1" mod Syd og 9" mod Vest, hvorfor der i de tidligere udgivne Kort skal lægges 1" til Bredden og 9" til Længden.

Tillæg.

I. Østersøen.

1527. (I). Sverige. Västervik Indsejling. Fyr midlertidigt slukket.
(U. f. s. Nr. 43/2083. Stockholm 1943.)
Fyret *Lilla Blockholmssundet Nr. 2* paa c. 57° 46' N. 16° 40' E. er paasejlet og slukket. Det vil blive holdt slukket, saa længe Reparationsarbejdet foregaar.
1528. Sverige. Häradskär Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 43/2029. Stockholm 1943.)
Häradskär Fyr paa c. 58° 09' N. 16° 59' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 45^s. Blink 0,8^s; Mørke 44,2^s.
(E. f. S. Nr. 37/1398 1943. Kort Nr. 182.)
1529. (I). Sverige. Bottniske Bugt. Sundsvallsbukten. Granön Fyr midlertidigt slukket.
(U. f. s. Nr. 43/2028. Stockholm 1943.)
Granön Fyr paa c. 62° 26' N. 17° 32' E., ved den ydre Indsejling til *Klångarfjärden*, er indtil videre slukket.
1530. Sverige. Bottniske Bugt. Stor-Rebbens Fiskerihavn. Nye Fyr tændt. Fyr slukket.
(U. f. s. Nr. 43/2026. Stockholm 1943.)
Ved *Stor-Rebbens Fiskerihavn* er foretaget følgende Ændringer i Fyrbelysningen:
a) Paa *Lill-Rebben* er paa 65° 11',₀₃ N. 21° 54',₄₀ E. tændt et Fyr, *Lillrebben Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5,6 m. Synsvidde: 7 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Fyrpæl paa hvidt Fyrhus. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejl. fra 257° til 299°. 3. Rødt i Pejl. fra 309° til 355°.
2. Hvidt i — - 299° - 309°.
b) Paa Hovedet af Bølgebryderen er paa 65° 11',₁₃ N. 21° 55',₆₀ E. tændt et Fyr, *Storrebben nedre Fyr*, der viser rødt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 3,3 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyret lyser i Fyrliniens Retning (se Pkt. c.).
c) Paa Landtungen N. for Havnen er paa 65° 11',₂₄ N. 21° 55',₆₁ E. tændt et Fyr, *Storrebben øvre Fyr*, der viser rødt Hurtigblink, 120 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyret lyser i Fyrliniens Retning.
Storrebben øvre og nedre Fyr er overet i Pejling 5°. Afstanden mellem Fyrene er 180 m.
Fyrene a, b og c, der brænder for det lokale Fiskeri, holdes tændt i Tiden fra 10. August til Slutningen af Fiskesæsonen.
d) De tidligere *Storrebben øvre og nedre Fyr* paa c. 65° 11' N. 21° 57' E. er nedlagt.

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

1531. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SSW. Vrag fjernet.
Vraget, der var sunket paa 55° 25' (54") N. 12° 38' (31") E., c. 6,8 Sm 201° fra *Drogden Fyr*, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 37/1404 1943.)
1532. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lunkebugt. Slotshage. Vrag afmærket.
Et Vrag, der rager op over Vandet, og som er sunket i c. 3 m Vand paa c. 55° 01',₄ N. 10° 40',₃ E., c. 0,4 Sm 67° fra Yderenden af *Valdemarsslot Bro*, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 10 m W. t. S. for Vraget.

1533. Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.

Vraget af et middelalderligt Skib er fundet i *Kolding Fjord* paa $55^{\circ} 29' (28'') N.$ $9^{\circ} 31' (35'') E.$, c. 1630 m 96° fra Hovedet af *Kolding Havns Fiskeri- og Lystbaadehavns E.-Mole* og c. 280 m S. for *Kolding Ledefyrlinie*. Vraget er afmærket ved, at der over hver af dets Stævne er udlagt en Vager.

Da det er Nationalmuseets Hensigt, saa snart der atter indtræder normale Forhold, at forsøge paa at hæve Vraget, der er af stor kulturhistorisk Interesse, henstilles det til de søfarende ikke at komme den udlagte Afmærkning for nær og i Særdeleshed ikke at ankre eller fiske med Bundredskaber paa eller i Nærheden af Pladsen.

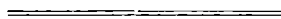
(Kort Nr. 156, 151 og 150.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1534. (T). Danmark. Graadyb. Torre Bjælke S. Tilsanding. Sømærke midlertidigt inddraget. Advarsel.**

1. Ved *Torre Bjælke* i *Graadyb* har Sandet fra Sejløbets NW.-Side skudt sig ud mod Løbets Midte, saaledes at Dybden paa $55^{\circ} 27' 25'' N.$ $8^{\circ} 18' 29'' E.$, i *Sædenstrand Fyrlinie*, er aftaget til 6,9 m ved Middel-Springtidslavvande, medens Dybden c. 15 m NW. for denne Plads kun er 3 m.

Paa Grund af denne Tilsanding advares man mod at benytte *Sædenstrand Fyrlinie* paa Strækningen forbi *Torre Bjælke*, hvor den er ubrugelig.

2. *Torre Bjælke* hvide Stumptonde med 3 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 27' (30'') N.$ $8^{\circ} 18' (29'') E.$, hvor Dybden for Tiden er c. 1,3 m, er midlertidigt inddraget.





DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... 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.
TOLDRODGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper
som
Smøreoliepumper
Brændseloliepumper

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
K Ø B E N H A V N

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 » »

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

TUBORG



GRØN
eller RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang *W.* Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 42

FREDAG 22. OKTOBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Tonnagesituationen er stadig et af Krigens store Problemer. Det gælder naturligvis i første Række for de Allierede, som fører Krig, i mange Tilfælde Tusinder af Mile fra deres Hjemland, men ogsaa for de Neutrale er dette Spørgsmaal en Faktor af uhyre Betydning. De tyske politiske Kommentarer til den Overenskomst, der er indgaaet mellem Portugal og de Allierede om Oprettelsen af allierede Støttepunkter paa Azorerne, mener saaledes, at det hovedsagelig skyldes Portugals Afhængighed af Forsyninger ude fra, at Portugal er gaaet med til denne Overenskomst, idet de Allierede som Kompensation stiller den tilstrækkelige Tonnage til Disposition for Transporten af de for Portugal livsnødvendige Varer. Om denne Opfattelse af Udviklingen er korrekt eller ej vil antagelig først kunne afgøres, naar Krigens Historie engang kan skrives, men det er i denne Forbindelse interessant at vende tilbage til, hvad Statssekretæren i det spanske Statsministerium, Kommandør *Blanco*, udtalte engang i Sommer i et Møde i det spanske geografiske Selskab. Den spanske Statssekretær paapegede bl. a., at Spanien ikke kunde gaa i Krig uden at eje et Minimum af Søforbindelser, og hvis Spanien skulde komme i Krig med en Magt, der kunde blokere dets Søforbindelser, vilde denne Magt ogsaa være i Stand til at etablere Blokade langs Portugals Kyster, og uden Søforbindelser vilde de spanske Stridskræfter ikke være til nogen Nytte. Endvidere nævnte han, at uden Flaade og Handelstonnage maatte efterhaanden alle andre Vaaben nedlægges, og Resultatet vilde blive, at Spanien mistede sin politiske Uafhængighed, idet ethvert Land, der grænsede til Havet, men ikke ejede Søherredømmet, allerede fra Krigens første Dag fik sine Landstridskræfter fangede i en kæmpemæssig Lomme. I Lyset af disse Betragtninger vil det blive interessant at se, om de Allierede i Kraft af deres Stilling til Søs kan opnaa politiske Koncessioner fra andre af de endnu tilbageværende Neutrale.

Fra de oversøiske Markeder er Nyhederne stadig sparsomme. Neutral Tonnage er nu som før stærkt efterspurgt, men til Trods for det ringe Antal neutrale Skibe, der er til Disposition, synes de faktiske Rater, der betales for disse Skibe i de forskellige Trades at bevare en vis Stabilitet. Stykgods fra River Plate til Suez eller Basra for tyrkisk Regning indikerer saaledes stadig omkring \$170 for neutral Tonnage, og Raterne for Stykgods fra River Plate til Sydafrika resp. Venezuela ligger stadig omkring \$100, henholdsvis \$90. For Hvede i Sække fra Buenos Aires til Callao er betalt \$35. Raterne for Hvede fra River Plate til Lissabon, \$60 og til Eire, \$90, er ligeledes Gengangere. Overenskomsten mellem Portugal og de Allierede angaaende Azorerne synes iøvrigt allerede at kunne fremvise de første Resultater. Der skal saaledes være tildelt allieret Tonnage for Hvede fra Northern Range til Lissabon. Raten herfor nævnes dog ikke.

Paa de amerikanske Markeder er den rigeligere Til- deling af Tonnage vi nævnte i sidste Beretning fortsat. Der har saaledes været livlig Befragtningsvirksomhed i Kularten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika paa Basis af uforandrede Rater. Der er ligeledes frigivet betydelige Tonnagemængder

til Transporten af Malm fra Indien, Sydafrika og Brazilien til Northern Range og Pacifickysten. Raten for disse Laster er uændret.

Paa London Børsen noteres Kul Wales/Port Said eller Alexandria stadig i 90/- og til Azorerne noteres adskillige Ladninger til 70/- fra Wales og 72/6d. fra Østkysthavne. Iøvrigt nævnes Salt Rødehavet/Calcutta til 35 Rupees og Salt fra Torre Vieja til Calcutta til 54/6d.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Ændringer. Der gives stadig Støtte for et begrænset Antal Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne. I Salpeterfarten fra Skiensfjorden til Danmark er der jævn god Aktivitet til Rater omkring Kr. 18. Trælastmarkederne fra Finland og Sverige til Danmark viser ikke større Liv. For en Last paa omkring 600 Stds. fra Midtfinland noteres Kr. 142.50.

DAMPKIBSSELSKABET »JUTLANDIA« GENNEM 25 AAR

Umiddelbart inden den forrige store Krigs Afslutning — den 21. Oktober 1918 — stiftede Grosserer *Jens Toft* Dampskibsselskabet *Jutlandia*, hvis eneste Skib da var en ældre Dampner, *Hans Tausen*.

De første Aar var lyse for det unge Dampskibsselskab, men Depressionen fulgte snart efter. Trods store økonomiske Ofre fra *Jens Tofts* Side maatte Aktiekapitalen i 1932 nedskrives meget stærkt, men Grosserer *Toft* vilde ikke opgive sin Rederivirksomhed og helt hellige sig sit Arbejde som Grosserer. Han personlig holdt Selskabet oppe i de svære Aar, og det lykkedes ham virkelig at drive Rederiet frem, saaledes at det, da denne Krig udbrød, disponerede over fem Dampere paa tilsammen 17.000 BRT, og i 1941 købte han yderligere Dampneren *Finland* paa 3.600 Tons af Aktieselskabet Dampskibet *Finland*.

Men denne Krig har ogsaa bragt *Jutlandia* Tab. Blandt de første danske Skibe, der krigsforliste i Efteraaret 1939, var *Ove Toft*. Noget senere sank *Maria Toft* i Dunkerque. Den blev hævet igen, men gik efter halvanden Rejse ned i Nordsøen. Siden den 9. April 1940 er to af Selskabets Dampere udenfor Kontrol, saaledes at Rederiet i Dag kun disponerer over Dampnerne *Marianne Toft* og *Karen Toft*.

I Fjor døde Rederiets Stifter og Leder gennem 24 Aar, Grosserer *Jens Toft*, der med saa sejt Energi havde arbejdet det frem gennem en meget vanskelig Tid. *Jutlandia* ledes nu af hans tre Sønner *Ove Toft*, *Knud C. Toft* og *Arne Toft*.

DØDSBUDSKAB FRA HAVET

Kronborgs tidligere Slotsforvalter, Oberst *Qvist* og Frue, der bor i Espergerde, har nu faaet Visshed for, at deres Søn, den 40-aarige Styrmand *Steen Qvist*, er omkommet i Indenlands-Fart, idet hans Lig er drevet ind ved Espergerde kort fra det Sted, hvor Obersten bor.

Styrmand *Qvist* sejlede den 10. September til jydsk Havn med et mindre Skib, og siden havde man intet set eller hørt til ham. Han har sejlet fra sin tidligste Ungdom, mest paa Langfart, blandt andet knyttet til Rederierne *Vendila* og *Ø.K.* Under Borgerkrigen i Spanien var han Kontrolloffer, og efter Krigens Udbrud har han sejlet med mindre Skibe i hjemlig Fart.

DEN NYE FÆRGE TIL KØBENHAVN—MALMØ-RUTEN

Fra Kockums Værft i Malmø har der nu været Søsætning paa den nye svenske Togfærge, der skal indsættes paa København—Malmø-Ruten. Generaldirektør Dahlbecks Frue fra de svenske Statsbaner døbte den *Malmöhus*, og de danske Statsbaner var ved Søsætningen repræsenteret af Generaldirektør P. Knutzen, Søfartschef Neergaard, Trafikchef Terkelsen og Distriktschef Herschend.

Den nye Færge er 94,15 Meter lang og 16,40 Meter bred med et Dybgaaende paa 4,10 Meter. Den er beregnet til at kunne befordre indtil 1800 Passagerer, naar den ikke har Jernbanevogne med, men ellers er dens Maksimum 1300 Passagerer.

Der er en omfattende Salonplads og store Promenadedæk. Fremdrivningen skal ske ved to Dieselmotorer paa tilsammen 4750 A.H.K. Færgens maksimale Fart bliver 17 Knob, men man regner med en service-speed paa 15 Knob, medens de gamle Færger kun sejlede 12½ Knob. *Malmöhus* skal efter Beregningerne kunne tilbagelægge Turen København—Malmø paa fem Kvarter.

Den nye Færge har ogsaa Ror forude under Stævnen. Det skyldes, at den altid skal gaa ind i Færgelejet med Agterenden forrest, idet Jernbanevognenes Ind- og Udkørsel sker agter fra.

Udgifterne til den nye Færge var budgetteret til 4 Millioner svenske Kroner, men man anslaaer nu de samlede Udgifter til 5,5 Millioner.

ATTER DANSK-FINSK TILLÆGSAFTALE

Udenrigsministeriet har udsendt følgende Meddelelse:

Som tidligere meddelt blev der i Begyndelsen af August Maaned — efter forudgaaende Drøftelser i København — truffet Aftale om en Udvidelse af den dansk-finske Vareudvekslingsaftale for 2. Halvaar 1943. Nævnte Udvidelse omfattede Leverancer af finsk Træ og Finér til Danmark til en Værdi af ca. 6 Mill. Kr. og af dansk Smør og Albumin til Finland til en Værdi af ca. 8 Mill. Kr.

Da der senere har vist sig Grundlag for yderligere Vareudveksling mellem de to Lande, er der efter Delegationsforhandlinger i København den 16. ds. undertegnet en dansk-finsk Tillægsaftale til Vareudvekslingsaftalen for indeværende Halvaar. Foruden at omfatte ovennævnte allerede aftalte Kontingenter forudser Tillægsaftalen Leverancer fra Finland af Cellulose, Sækkepapir, Spindepapir, fedttæt Papir og andet Papir samt Pap og Karton, Papirgarn, Bygningskarton, Asbestprodukter og Destillationsprodukter m. v. Til Gengæld vil Danmark til Finland levere et yderligere Kvantum Smør samt forskellige andre Levnedsmidler saasom Sukker, Kunsthonning, Ovomaltine, Mælkekonserves, Bouillonestrakt og Æblepulp, samt endvidere Maskiner og Apparater, Radiomateriel, Farver, Blodplasma m. v.

Den samlede Værdi af den forudsatte Ind- og Udørsel udgør ca. 23 Mill. Kr. hver Vej, saaledes at der ved Tillægsaftalen er skabt Forudsætninger for en yderligere Vareudveksling af samme Omfang som ved Hovedaftalen.

INTET SALG AF DE DANSK-BYGGEDE RUMÆNSKE SKIBE

Der har i den senere Tid verseret forskellige Rygter om, at den rumænske Regering skulde have til Hensigt at sælge de to fuldmoderne Motorskibe *Transilvania* og *Basarabia*, der, siden Krigen med Sovjetrusland brød ud, har ligget for Anker i Bosporus.

I denne Forbindelse har det officielle rumænske Nyhedsbureau udsendt en Meddelelse, hvori disse Rygter dementeres.

Som det vil erindres, blev de to Skibe *Transilvania*

og *Basarabia* hygget hos Burmeister & Wain for den rumænske Regerings Regning. De var beregnet til Fart paa Sortehavskysten, Levanten og Ægypten. De var meget moderne udstyret, og det kan saaledes nævnes, at *Basarabia* paa Prøveturen til Bornholm satte Verdensrekord i Fart for lastførende Dieselskibe, idet den naaede op paa godt 24 Knob.

DEN SVENSK LEJDETRAFIK

Fra Maj Maaned i Aar, da der igen kom Gang i Lejdetrafikken, er der ankommet 40 Lejdeskibe til svenske Havne, og regner man med, at deres Ladninger har haft en gennemsnitlig Værdi af 5—6 Millioner Kroner, bliver det saaledes et Importbeløb paa ca. en kvart Milliard. Alene i September Maaned er der kommet 10,000 Tons Kaffe, og der er i Aar kommet ialt 300.000 Tons Varer med Lejdeskibene.

SVENSK IMPORT-OVERSKUD

Den svenske Udenrigshandel i September viser et Importoverskud paa 61,24 Mill. Kr. mod 60,74 Mill. Kr. i samme Maaned i Fjor. Importen androg 162,36 Mill. Kr. mod 179,81 Mill. Kr. i September i Fjor og Eksporten 101,12 Mill. Kr. mod 119,07 Mill. Kr.

BETYDELIGE UDVIDELSER AF KOCKUMS VÆRFT

Kockums mekaniska verkstads aktiebolag har af Klagstorps hamnaktiebolag erhvervet dette Selskabs samtlige Ejendomme i Västra Klagstorp og Tygelsjös Sogne, ligesom Værftet har opkøbt samtlige Aktier i Tygelsjö järnvägsaktiebolag. Overtagelsen har allerede fundet Sted.

Kockum har i længere Tid næret Planer om Udvidelser. Der har foreligget et interessant Projekt til Udvidelse af Værftanlæggene i Malmø. For at realisere disse Planer søgte Værftet om Tilladelse til at bygge en Bølgebryder udenfor det nu eksisterende Anlæg, men denne Ansøgning er foreløbig blevet afslaaet.

Der foreligger ingen Oplysninger om Købesummen for de nyerhvervede Arealer, men Havneselskabets Grunde og Ejendomme er bogført til ca. 1½ Million Kroner.

OSKARSHAMNS VARV FYLDER 80 AAR

Det er i disse Dage firs Aar siden, at Oskarshamns Varv begyndte sin Virksomhed. I de forløbne Aar har Værftet baade kendt gode og daarlige Tider — saa sent som i Begyndelsen af Trediverne maatte Driften helt indstilles.

Da Driften blev genoptaget, fulgte en rig Udvikling, og Værftet er nu et moderne Værft, som staar vel rustet til at forøge sin Position indenfor svensk Skibsbyggeri.

I Aarenes Løb er der bygget 290 Skibe ved Værftet, Aktiekapitalen er 2.760.000 Kroner, og der beskæftiges 1.035 Arbejdere og 70 Funktionærer.

SKARPT ANGREB PAA ENSIDIG AMERIKANSK SØFARTSPOLITIK

Den amerikanske Skibsfarts Stilling efter Krigen er det Emne, der optager Sindene i stigende Grad, og der fremkommer Tid efter anden mange forskellige Forslag til Løsning af de dermed forbundne Problemer. For nylig offentliggjorde et hollandsk Blad en Udtalelse af Formanden for Senatets Skibsfarts-komité, Senator *Radcliffe*, hvor denne slaar til Lyd for, at alle Indførsels- og Udførselsvarer efter Krigen skal transporteres med amerikansk Tonnage. Dette vilde være fuldt ud berettiget, finder Senator *Radcliffe*, naar man tager Størrelsen af den amerikanske Handelsflaade efter Krigen og Landets økonomiske Betydning i Betragtning.

Dette Forslag har imidlertid omgaaende mødt Protest fra den kendte hollandske shipping man, C. Ver-

ney's Side. Han skriver i *Scandinavian Shipping Gazette*:

Hvis ovennævnte Fremstilling er rigtig og giver et sandt Billede af Senator Radcliffe's maritime Aspirationer, kan man kun haabe, at hans Synspunkter ikke finder Støtte hos Myndighederne, naar normale Forhold igen indtræder. Hvis De Forenede Stater skulde føre an i Beskyttelsen af Flaget, vilde alle Bestræbelser i Retning af internationalt Samarbejde med det Formaal at sikre rimelige økonomiske Kaar være forgæves. Desuden kan det i høj Grad befrygtes, at den amerikanske Industri, hvis den af Senator Radcliffe anførte Betragtning vedrørende Amerikas Skibsfart skulde finde Indpas, vilde følge efter og indføre Beskyttelsesforanstaltninger af lignende Art og ud fra lignende Motiver. Begunstigelse af et Lands Flag paa Bekostning af andres er sikkert den mest forkastelige og uden Tvivl den mest skadelige Form for Beskyttelse, som noget Lands Regering kan falde tilbage paa.

Senator Radcliffe har ikke gjort sig klart, da han anbefalede sit Forslag, at den Livselixir, som han foreskriver, afslører stor Mangel paa Tiltro til de amerikanske Rederes Forretningstalent, og hvad der er endnu mere alvorligt, han har tilsyneladende ikke fattet den fremragende Rolle, som De Forenede Stater netop i Kraft af deres »økonomiske Betydning« kan faa i Efterkrigstidens Genopbygningsarbejde. Det kan næppe overvurderes, hvor yderst vigtigt og betydningsfuldt det er, at man gaar efter »broad-minded« og klare økonomiske Principper og at man nøje følger en modent overvejet og vel gennemtænkt verdensomspændende Rekonstruktionspolitik, naar Krigen engang er forbi og Landene stilles overfor det uhyre Arbejde, det er at hele de Saar, den har forvoldt.

Hvis Egoisme og chauvinistiske Betragtninger skal være fremherskende, styrer Menneskeheden direkte mod Kaos og Ødelæggelse. Fælles Bestræbelser og et klart Blik for Nødvendigheden af et »Nationernes Broderskab« vil være paakrævet. Hvis de samme Fejl, som bidrog til Kriserne før Krigen og til den nuværende Verdenskrig, gøres om igen, og hvis man ikke indser, at der maa begyndes paany, vil Verden uvægerligt gaa sin Opløsning i Møde.

DE AMERIKANSKE VICTORY-SKIBE

Vicepræsidenten i *U.S. Maritime Commission*, Admiral Vickery har meddelt, at man i den kommende Maaned vil lægge Kølen til det første i en ny Serie Victory-Skibe paa 10.500 Tons og med en Fart af 17½ Knob. Disse Skibe skal erstatte de nuværende Liberty-Skibe paa 11 Knob.

Admiral Vickery har endvidere udtalt, at den amerikanske Skibsbygning vilde naa sit Højdepunkt i Januar Maaned. Den nuværende Nettostigning i Tonnagen burde, hævder den amerikanske Admiral, fra Juli Maaned næste Aar muliggøre en Sænkning i Skibsbyggeriets Omfang.

OCEAN-LUFTRUTERNES BILLETPRISER

De store transoceaniske Luftruter er for Tiden under indgaaende Debat ude i Verden, og efter alt, hvad der er fremkommet, synes det at være en Kendsgerning, at Efterkrigstiden vil komme til at byde paa transatlantiske Luftruter, der i alle Tilfælde vil faa en vis Betydning indenfor Passagerbefordringen. To Spørgsmaal, der særlig interesserer, er Flyvetiden og Billetprisen.

Efter hvad de svenske Blade erfarer fra New York, har *Panamerican Airways* allerede udarbejdet Tidstabeller og Prislister for Flyvning med Clippere til forskellige Dele af Verden. Som bekendt trafikerer det amerikanske Selskab ogsaa Sydafrika og Lissabon.

Tider og Priser for Flyvning fra Amerika opgives: til London henholdsvis 13 Timer 48 Minutter og 186 Dollars, til Paris 14 Timer og 200 Dollars, til Berlin 16 Timer og 216 Dollars, til Moskva 19 Timer 12 Mi-

nutter og 290 Dollars og endelig til Hongkong 44 Timer og 549 Dollars.

Det understreges, at samtlige Priser er Tur og Retur.

VÆLDIGE UDLAGRE I PRODUCENT-LANDENE

Før Krigen beløb Verdensproduktionen af Uld sig til 1,9 Millioner Tons, hvoraf New Zealand og Australien tilsammen svarede 650.000 Tons, hvilket vil sige omtrent en Tredjedel. Den sydafrikanske Union producerede aarligt ca. 120.000 Tons, hvilket vil sige, at disse tre britiske Dominions tilsammen leverede 40 Procent af hele Verdensproduktionen. Deres Betydning paa Verdensmarkedet var imidlertid endnu større, end disse Tal antyder, idet de paa Grund af deres eget meget ubetydelige Forbrug indstod for 80 til 90 Procent af hele Verdenseksporten af Uld. Med Undtagelse af nogle sydamerikanske Stater var alle Lande i Verden i Virkeligheden henvist til i større eller mindre Udstrækning at dække Behovet gennem Import.

Før Krigen var den største Uldkonsument det europæiske Kontinent, der aarligt brugte ca. 600.000 Tons Raauld, hvoraf 350.000 til 400.000 Tons maatte importeres. Hertil kommer, at England desuden importerede 150.000 Tons og De Forenede Stater 120.000 til 150.000 Tons. I Aarene før Krigens Udbrud var ogsaa Japan blevet en betydelig Forbruger med en Import paa henvend 100.000 Tons aarlig mod 50.000 i Aarene efter den første Verdenskrig.

Da England som Følge af Tonnagemanglen under denne Krig har maattet formindske sin Uldimport, og Japan ligesom Kontinentets Lande ikke kan komme i Betragtning som Uldopkøbere, er de uldeksporterende Lande nu henvist til een eneste Storforsbruger, nemlig De Forenede Stater, som naturligvis ikke kan absorbere hele Udbudet.

Man maa derfor regne med, at mellem 200.000 og 300.000 Tons bliver oplagret i Producentlandene. Allerede ved Krigsudbrudet erklærede den engelske Regering sig rede til for egen Regning at opkøbe og lagre Uldoverskudet.

SKIBSBYGNINGEN ÆNDRER FØRERSTILLINGEN I DEN AMERIKANSKE STAALINDUSTRI

Bethlehem Steel Corporation, som hidtil har været den næststørste Staalkoncern i De Forenede Stater, har nu med en Omsætning paa 923 Millioner Dollars erobret Førstepladsen fra *U. S. Steel Corporation*. Efter tilgængelige Oplysninger fra Amerika har det i Wall Street vakt betydelig Opsigt, at *U. S. Steel* har maattet afgive Førerstillingen til Bethlehem Steel. Denne Udvikling staar i nøje Forbindelse med Skibsbygningsprogrammet i De Forenede Stater, idet Bethlehem Steel allerede for lang Tid siden er gaaet i Gang med Skibsbygning som et Led i Produktionsprogrammet. Man regner i amerikanske Børskredse med en fortsat Udvikling til Fordel for Bethlehem Steel paa Grund af den amerikanske Skibsfartspolitik, der er kendetegnet af *U. S. Maritime Commission* i Washington.

DEN SPANSKE SKIBSFARTS FRAGTINDTÆGTER

Ifølge en Statistik, der er udarbejdet af det spanske Generaltolddirektorat, beløb den spanske Handelsflaades Fragtindtægter i spanske Havne sig i Tiden fra 1. April til 31. December 1942 til 129,5 Guldpesetas mod 17,8 Millioner Guldpesetas, som i det samme Tidsrum var blevet udbetalt udenlandske Skibe for Fragt.

Denne Meddelelse viser, hvor stor Betydning den spanske Handelsflaade under de nu herskende Forhold har, ikke alene for den oversøiske Skibsfart, men ogsaa for den spanske Betalingsbalance. Det hævdes i Meddelelsen, at gennemsnitlig 80 Procent af Fragterne gik til udenlandske Skibe før Borgerkrigen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Varmtvandsbeholderne kom ikke til Island

I Januar Maaned 1940 modtog Møller & Jochumsen A/S, Horsens, af Højgaard & Schultz A/S Ordre paa Levering af to Varmtvandsbeholdere, der skulde monteres i Island. Paa Grund af Forholdene efter Danmarks Besættelse den 9. April 1940 blev Beholderne ikke sendt til Reykjavik, men Højgaard & Schultz har overtaget dem og afregnet denne Del af Mellemværendet. Monteringsarbejdet blev først udsendt og senere annulleret, men Møller & Jochumsen havde fremstillet forskelligt Montageværktøj og krævede ved Sø- og Handelsretten Højgaard & Schultz dømt til mod Udlevering af en Montagekran at betale 3450 Kr. Højgaard & Schultz paastod Frisfindelse mod Betaling af 259 Kr., subsidiært 925 Kr. eller 1425 Kr., idet der var Uenighed om Prisen for Montageværktøjet.

Sø- og Handelsretten har nu afsagt Dom i Sagen. Højgaard & Schultz skal betale Møller & Jochumsen 1016 Kr. 19 Øre plus 150 Kr. i Sagsomkostninger. Retten siger, at det sagsøgte Aktieselskab maa have været klar over, at Monteringen krævede Fremstilling af specielt Værktøj her til, men kunde ikke gaa med til, at der ved Beregningen af Prisen var medtaget Handelsavance og Generalomkostninger.

Jul paa Havet

»Vikings» Forlag har atter i Aar udsendt et meget smukt udstyret Julehefte »Jul paa Havet«, der til Fulde har holdt Standarden fra Aarene før Krigen. Hæftet nummer — lige fra Omslagstegningen, en gammel Fregat, tegnet af H. Schloser-Petersen — en Række fortrinlige farvelagte Skibsbilleder, deriblandt to, malet af Fyrdirektør Paul Sinding.

Bladet indeholder en lang og underholdende Række Artikler og Fortællinger, der alle har Tilknytning til Søen og dens Mænd. Farvelagte Billeder og godt Læsestof giver i Forening en udmærket Helhed.

Middelalderskibet i Kolding Fjord

Middelalderskibet i Kolding Fjord er nu afmærket ved en Vager over hver af dets Stævne. Da det er Nationalmuseets Hensigt, saa snart der indtræder normale Forhold, at forsøge at hæve Vraget, der er af stor kulturhistorisk Interesse, henstiller »Efterretninger for Søfaren«, at man undlader at komme Afmærkningen for nær, og at man navnlig ikke ankrer eller fisker med Bundredskaber paa eller i Nærheden af Pladsen.

To nye Skibe fra Ring Andersens Værft

Paa Ring Andersens Træskibsværft har man for Tiden to nye Skibe under Bygning. Det drejer sig begge om Motorsejlere, som faar en Tonnage paa ca. 175 Tons d.w. Det ene Skib er bestilt af Skibsreder A. E. Sørensen for egen Regning. Det er Mening, at de to Skibe skal være færdige til Aflevering i Løbet af Foraaret.

Iøvrigt har der været Prøvetur med Værftets sidste Nybygning, der er bestilt af det københavnske Rederi-Aktieselskab »Triton«. Skibet er blevet døbt »Lolli« og er iøvrigt et Søsterskib til Motorsejleren »Lehnskov« af Svendborg. Prøvesejladsen varede 4 Timer. Den overværedes bl. a. af Direktør Herman Jacobsen og Befragter Egenfeldt Nielsen fra Rederiet, Fabrikant Bukh, Inspektør Knudsen, Veritas, Toldforvalter Andersen, Skibsbygmester Ring Andersens sen. og jun. samt forskellige andre. Sejladsen forløb tilfredsstillende, og Skibet, der er forsynet med en 120 HK Bukh-Motor, gjorde en Fart af 8,7 Knob i Genemsnit. Skibet er desuden forsynet med Sejl, som ogsaa blev prøvet.

Marstal-Skonnert slaaet til Vrag

For nogen Tid siden strandede Motorskibet »Maja« af Marstal ved Sjællands Odde, men man nærrede dog Haab om, at det skulde lykkes at faa det bjærget. Imidlertid har Vejret siden Strandingen været meget stormfuldt, og det er nu resulteret i, at »Maja« har faaet slaaet store Huller i Bunden, saa Svitzer, der var tilkaldt og i flere Dage havde opholdt sig ved Skibet, maatte opgive Bjæringsarbejdet.

Der er afholdt Søforhør i Nykøbing S., hvorefter Besætningen blev hjemsendt.

»Maja« var forsikret for 112.000 Kr., deraf for 50.000 Kr. i Søassuranceforeningen »Erø«.

En Sømandsbrud

Hun var forlovet med en Styrmand, og da de en Aften sad i Sofaen, hviskede han hende i Øret: »Hvis jeg faldt udenbords midt i Atlanterhavet og sank og sank, vil du være den sidste, jeg tænkte paa.«

Hun var lykkelig og kyssede ham ømt.

Saa blev de gift, og ti Aar senere sad de igen i den samme Stue, og han sagde nøjagtigt de samme Ord. Saa knaldede hun ham en Tallerken i Hovedet.

Betoningen kan betyde saa meget.

Ny Storkutter bygget i Nyborg

Fra Nyborg Skibsværft (C. E. Jensen) er afleveret en 1. Klasses søgaaende Kutter »Dixi« til Fiskeskipper H. M. Lauridsen, Esbjerg. Fartøjet maaler 44 BRT. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 5-cylindret Bukh-Dieselmotor paa 160 HK af nyeste Type, driftssikker og økonomisk i Brug. Beboelsen er særlig praktisk indrettet og Kabysen udstyret med Gaskomfur. Hjælpemaskineri og Spil er bekvemt placeret, ligesom det elektriske Udstyr er gennemført tidssvarende. I det Ydre fremtræder Nybygningen smukt i Linie og Form.

Flere Kuttere af samme Type er bestilt ved Værftet.

Skibssalg

Skibsfører Ch. Christensen, Svendborg, har solgt sin Motorsejler »Hela« af Svendborg til Skibsfører Frede Sondergaard i Nexø.

»Hela« er bygget i 1916 i Rødvig af Eg, og den er udstyret med en »Vølund« Raaolliemotor paa 80 HK. Skibet, der laster 115 Tons d.w., er overtaget forleden i Svendborg, og det er derefter afgaaet til Bornholm.

Nyt Shipping-Selskab

I Aktieselskabs-Registret er optaget et nyt Selskab »A. H. Asmussen A/S«, hvis Formaal er at drive Handel, Industri, Rederi, Skibsmægler-, Speditions- og Entreprenørvirksomhed, direkte eller ved Anbringelse af Kapital i Selskaber med lignende Formaal i Indland eller Udland. Selskabet, der har Hjemsted i København, har en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 100.000 Kr. Bestyrelsen bestaar af Grosserer K. A. L. Lykkevang, Hellerup, Skibsreder A. H. Asmussen, Charlottenlund, og Landsretssagfører G. H. Th. Leidersdorff, København. Skibsreder Asmussen er Selskabets Direktør.

»Danish Wine«

Der skal som bekendt meget til at dupere Amerikanerne, men jeg ved en lille Ting, som kan gøre det, skriver en Indsender til »Aalb. Stiftstidende«.

I 1915 var jeg søfarende Maskinmester, og paa en Amerikarejse havde jeg i Savannah en lille morsom Oplevelse, hvori den danske Snaps var Midtpunktet.

Paa en af Byens pæneste Gader boede der en Dansker, som ejede en nydelig Restauration, der foruden den kendte lange Zinkdisk ogsaa havde mange smaa Borde, og der holdt vi Danske nu mest af at slaa os ned.

Jeg husker ikke mere Restauratørens Navn, men han var altid emsig med at købe al den Akvavit, han kunde faa af de danske Hovmestre. Nu er Amerikanerne jo ikke saa vant til en Snaps til Maden som vi, men det var heller ikke paa den Maade, de nød den. Til stor Morskab for os Danske saa vi, at Værten solgte Snapsen i smaa Glas med Hank og under Betegnelsen »Danish Wine«, saa vidt jeg husker var Prisen 50 Cent pr. Stk.

Det var gerne ældre, helbrændte Gentlemen, som nød denne specielle Vin, og det var tydeligt at se, at den kunde dupere dem; næsten altid saa jeg et Drag af Forundring og Tilfredshed glide over de hærdede Træk, naar de satte Bægeret i Disken — det var præcist, som de tænkte: Det var dog Pokker til Druer, de har i det Land derovre, de maa da have faaet ekstra med Solskin.

At »Druerne« var vore højtelskede danske Kartoffler, som jo modnes storartet uden Solskin, kunde de gæve Amerikanere ikke vide — vi undte dem ærlig talt baade Snapsen og Snyderiet!

Det nye Sømandshjem i Hirtshals

Sømandshjemmet i Hirtshals indvies paa Søndag. I Forbindelse med Indvielsen holdes der Festgudstjeneste i Hirtshals Kirke, hvor indenlandsk Sømandsmissions Formand, Sognepræst William Larsen, prædiker. Ved Festen paa Sømandshjemmet taler foruden indenlandsk Sømandsmissions Formand ligeledes Sekretæren Sømandspræst Fr. Villh. Eilschou-Holm.

Det nye Sømandshjem har kostet ca. 140.000 Kr. fuldt monteret. Arbejdet er udført af Byens Haandværkere under Ledelse af Arkitekt Berthel Jensen, Hjørring.

En Fiskerbaad sejlet i Sænk.

I Stubbøløbet ved København skete der den 28. September d. A. en Kollision mellem Motorgalease »Dania« og Kragejolle »Smut«, hvorved sidstnævntes Mast og Barduner greb fat i »Dania«s styrbords Anker og derved krævede saa stærkt over, at Baaden fyldtes med Vand og gik til Bunds. Om Bord i »Smut« befandt sig en Fisker, der faldt i Vandet, men blev bjærget af en af Politiets Patruljebaade, og Havnevæsenet har senere bjærget den sunkne Jolle.

Under et Forhør i Sø- og Handelsretten forklarede Føreren af »Dania«, Kaptajn H. V. Schrøder, at han vel havde set, at der laa en Baad i Sejlrenden, men ikke, at det var en Fiskerbaad, der havde Redskaber ude, og at

han havde ventet, at Baaden vilde fjerne sig fra Sejløbet, da det er ulovligt at ligge her.

Svensk Fødselsdag

Skibsreder *Wergan Wedlin*, Helsingborg, fyldte i Tirsdags 60 Aar. Skibsrederen er født i Gøteborg, men har haft sin Virksomhed i Helsingborg siden 1906, da han tiltraadte som Befragter i Firmaet Arvid Andersson. I 1917 etablerede han sig som Skibsmægler, i 1923 stiftede han Rederiet Wallonia og i 1926 Rederiet Werana. Indenfor Sveriges Redareforening og Helsingborg Kommune har han varetaget vigtige Tillidshverv, ligesom han i en Aarrække var Formand for Helsingborgs Segelsällskap.

Sildestime forvilder sig ind i norsk Flydedok

I en Flydedok ved Laksevaag Skibsværft i Bergen havde en Sildestime paa 5—6000 Hektoliter forvildet sig ind i det store Betonbassin. Nyheden om den mærkelige Fangst spredtes med Lynets Fart, og Folk strømmede til med Spande, Poser, Fade og Tønder, og paa et Øjeblik dannede der sig en stor Kø, saa Politiet maatte rykke ud og passe paa, at det hele gik nogenlunde fredeligt for sig.

Der blev pumpet saa meget Vand ud af Dokken, at man kunde begynde at tage Sildene op. Det Fangstliv, man blev Vidne til, vilde selv erfarne Fiskere have staaet maaløse overfor. Mellem 2000 og 3000 Mennesker var i Løbet af Eftermiddagen inde paa Skibsværftet for at hente sig en kærkommen Del af den søvnglinsende Middagsmad. Værdien af Fangsten beløber sig til ca. 30.000 Kr.

Det norske Veritas

Under Ledelse af Repræsentantskabets Formand, Dispatchør *Henrik Ameln*, har »Det norske Veritas« afholdt sit Aarsmøde.

Dispatchør *Ameln* udtalte Mindeord over afdøde Direktør *Gjerulff Fløystad*, Skibsreder *K. S. Nordgreen* og Skibsreder *Sverre Holter-Sørensen*, tre Mænd, som har udført et stort og interesseret Arbejde i »Det norske Veritas«.

Assisterende Direktør *Hagness*, som allerede i Fjor skulde være fratruddet paa Grund af Alder, vil med dette Aars Udgang trække sig tilbage; men man henstillede, at han forblev som Konsulent i 1944.

Som Direktør *Hagness'* Afløser valgtes Hovedbogholder *Hans Vig*, der gennem mange Aar har været ansat i »Veritas« og været beskæftiget i alle Afdelinger.

Efter Behandlingen af Beretningen og Regnskabet og Udsættelse af periodisk Ombesigtigelse, samt Ansættelse af nye, fastlønnede Ingeniør-Besigtigelsesmænd, oplystes det, at man heller ikke i Aar vilde udgive nyt Skibsregister. Efter at et Tillæg af Sødygtighedsloven, hvorved der aabnes Adgang til for visse Skibe at laste dybere end til den gældende Lastelinie, var behandlet, blev der foretaget Valg til Repræsentantskabet, der alle var Genvalg.

Tyrkiske Skibsførlis.

Under en voldsom Storm er det tyrkiske Motorskib »Bueyuek Elemdar«, der var paa 280 Brt., sunket i Sortehavet. Endvidere er Motorskibet »Karabasch« af Terkos forlist ved den europæisk-tyrkiske Sortehavskyst.

PERSONALIA

70 Aar

Forhenværende Skibsfører *Hans Albertsen*, Prinsesse Mariæ Hjem, fyldte i Tirsdags 70 Aar.

60 Aar

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *P. Jørgensen* fylder paa Onsdag 60 Aar. Kaptajn *Jørgensen* er Fører af Damperen *I. C. Jacobsen*.

50 Aar

I Onsdags fyldte tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet Atlanterhavet og Dampskibsselskabet Dania, Kaptajn *L. Bertram Larsen* 50 Aar.

*

Paa Søndag fylder Skibsfører i Dampskibsselskabet

Vendila, Kaptajn *K. V. Goth* 50 Aar. Kaptajn *Goth* er Fører af Damperen *Otto Petersen*.

*

Skibsfører i Det østasiatiske Kompagni, Kaptajn *I. Væring* fylder paa Tirsdag 50 Aar.

*

Ligeledes paa Tirsdag fylder Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *L. P. Schmidt* 50 Aar.

Maskinisteksaminerne

Ved Maskinistkolerne i Aalborg og Esbjerg er Eksaminerne nu afsluttet.

Til den almindelige Maskinisteksamen i Aalborg var der indstillet følgende 28 Elever, der alle bestod:

Otto Claus Pagh Birk, *Anker Carlsen*, *Paul Erik Jakobsen*, *Svend Jensen*, *Thøger Aaholm Jensen*, *Poul Aaby Johansen*, *Erik Johannes Nielsen*, *Aage Høyer*, *Erik Jensen*, *Lester Kongsmark Jensen*, *Robert Vagner Jepsen*, *Johan Mølbach*, *Joseph Benn Thomsen*, *Erik Brunsgaard*, *Knud Bøch*, *Knud Elsig Jacobsen*, *Kristian Peter Jakobsen*, *Børge Karl Kristensen*, *Knud Ove Larsen*, *Helge Gordon Markussen*, *Holger Theodor Møllerup*, *Børge Møller*, *Knud Rosendahl Siem*, *Karl Oskar Suderbo*, *Arthur Erik Sørensen*, *Kurt Møller Nielsen*, *Allan Edward Schmidt*, *Johannes Kjeld Hansen*.

Følgende 2 Elever fik tildelt Præmie af Julius Skrikes Stiftelse:

Thøger Aaholm Jensen, *Robert Vagner Jepsen*.

Til den almindelige Maskinisteksamen i Esbjerg havde indstillet sig følgende 25 Eksaminander, der alle bestod:

Jørgen Andersen, *Holger Møller Barlo*, *Helge Wilhelm Bentzen*, *Niels Erik Bondesen*, *Svend Erik Christensen*, *Werner Gundestrup*, *Kristen Robert Aagaard Hald*, *Hans Leo Hansen*, *Knud Vorbeck Hansen*, *Olaf Marnus Jørgen Jensen*, *Peder Lodberg Jensen*, *Harry Johansen*, *Arne Marinus Kristensen*, *Gunnar Larsen*, *John Larsen*, *Arne Lang Nielsen*, *Harald Nielsen*, *Holger Sindal Nielsen*, *Jeff Kolborg Nielsen*, *Gunnar Ivan Pedersen*, *Frode Knud Rasmussen*, *Bent Schmidt*, *Hans Sørensen Søndergaard*, *Carsten Bille Hansen*, *Alfred Schnitker Skaarup*.

En Præmie fra Julius Skrikes Stiftelse blev tildelt *Bent Schmidt*.

Endvidere havde der i Esbjerg til Motorpasserprøven indstillet sig to Elever, der begge bestod.

Færø Navigationsskole

Ved Nordby Navigationsskole er bestaaet følgende nautiske Eksaminer:

Styrmandseksamen: *H. Christensen*, *Thyborøn*, *M. Iversen*, *Nordby*, *N. K. Larsen*, *Rostrup*, *R. M. Lorenzen*, *Kiel*, *R. E. Mortensen*, *Klitmøller*, *V. E. Nielsen*, *Lyngby*, *S. A. Olsson*, *Haderslev*, *M. H. Rasmussen*, *Rønne*, *T. Thomsen*, *Bramminge*.

Skibsførereksamen: *K. F. Christiansen*, *Rindby*, *E. Fischer*, *Nordby*, *E. Kjeldsen*, *Nordby*, *H. V. Ø. Madsen*, *Esbjerg*, *H. E. Olsson*, *Rinkenæs*, *H. O. Riis*, *Gudhjem*.

Radiotelegrafisteksamen: *J. C. E. Hermansen*, *Jels*, II. Kl., *K. Nielsen*, *Skals*, *Tillægsprøve til I. Kl.*, *C. T. Petersen*, *Havneby*, II. Kl., *H. T. Schmidt*, *Jernved*, II. Kl., *J. R. T. Thomsen*, *Thisted*, *Tillægsprøve til I. Kl.*, *C. Kurt*, *Lütjenburg*, II. Kl., *H. K. Smidt*, *Skuø*, *Færøerne*, II. Kl.

Svltzer-Kaptajn gaar i Land

Efter 35 Aars Arbejde i Svitzers Bjærgnings-Entreprise, deraf 25 Aar som Skibsfører, har Kaptajn *Johs. Voxen* i disse Dage taget sin Afsked.

Kaptajn *Voxen*, der i September fyldte 62 Aar, sejlede i sine unge Dage med danske og udenlandske Sejlskibe. Han tog sine Navigationseksaminer i Svendborg i 1906, og blev i 1908 ansat som 2. Styrmand i Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise. Allerede det følgende Aar blev han Første Styrmand og i 1918 Kaptajn. Han har arbejdet næsten alle de Steder, hvor Svitzer har sine Bjærgningsskibe stationerede. Han har gjort Tjeneste i Rødehavet og i Middelhavet og nu sidst i en Aarrække som Fører for »Svava« i de hjemlige Farvande.

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:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 12610

samt paa alle Postkontorer



Medlemsliste

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 21. Oktober 1943.

Nr. 42.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faae for 10 Øre paa Søkort Arkivet, 10, Østergade 19, København K

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

I. Østersøen.

1535. Danmark. Klintholm Havn SSE. Vrag forgæves eftersøgt.

Den i E. f. S. Nr. 40/1491 1943 nævnte Mast, der var observeret paa c. $54^{\circ} 51' N$. $12^{\circ} 33' E$, c. 7 Sm SSE. for Klintholm Havn, har forgæves været eftersøgt. (E. f. S. Nr. 40/1491 1943.)

1536. Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Listed Havn. Havnearbejder. Advarsel.

Ved Listed Havn paa c. $55^{\circ} 08',8 N$. $15^{\circ} 06',8 E$. foretages for Tiden Nedbrydning og Genopbygning af det N.-lige Molehoved. Saalænge dette Arbejde, som antagelig vil vare nogle Maaneder, staar paa, er Havnen vanskelig at besejle, og der maa udvises Forsigtighed ved Besejlingen.

1537. Estland. Rooger Wick. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

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

a) $59^{\circ} 20' 18'' N$. $24^{\circ} 00' 24'' E$. c) $59^{\circ} 21' 30'' N$. $24^{\circ} 02' 30'' E$.

b) $59^{\circ} 20' 48'' N$. $24^{\circ} 00' 00'' E$. d) $59^{\circ} 20' 54'' N$. $24^{\circ} 03' 12'' E$.

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

(E. f. S. Nr. 10/439 1941.)

1538. Estland. Moon Sund. Vrag.

(N. f. S. Nr. 41/2318. Berlin 1943.)

Et Vrag er sunket paa c. $58^{\circ} 53',6 N$. $23^{\circ} 11',2 E$.

1539. Tyskland. Altenhagen. Fast Skydeomraade. Signalmast. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 41/2275. Berlin 1943.)

Under Skydeøvelser i det i E. f. S. Nr. 5/401 1943 nævnte Skydeomraade ved Altenhagen vises Signaler i Henhold til § 22 i den tyske *Seewasserstrassenordnung* paa en Signalmast paa c. $54^{\circ} 22',1 N$. $12^{\circ} 24',5 E$.

Under Skydeøvelserne er det f o r b u d t at opholde sig i Fareomraadet indenfor den tyske Territorialgrænse, og man advares imod at komme ind paa den Del af Omraadet, der ligger udenfor Territorialgrænsen, naar der skydes.

(E. f. S. Nr. 5/401 1943.)

(Se Tillæg.)

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

1540. Danmark. Sundet. Drogden Fyr S. t. E. Oplysning om Vrags Plads.

Det i E. f. S. Nr. 41/1507 1943 nævnte Vrag, der er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 40 m WSW. for Vraget, samt med en elektrisk Blinklanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa Vragets forreste Mast, ligger sunket i c. 11 m Vand paa 55° 31' 50" N. 12° 43' 03" E., c. 650 m 170° fra Drogden Fyr.

(E. f. S. Nr. 41/1507 1943. Kort Nr. 133, 132 og 130.)

1541. Danmark. Lille-Bælt. Bogense Fyr atter anbragt paa Plads.

Bogense Fyr, der under Bogense Havns E.-Moles Reparation midlertidigt var flyttet c. 200 m ind paa den faste Havnemole, er atter anbragt paa sin oprindelige Plads paa 55° 34' (14") N. 10° 04' (48") E., 3 m fra E.-Molens Yderende. Fyrbygningen er forandret til et hvidt, 5 m højt Taarn.

(E. f. S. Nr. 29/1185 1943. Havnelods, Side 48. Fyr.-Fort. Nr. 550).

1542. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.

Dybden i Indsejlingsrenden til Bogense Havn paa c. 55° 34',₂ N. 10° 04',₉ E. er or Tiden 4,₀ m.

(E. f. S. Nr. 29/1185 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1543. Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen. Broens Aabning atter normal.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 40/1503 1943 meddeles, at Aabningen af Aggersundbroen paa c. 56° 59',₉ N. 9° 17',₈ E. foregaar atter paa normal Maade.

(E. f. S. Nr. 40/1503 1943.)

1544. (P). Danmark. Nørre Tornby Redningsstation nedlægges.

Nørre Tornby Redningsstation paa c. 57° 33' N. 9° 55' E. nedlægges den 31. December 1943.

(Kort Nr. 92 og 91. Danske Lods I, Side 83 og 84. Danske Lods II, Side 37 og 220.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1545. Norge. Gulenfjord. Nordgulen. Forbud mod Sejlads.

(N. f. S. Nr. 41/2319. Berlin 1943.)

Uden Tilladelse af Havnekaptajnen i Maaløy er det forbudt at besejle den indre Del af Nordgulen E. for en Linie mellem Punkterne:

- a) 61° 46',₀₃ N. 5° 11',₈₅ E. og
- b) 61° 45',₀₂ N. 5° 11',₈₀ E.

1546. Norge. Florøy Anduvning. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.

(N. f. S. Nr. 41/2295. Berlin 1943.)

1. Indsejling til og Udsejling fra Florøy skal W. for Havnen foregaa S. om Florøy Fyr paa c. 61° 36',₂ N. 5° 00',₇ E. og i en Afstand af c. 200 m fra Brandsoy N.-Kyst.

2. Gennemsejling er forbudt

- a) mellem den lille Ø paa c. 61° 36',₄ N. 5° 02',₇ E. og Øen Langholm og
- b) mellem Langholm og Brandsoy N.-Pynt.

1547. (T). Danmark. Graadyb. Lystønde midlertidigt udlagt. Lystønde midlertidigt flyttet.

1. I Tilslutning til E. f. S. Nr. 41/1534 1943 meddeles, at en hvidmalet Lystønde, der viser rodt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s, midlertidigt er udlagt i 12 m Vand paa 55° 27' (21") N. 8° 18' (29") E., udfor Tilsandingen ved *Torre Bjælke* og c. 90 m S. for *Sædenstrand* Fyrlinie.

2. Lystønden *Soren Jessens Sand* er midlertidigt flyttet c. 100 m mod Syd og udlagt i 15,5 m Vand paa 55° 27' (32") N. 8° 19' (15") E., c. 300 m S. for *Sædenstrand* Fyrlinie.

(E. f. S. Nr. 41/1534 1943. Kort Nr. 95, 94 og 93.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1548. Island N.-Kyst. Eyjafjörður (Øfjord). Farligt Omraades Grænse forandret.

(U. f. s. Nr. 43/2052. Stockholm 1943.)

Nordgrænsen for det farlige Omraade i *Eyjafjörður (Øfjord)* er flyttet c. 2,8 Sm mod Nord og gaar nu fra et Punkt 3,8 Sm 326° fra *Hjalteyri* Fyr paa c. 65° 51' N. 18° 12' W. i Retning 62° til Fjordens E.-Side.

(E. f. S. Nr. 25/1015 1941, Pkt. 2.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1549. Norge. Farsund E. Tidsbegrænset Spærring. Rettelse til E. f. S. Nr. 4/376 1943.

(N. f. S. Nr. 41/2201. Berlin 1943.)

E. f. S. Nr. 4/376 Pkt. B 9 udgaar og erstattes med:

E. for *Farsund*: Alle Bugter og Fjorde indenfor Forbindelseslinien mellem Punkterne:

<i>Hausvikodden</i> Fyr	paa c. 58° 02', ₇	N. 6° 58', ₇	E.
<i>Ådreholmen</i>	— c. 58° 02', ₈	N. 6° 58', ₀	E.
<i>Ulleroy S.-Pynt</i>	— c. 58° 02', ₂₅	N. 6° 56', ₂	E.
<i>Klauholmen</i>	— c. 58° 02', ₂₅	N. 6° 54', ₉	E.
<i>Klauskjær</i>	— c. 58° 02', ₅₅	N. 6° 53', ₁₁	E.
<i>Lindholmen W.-Pynt</i>	— c. 58° 02', ₉₇	N. 6° 52', ₄	E.
<i>Bremerodden</i> Fyr	— c. 58° 03', ₅	N. 6° 52', ₀	E.

(E. f. S. Nr. 4/376 1943.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1550. (T). Sverige. Trelleborgs redd. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.

(U. f. s. Nr. 44/2086. Stockholm 1943.)

Trelleborgs redd Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 20',₀ N. 13° 09',₉ E. er paa Grund af Reparation midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

1551. Sverige. Arkö Baake SE. Nyt Fyr.

(U. f. s. Nr. 44/2085. Stockholm 1943.)

Et nyt Fyr, *Norra Utterklabben* Fyr, er opført paa 57° 29',₂₃ N. 17° 00',₁₆ E., paa Holmen *Norra Utterklabben* N.-Pynt, 0,5 Sm SE. for *Arkö* Baake. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 10,5 m. Synsvide: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrstativ. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra 273°,₅ til 286°.
2. Hvidt i — - 286°,₅ - 293°.
3. Rødt i Pejll. fra 293° til 304°.

Brændetid: 1. November—15. April. Fyret tjener til Vejledning for det lokale Fiskeri.

1552. Sverige. Bottniske Bugt. Gåshällan Fyr erstattet af nyt Fyr. Baake fjernet.

(U. f. s. Nr. 44/2084. Stockholm 1943.)

Det tidligere *Gåshällan* Fyr paa $61^{\circ} 00',_{52}$ N. $17^{\circ} 17',_{40}$ E. er erstattet med et nyt Fyr af samme Navn, der er opført c. 60 m ENE. for det gamle Fyr. Det nye Fyr viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10^s . Flammens Højde: $9,8$ m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. Hvidt Fyrtaarn. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra 40° til 80° (uforst.). | 6. Grønt i Pejll. fra 198° til 220° . |
| 2. Rødt i — - 80° - 97° (uforst.). | 7. Hvidt i — - 220° - 300° . |
| 3. Grønt i — - 97° - 125° (uforst.). | 8. Rødt i — - 300° - 330° . |
| 4. Hvidt i — - 125° - 174° (uforst.). | 9. Grønt i — - 330° - 348° . |
| 5. Rødt i — - 174° - 198° . | |

(E. f. S. Nr. 38/1423 1943.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1553. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SSW. Vragafmærkning inddraget.**

Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag paa $55^{\circ} 25' (54'')$ N. $12^{\circ} 38' (31'')$ E., c. $6,8$ Sm 201° fra *Drogden* Fyr, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 41/1531 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1554. Danmark. Limfjorden. Glyngøre Fiskerihavn. Oplysning om Dybde.**

Dybden i den W.-lige Del af Indsejlingen til *Glyngøre* Fiskerihavn paa c. $56^{\circ} 45',_9$ N. $8^{\circ} 52',_2$ E. samt i Havnens NW.-lige Del er $1,9$ m. I Indsejlingens E.-ligste c. 6 m brede Del samt i Havnens centrale og E.-lige Del er Dybden $3,1$ m. I Havnens S.-lige Del er Dybden $1,8$ m.

(E. f. S. Nr. 25/1086 1943. Kort Nr. 104. Danske Lods II, Side 58. Havnelods, Side 76.)

1555. Sverige. Skagerrak. Sejllobet Ellösefjord—Havstensfjord (Norra Uddevallaleden). Rettelser til E. f. S. Nr. 41/1511 1943.

(U. f. s. Nr. 44/2094. Stockholm 1943.)

I E. f. S. Nr. 41/1511 1943 foretages følgende Rettelser:

1. Pkt. I, a:
Fredagsholmen Fyr paa c. $58^{\circ} 11'$ N. $11^{\circ} 25'$ E. lyser grønt i Pejll. fra 286° til 292° .
2. Pkt. I, b:
Pladsen for *Örnekulen nedre* Fyr er $58^{\circ} 11',_{95}$ N. $11^{\circ} 29',_{89}$ E.
3. Pkt. I, k:
Lilla Ösö Fyr paa $58^{\circ} 18',_{33}$ N. $11^{\circ} 43',_{48}$ E. lyser, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 106° til 278° . 2. Rødt i Pejll. fra 278° til 347° .
4. Pkt. I, l:
Sandvikskullen Fyr paa $58^{\circ} 18',_{18}$ N. $11^{\circ} 44',_{19}$ E., ved hvilket Flammens Højde er $5,5$ m, lyser, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 77° til 119° . 4. Grønt i Pejll. fra 203° til 244° .
2. Hvidt i — - 119° - 124° . 5. Hvidt i — - 244° - 248° .
3. Rødt i — - 124° - 203° . 6. Rødt i — - 248° - Land.
5. Pkt. III, f:
Den røde, facadebelyste Tønde paa $58^{\circ} 12',_{40}$ N. $11^{\circ} 29',_{82}$ E. er inddraget og erstattet med en hvid, facadebelyst Varde med rød, trekantet Topbetegnelse (se Afsnit II).
(E. f. S. Nr. 41/1511 1943.)

1556. Sverige. Skagerrak. Norra Uddevallaleden. Malösund. Luftledning udspændt.

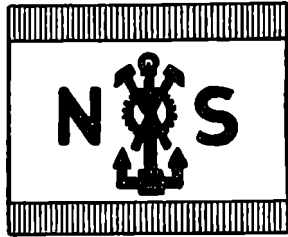
(U. f. s. Nr. 44/2095. Stockholm 1943.)

Over *Malösund* er paa $58^{\circ} 11',_{68}$ N. $11^{\circ} 28',_{72}$ E., mellem *Malö* og Landet S. derfor, udspændt en Højspændingsledning i en mindste Højde af 40 m. Ledningen erstatter det paa samme Sted tidligere udlagte, men nu optagne Undervandskabel.

DANSK SØFARTSTIDENDE



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
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnarship

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2

AARHUS

Telefon: 6280

Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1866

(JAC. OG UFFE CLEMMENSEN)

EDSVORNE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

Telgr. Adr.: „Clemmensen“

Telf. 14 og 38
Statstelefon 38

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.
2830

Tlg. Adr. Friis

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Bee Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code**C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:

988-688

Telgr. Adr.

Brokerhoppe

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“

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

NUMMER 43

FREDAG 29. OKTOBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Oplysningerne om Stillingen paa Fragtmarkederne udenfor de Allieredes Blokadelinie er stadig sparsomme, men af de Taler, der er holdt i den senere Tid, sidst af den engelske Levnedsmiddelminister, Lord *Woolton*, fremgaar det dog tydeligt, at selv om de Allieredes Tonnageresourcer er større nu, end de har været i lange Tider, og selv om de Allierede ogsaa fortsat kan producere flere Skibe, end der sænkes, saa er ogsaa de Fordringer, de Allieredes Krigsførelse stiller med Hensyn til krigsvigtige Transporter, stigende, og da disse Krav naturligvis først og fremmest maa opfyldes, følger deraf, at nogen Udvidelse af Transport af Varer for det civile Konsum ikke skal ventes foreløbig.

Om Forholdene paa de enkelte oversøiske Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder. Krigsudviklingen i Middelhavsrummet har medført, at de Allierede har faaet nye Territorier, som de skal forsyne med de mest nødvendige Varer, i Særlighed Kul, og Løsningen heraf kræver naturligvis betydelige Tonnagemængder. Antagelig vil det i første Række blive fra U. S. A., at Kullene maa hentes, da den engelske Mineindustri tilsyneladende næppe kan præstere noget større Eksportoverskud i Øjeblikket, men tonnagemæssigt set havde det naturligvis været heldigere, om Kullene kunde afskibes fra England. Nordamerikanske Kul skal allerede i betydelig Maalestok være afskibet til Middelhavshavne nu under de Allieredes Kontrol, men der foreligger endnu ingen officielle Meddelelser om, hvad der betales for disse Transporter. Ogsaa til andre Destinationer synes Kulafskibningerne fra Hampton Roads at have været livligere i den sidste Tid. Der er saaledes sluttet yderligere Tonnage for Kul til Chile til \$7.75 plus 69 pCt og til Rio og Santos til en Grundrate af \$11 plus henholdsvis 55 og 57 pCt. Der meldes ogsaa om Kulafskibninger fra Hampton Roads til Vestindien og New Foundland til uforandrede Rater. De amerikanske Skibsfartsmyndigheder har ligeledes stillet betydelige Tonnagemængder til Disposition for Malmtransporten til Northern Range. Der er bl. a. sluttet Chile/Baltimore \$8.50 plus 85 pCt. og Durban/USNH. \$11 plus 30 pCt. Sukker fra Vestindien til Golfen og Northern Range er sluttet til uforandrede Rater, og det samme gælder for Papir fra Botwood til New York.

Paa de engelske Markeder noteres uforandret Kul Wales/Port Said eller Alexandria til 90/- og til Azorerne 70/-. Der skal endvidere være sluttet Kul fra Wales til fransk Vestafrika til 66/- og Salt fra Aden til Calcutta til den uforandrede Rate af 35 Rupees. Fosfat fra Casablanca til Cape Town har betalt 56/6d. Option Durban Losning til 3/- ekstra.

I de frie Trades er det stadig Afskibningerne fra River Plate, der er i Forgrunden. Der søges Korn-tonnage River Plate/Lissabon og Eire til de uforandrede Rater af \$60 og \$90, ligesom der stadig kan placeres Tonnage for Hvede Buenos Aires/Callao til \$37.50. River Plate/Rio søger Tonnage for Hvede til 50 Pesos, og Santa Fe/Edgewater har faaet Tonnage for Hørfrø til \$20. Endelig noteres Stykgods River Plate/Venezuela og Sydafrika til uforandrede Rater.

Paa vore hjemlige Markeder har Aktiviteten været

lidt livligere. Der er givet Stem for nogle Skibe for Kul, Koks og Briketter fra Tyskland til Danmark til Fragnævnets Rater. I Salpeterfarten fra Skiensfjorden til danske Havne kan placeres Tonnage, fortrinsvis mindre Skibe, til Rater omkring 17/18 Kroner. Trælast er sluttet fra Midtfinland til Danmark til Kr. 145. Malmfarten fra Sverige til Tyskland viste større Efterspørgsel, og det samme gælder tysk Kystfart, hvor der søges Tonnage til Transporten af Kul, Korn o. s. v.

KØBENHAVNS HAVNS BUDGET

I Københavns Havnebestyrelses Møde i Dag kommer Havnedirektør *Laubs* Forslag til Budgettet for 1944 til Behandling.

De anslaaede Indtægter opgøres i Forslaget til 7.098.500 Kroner, hvoraf 3.642.700 Kroner er Renteindtægter. Driftsudgifterne udgør ialt 8.528.600 Kroner, deraf er 1.210.300 Kroner Renteudgifter. Der er saaledes budgetteret et Underskud paa 1.430.100 Kr.

TO PRONVINSHAVNE FYLDER 100 AAR

I Forbindelse med 100 Aars Jubilæet har Kolding Havneudvalg med Stads- og Havneingeniør *C. A. Lassen* som Forfatter udsendt et smukt og rigt illustreret Jubilæumsskrift, som giver et glimrende Billede af den Udvikling, Havnen har undergaaet i det svundne Sekel.

Havnens store Betydning for Næringslivet, ikke blot i Kolding By og Opland, men tillige indenfor et vist Omraade af vort Land, er velkendt. Havnen staar paa Jubilæumsdagen udstyret med alle moderne Hjælpe-midler for Skibsfarten, og Planer for kommende Udvidelser er under Udarbejdelse og venter kun paa rolige Forhold for at blive bragt til Udførelse.

Den Havn, der blev anlagt i 1843, var ingenlunde imponerende, men den dannede Indledning til en Opgangstid for Kolding. Den bestod af et Bassin, der var 180 Fod bredt, 250 Fod langt og 9 Fod dybt. Ved en gravet Rende stod den i Forbindelse med Fjorden. Hele Anlægget kostede 23,547 Rigsdaler.

Der er gennem Aarene gjort et stort maalbevidst Arbejde paa at gøre Kolding Havn til en stor og moderne Havn, der kan tage Konkurrencen op med de vigtigste Provinshavne. Man har arbejdet med temmelig omfattende Planer, og hvis Projektet bliver gennemført, faar Havnen en Kajstrækning paa ca. 5,500 Meter — fire Gange saa meget som i 1919 og godt to Gange saa meget mere, end den nu er. Bassinet og den gravede Rende fra 1843 blev imidlertid den Dunkraft, der løftede Kolding By op fra en lang Stagnation.

Kolding Havn fejrede iøvrigt Jubilæet med at forære sig selv en 2½ Tons Kran til 250,000 Kroner.

Ogsaa Frederikssund har i disse Dage bestaaet i 100 Aar, idet Havnekommissionen i Frederikssund den 27. Oktober 1843 meddelte Generaltoldkammeret, at Havnen nu stod færdig efter et Arbejde, der havde varet knapt et Aar. Vanddybden i Havnen var oprindeligt 10 Fod, men senere er den blevet uddybet noget, saaledes blev Indløbet i 1918 uddybet til 18 Fod. I 1925 fulgte en rationel Udvidelse, der kostede næsten en halv Million Kroner og ogsaa omfattede Bygning af en Baadehavn samt af Sydkajen, hvorved der skaffedes forholdsvis god Kajplads og gode Havnespor.

Nu — næppe tyve Aar efter denne Udvidelse — er

man i Frederikssund begyndt at syse med Planer til en yderligere Uddybning af Havnen og Sejlrenden. Bygningen af det nye Jernstøberi og Maskinfabrik ved Havnen synes at love godt for Fremtiden.

DØDSBUDESKABER FRA HAVET

il Dampskibsselskabet »Norden« er der indløbet Meddelelse om, at Kaptajn *H. Chr. Andersen* er død af en Nyresygdom i Japan.

Kaptajn Andersen var født i Svendborg i 1888. I 1909 tog han Styrmandsekskens 1. Del og i 1910 2. Del fra Svendborg Navigations-skole, hvorefter han blev ansat i Norden, hvor han under Krigen har sejlet som Skibsfører.

*

Dampskibsselskabet Dannebrog's Dampner *Ellensborg* er løbet paa en Mine ved Kämpinge ved Svenskekysten. Den 25-aarige Maskinist *Carl Chr. Hørlyck* blev ved Ulykken skoldet paa Halsen og Armene. Han blev hurtigst muligt bragt i Land og ført til et Hospital i Malmö, hvor han imidlertid døde.

Maskinist Hørlyck, der var Københavner, var en kendt Fodboldspiller.

Ellensborg er senere ført til dansk Havn.

*

Mælkeforhandler Falkenberg, Nykøbing S., har modtaget Meddelelse om, at hans 24-aarige Søn *Egon Falkenberg* er krigsforlist i Udlandet. Den unge Sømand var ved Krigens Udbrud paa Rejse i udenrigs Fart.

DE STORE HAVNEANLÆG I ODENSE

Som tidligere udførligt omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* er der foretaget nogle meget betydelige Udvidelser af Odense Havn. Der foreligger nu en samlet Opgørelse af Udvidelsernes Omfang. Havnens Kajplads er saaledes blevet forøget med henved 25 Procent, og ved Udvidelsen er der bygget ca. 135 Meter Bolværk paa 6 Meters Dybde og 435 Meter paa 7,5 Meters Dybde, svarende til den Udbygning man samtidig har givet Odense Kanal.

Ved den nye Havneudvidelse er der bortgravet 500.000 Kubikmeter Jord, og hele Havneudvidelsen antages at koste Byen ca. 5 Millioner Kroner, hvoraf dog 1½ Million gaar til forskellige Vejanlæg, som endnu ikke er fuldført.

PERMANENT SOMMERLEJR FOR SØMANDS-HUSTRUER

Indenlandsk Sømandsmission har udsendt sin Beretning om det store og fortjenstfulde Arbejde, der fra Missionens Side er udrettet med Sommerlejrene for Sømandshustruerne, der er blevet saa haardt ramt af Krigen, hvad enten de nu har mistet deres Mænd paa Havet eller været afskaaret fra Forbindelse med dem gennem Aar. Sømandspræsten, Pastor *Eilschou-Holm* har nu gjort sig til Talsmand for den smukke Tanke, at der skulde rejses en permanent Sommerlejr, hvortil Enkerne med deres Børn skulde indbydes til en aarlig tilbagevendende 14 Dages Sommerferie.

Det vilde være en smuk og værdig Maade at mindes vore Søfolk paa, og man maa derfor haabe, at Indenlandsk Sømandsmission vil kunne faa sin egen Sommerlejr.

Pastor *Eilschou-Holms* Plan har vakt Interesse i Rederkredse, og en af Sagens varmeste Tilhængere er Skibsreder *Marius Nielsen*, der i Aar gav en betydelig Gave til Sommerlejrene.

DET DANSKE LUFTFARTSELSKAB FYLDER 25 AAR

Det danske Luftfartsselskab holder i Dag — Fredag — 25 Aars Jubilæum. Et rigt illustreret Jubilæumsskrift, forfattet af Direktør *Knud Lybye*, ud-

sendes i Anledning af Jubilæet. Bogen kommer i et særligt Oplag paa 1500 nummererede Eksemplarer, hvis første, andet og tredje Nummer, indbundne i Pragtbind, vil blive overrakt Kongen, Kronprinsen og Prins Axel. Det øvrige Oplag af Bogens 2500 Eksemplarer udsendes paa Gyldendals Forlag med Titlen »Dansk Trafikflyvning gennem 25 Aar«.

Paa Jubilæumsdagen bliver der Reception paa Selskabets Hovedkontor paa Raadhuspladsen mellem Kl. 10 og 12. Personalet vil samles om Morgenen til en mindre Højtidelighed, hvor der vil finde en Afsløring Sted af en Jubilæumsgave fra Personalet. Gaven bestaar af en Skulptur, der symboliserer D. D. L.s Virke. Skulpturen er udført af Billedhuggeren *Edv. Erichsen*.

Løvrigt er det værd at bemærke, at Salget af den særlige Førstedags-Konvolut, som Selskabet har udgivet, er gaaet ualmindelig godt. Man havde ventet at kunne sælge 5000 Konvoluter, men der er allerede solgt over 15.000. Indtægten gaar til Flyvningens Hjælpefond.

»BOMBEBØSSEN«

Der er gennem *Statstidende* udsendt officiel Meddelelse om, at Handelsministeriet har konstitueret Skibsreder *Wilie C. K. Hansen* som Medlem af Direktionen for Stiftelsen »Bombøbussen«.

I Direktionen afløser Skibsrederen — som bekendt — sin Fader, Generalkonsul *Johan Hansen*.

STOR KAPITAL-UDVIDELSE

Der er for kort Tid siden optaget følgende Ændring i Aktieselskabsregisteret:

I Henhold til en Generalforsamlingsbeslutning er Aktieselskabet Nordhavns-Værftets Kapital udvidet med 265.000 Kroner, hvorefter den samlede Aktiekapital nu udgør 795.000 Kroner fuldt indbetalt.

DANSK-BELGISK SAMHANDEL

Den dansk-belgiske Vareudvekslingaftale, der udløb den 30. September, er blevet forlænget for 3 Maaneder fra den 1. Oktober at regne, saaledes at Samhandelen i disse Maaneder vil kunne ske paa Grundlag af Kontingenter, der udgør Halvdelen af de i den nævnte Aftale fastsatte Kontingenter, bortset fra sæsonmæssigt bestemte Kontingenter.

SVENSK UDENRIGSSØFART I SEPTEMBER

Løbet af September Maaned mindskedes den svenske Udenrigssøfart i sin Helhed, men tager man Hensyn til Sæsonen, er den blevet noget forøget. Den indgaaende, lastførende Tonnage er steget — bl. a. er der indklareret 13 Lejdebaade i Maanedens Løb mod 3 i August Maaned. Hvis man ser bort fra Færgefarten paa Tyskland og Danmark, formindskedes den egentlige Udenrigsfart fra 1.324.000 NRT. i August til 1.281.000 Tons i September. De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken — inklusive Færgefarten — forøgedes fra 44,4 pCt. i August til 50,6 pCt. i September, og eksklusive denne fra 51,8 til 58,7 pCt. De tyske Skibes Andel var 21 pCt. mod 20,2 og de danskes 11,9 mod 10,1 pCt.

Fragtindeks forhøjedes for September med to Enheder til 303 paa Grund af Opgang i Træmassefragterne fra 250 til 256. De øvrige Fragter var uændrede.

Den svenske Handelsflaades totale Krigstab udgjorde den 19. Oktober i Aar — inklusive 17 Fiskerbaade paa 894 BRT. og 25 beslaglagte Skibe paa 45.678 BRT. — 225 Skibe, hvoraf de ti gik i Lejdefart, paa 568.569 BRT. 1.295 Mennesker er omkommet ved Krigsforlisene.

Skibsbyggeri og Skibsfart i De Forenede Stater.

Præsidenten for *U. S Maritime Commission*, Admiral Land, har i San Francisco holdt et Foredrag, hvori han udførligt behandlede den amerikanske Skibsfart og Skibsbygning.

Admiralen udtalte, at Værfterne gennemsnitlig leverer fem oceangaende Handelsskibe om Dagen. Han hævdede, at Amerika skulde bygge 19 Millioner Tons d.w. af »dry cargo ships and tankers« i Løbet af 1943. Den totale Kapacitet paa 20 Millioner Tons om Aaret er et Minimum, og 2,000 Skibe pr. Aar skulde Amerika nok kunne klare, sagde Admiral Land.

Han fremhævede yderligere, at der i Dag er flere Skibe paa Vandet under amerikansk Flag end for et Aar siden — næste Aar vil der være endnu flere. I 1937 disponerede U. S. A. over ti Skibsværfter med 46 Beddinger for oceangaende Skibe. De fleste af disse Værfter blev drevet for Marinens Regning. I Dag disponerer De Forenede Stater over mere end 30 Skibsværfter med 250 Beddinger for store oceangaende Skibe til Handelsøfart. Hertil kommer yderligere 40 andre Værfter, der dog ogsaa bygger Skibe til andet Formaal.

Standardisering har været *Maritime Commission's* Løsen, hævdede Admiral Land. Som Følge heraf har Masseproduktionen været inuliggjort efter en Skala, man ikke før havde tænkt sig mulig. Den hidtidige Produktion har i første Række gjaldt »Liberty-Skibene«, men i det sidste Aar er den nye Type »Victory-Skibene« kommet til, og den skal i stor Udstrækning erstatte Liberty-Typen. Paa det Tidspunkt, Admiralen holdt sit Foredrag, var der paa amerikanske Værfter kontraheret 500 af denne sidste Type til Levering i Løbet af 1944.

Beskæftigelsen paa Værfterne har øgedes i vældigt Omfang, og det samme gælder for de Industrier, der arbejder for Skibsbyggeriet. Ved de Værfter, der baade bygger Marineskibe og Handelsskibe samt udfører Reparationer af amerikanske Skibe, er der ansat ialt 1,5 Millioner Mand. Hertil kommer, at omtrent en Million er ansat ved de Foretagender, der paa den ene eller den anden Maade arbejder for Værfterne. Dette er en vældig Stigning fra Tallet for fem Aar siden — 100.000 Mand.

En anden Faktor, man maa regne med, er den forkortede Byggelid. Fra Begyndelsen var Byggetiden sat

til 210 Dage. Dette Tal gik senere ned til 105 og er nu yderligere reduceret til 50.

Admiral Land understregede stærkt, at man ikke maatte slaa sig til Ro med de allerede opnaaede Resultater.

Senere i sit Foredrag oplyste Admiral Land, at der i Løbet af 1942 repareredes 1482 udenlandske Skibe, medens 3560 var til Eftersyn ved amerikanske Værfter. Indenfor samme Tidsrum udførte amerikansk-kontrollerede Skibe 1.745 Rejser med lend-lease-Laster til Kina, England og Rusland. Disse Tal, bebudede Land, vil blive fordoblet i 1943.

Skibsfartens Fordeling til de forskellige Formaal er af Interesse. Admiralen oplyste herom, at i Februar 1943 var 41 pCt. af dry cargo-Tonnagen til Disposition for Hærens Operationer, 13 pCt. til Marinens, medens 30 pCt. gik til lend-lease og 16 pCt. til det civile Næringsliv.

Admiralen omtalte endvidere, at der nu bygges Skibe hurtigere, end der kan skaffes Personel til at bemane dem med. *War Shipping Administration* — WSA — har derfor skabt en Uddannelsesorganisation, men inden den kan gøres effektiv, maa Folk tages fra andre Dele af Næringslivet. Der findes adskillige Mennesker, der tidligere har sejlet, men nu er blevet trætte af det og er gaaet i Land. Det gælder nu om at faa dem tilbage til Skibsfarten. WSA opfordrer derfor alle disse Mænd til at melde sig til Tjeneste paa Søen igen. Foretagender, der beskæftiger disse Mennesker, har lovet at genantage dem i deres gamle Stillinger, naar Krigen er til Ende, og den amerikanske Søfart ikke behøver dette Ekstramandskab. Den amerikanske Skibsfart er i Øjeblikket særlig i Bekneb for Maskinister, Styrmand og Kokke. Faktisk er en Del af de amerikanske Skibe hindret i at gaa til Søs paa Grund af Mangel paa Specialmandskab.

Noget senere — i Midten af September — har Admiral Land oplyst, at Amerika har afleveret sit 2000'de Skib, efter at De Forenede Stater traadte ind i Krigen. Disse 2000 Skibe er i Stand til at tage 20 Millioner Tons Last. Ved disse Skibes Hjælp har den amerikanske Eksport siden December 1941 nærmet sig 70 Millioner Tons foruden de Transporter, som er gaaet til den amerikanske Hær og Flaade paa den anden Side Havet.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Matrosen var opsagt inden Forliset

S/S »Væring«, tilhørende Aabenraa Rederi A/S, forliste den 21. Decbr. 1941 ud for den finske Kyst. Efter sin Hjemkomst til Aabenraa fik Matros Olaf Skoglund den 5. Januar 1942 efter Sømandslovens § 34 af Rederiet udbetalt Hyre til denne Dag foruden de ydede Hjemrejsepenge.

Sømændenes Forbund krævede ved Sø- og Handelsretten som Mandat for Matros Skoglund Hyre med Dyrtids-tillæg for to Maaneder efter Reglerne i Sømandslovens § 41 om Aftalens Ophør ved Forlis, ialt 567 Kr. med Fradrag af de udbetalte 141,75 eller 425 Kr. 25 Øre.

Rederiet hævder, at Matros Skoglund ikke kan rejse Krav efter § 41, idet han inden Skibets Forlis havde modtaget sin Opsigelse sammen med Skibets øvrige Mandskab til Fratredelse i dansk Havn.

Sø og Handelsretten dømte Rederiet til at betale de 425 Kr. 25 Øre og i Sagsomkostninger 75 Kr. Retten udtaler, at efter § 41 ophørte Matros Skoglunds Tjenesteforhold til Rederiet ved Skibets Forlis. Der er ikke Hjemmel til at begrænse hans Rettigheder efter § 41, blot fordi han forud for Forliset var opsagt, saa meget mindre som som denne Opsigelse ikke med Sikkerhed kan antages at have været ensbetydende med Tjenesteforholdets definitive Ophør.

Højesteret omstodte forleden enstemmigt med ni Stemmer Sø- og Handelsrettens Dom og paalagde Sømændenes

Forbund Sagens Omkostninger for begge Retter med 400 Kr. Højesteret udtaler, at den forud for Forliset givne Opsigelse, der omfattede Størstedelen af Besætningen, havde sin Grund i Kaptajnens Utilfredshed med Mandskabet, derunder Matros Skoglunds Forhold. Opsigelsen maa derfor antages at have tilsigtet Tjenesteforholdets endelige Ophør ved Skibets Ankomst til dansk Havn. Efter det saaledes foreliggende kan Matros Skoglunds Arbejdsløshed efter 5. Januar 1942, til hvilken Dag Hyre var udbetalt, ikke anses for at være en Følge af Skibets Forlis. Hans Krav er derfor ikke hjemlet ved Lov af 7. April 1936.

Forsøgt at flygte over Storebælt i Badekar

Kriminalpolitiet i Slagelse anholdt forleden en Cykeltv, men kort efter saa han sit Snit til at stikke af igen. Nu er han for anden Gang blevet anholdt i sit Hjem, og han har overfor Politiet forklaret, at det var hans Hensigt at flygte fra Sjælland til Fyn.

Han turde ikke benytte Færgen, og han begyndte derfor at sejle af Sted i et gammelt Badekar. Det viste sig at være mindre sødygtigt, og han roede derfor i Land igen og søgte at udhule en Træstamme og benytte den som Kano, ligesom vore Forfædre gjorde det. Men heller ikke denne Udvej var god, og han vendte derfor tilbage til sit Hjem, hvor Politiet stod parat til at anholde ham. Han blev oven i Købet anholdt paa sin Fødselsdag.

Fragt-Fradraget blev nedsat af Retten

Kaptajn J. Sørensen har under en ved Sø- og Handelsretten anlagt Sag forlangt Skandinavisk Kul og Koks Import dømt til at tilbagebetale 163 Kr., som han paastod Firmaet uberettiget havde tilbageholdt i Kraft af en Ladning Brunkul, som han i Januar d. A. med M/S »Aron« havde ført fra Grenaa til København.

Fradraget var sket, fordi der under Losningen havde været noget i Vejen med Skibets Motorspil, saaledes at en nødvendig Reparation havde medført nogle Timers Forsinkelse af Losningen.

Sø- og Handelsretten fandt, at det maatte paahvile Kaptajnen at have Motorspillet i Orden, men mente ikke, at Firmaet var berettiget til at fradrage mere end 100 Kr. for Forsinkelsen, og Firmaet dømtes derefter til at betale Kaptajn J. Sørensen 63 Kr., medens Sagens Omkostninger blev ophævet.

Dødsfald

Forhenværende Lodsoldermand *J. Denning Carlsen*, Svendborg, er efter længere Tids Sygdom død paa Svendborg Amtssygehus.

Lodsformanden kom til Søs som 14 Aars Dreng. I 1895 tog han Styrmands- og Skibsførereksamen fra Svendborg Navigationsskole. Siden førte han en Række Aar Sejlskibe fra de sydfynske Byer paa Langfart, men blev i 1906 ansat som Lods ved Svendborg Lodseri med Station i Skovbostrand. I 1911 forflyttedes han til Svendborg som Lodsformand.

Denning Carlsen, der var Dannebrogsmænd, tog sin Afsked for et Aars Tid siden.

Motorsejler kommer ud for Brand og Grundstødning

Da Motorsejler »Dana« af Marstal den 26. Juni i Aar laa og lastede Brunkul bestemt for København i Horsens Havn, begyndte det at ryge fra Kullene. Man tilkaldte Afladeren, men da denne ikke mente, der var nogen Fare, lod Skipperen sig berolige og fortsatte Indladningen. Kl. 21 begyndte det atter at ryge fra Kullene, og Folkene klagede over, at de ikke kunde sove i Lukket. De gik dog til Køjs Kl. 23,30 og sov til Kl. 6, da de vagnede og følte sig tunge i Hovedet.

De gik saa hen i Styrehuset og fortsatte Søvn den Kl. 9 observerede man atter Brand i Kullene. Horsens Brandvæsen blev alarmeret og kom hurtigt med en Sprøjte, og Kl. 15 mente Brandvæsenet, at man var blevet Herre over Ilden, og der var da opløst 100 Tons af Ladningen. Brandvæsenet tog derefter hjem, men Kl. 21,30 brændte det atter i Kullene, og man hældte Vand over, og den 28. havde man fanet Ilden helt slukket.

Der var sket betydelig Skade i Lasten, hvor Egegarneringen var brændt i 15 Fods Længde i begge Sider. Garneringen paa Agterkanten og Olietanken var brændt op.

Kaptajnen, Hans J. Andersen, forklarede i Søretten, at det var almindeligt, at Brunkul var varme, naar de kom om Bord, og iøvrigt henholdt han sig til Rapporten.

Den 20. Oktober har Skibet paa en Rejse fra Stettin til København været grundstødt paa den sydvestlige Side af Middelgrunden ud for København, idet det skulde passere en modgaaende Damper.

Kaptajnen forklarede herom, at da den modgaaende Damper var 6 Streger om Bagbord, bemærkede han et Par Streger om Bagbord den hvide Prik, som skulde være om Styrbord. »Dana« var saaledes fortsat meget Styrbord over, og Kaptajnen kan ikke tænke sig anden Grund end Strømmen, der var haard og nordgaaende. Af Hensyn til den modgaaende Damper turde han ikke dreje bagbord over, og da Damperen var tværs om Bagbord, tog »Dana« Grunden.

Et fremmed Marinefartøj søgte at tage »Dana« af Grunden, men Slæberen, der tilhørte »Dana«, sprang, og en anden Slæber, som man fik fra Marinefartøjet, sprængtes ogsaa, hvorved der skete en Del overbords Skade paa »Dana«. Man maatte saa tilkalde Svitzers »Gorm«, der efter forgæves Forsøg om Aftenen næste Dag slæbte »Dana« af. Der blev ikke kastet noget af Ladningen over Bord, og »Dana«s Maskine har, saavidt vides, ikke taget Skade, lige saa lidt som Bunden paa »Dana«.

Kaptajnen tilføjede, at Bjærgningen ikke var forbundet med Fare, hverken for »Dana« eller for »Gorm«.

Godt Aar for Svendborg Havn

Paa et Byraadmøde i Svendborg er Havns Regnskab blevet forelagt for 1942—43. Det viser sig, at det forløbne Aar er gaaet udmærket, og at Havns regnskabsmæssige Stilling fremdeles stiller sig meget gunstig. Trods de usikre Forhold har Budgettet holdt, og Havne- og Bropenge er endog indgaaet med lidt mere end budgetteret.

Havns Indtægter beløber sig til 268.077 Kroner mod budgetteret 256.375 Kroner. Der er et Driftoverskud paa 52.195 Kroner mod budgetteret 28.937 Kr.

Sømandsgudstjenester i København

Der vil i Efteraaret blive afholdt Sømandsgudstjenester i København for Søfolk og deres Familier. Den 7. November holdes Gudstjenesten i Sct. Jacobskirken Kl. 19,30 og den 5. December i Sundby Kirke, ligeledes Kl. 19,30. Ved begge disse Gudstjenester prædiker Sømandspræsten, Pastor *Eilschou-Holm*.

Endvidere oplyser Indenlandsk Sømandsmission, at Underholdningerne for Søfolk paabegyndes paa Tirsdag i Sømandshjemmet *Bethel*, Nyhavn 24.

Redningsbaad til Falck

Falcks Redningskorps har købt Toldkrydseren »Valdemar«, som hidtil har været stationeret i Aarhus. Den skal anvendes som Redningsbaad, sandsynligvis med Station i Esbjerg.

Islands Fiskeribank

Islands Fiskeribank (Utvegsbanki Islands) holdt Generalforsamling den 11. Juni. Ifølge det nylig udsendte Driftsregnskab var Aaret 1942 tilfredsstillende. Bankens Udlaan steg med 30 pCt. og udgør nu ca. 76 Millioner Kr. Ved Nytaar 1943 havde Banken i Kapital og Tilgodehavende hos Landmandsbanken ca. 6 Millioner Kr., og Tilgodehavender i udenlandske Banker udgjorde 21 Millioner. Paa Gældssiden er: Løbende Regninger ca. 42 Millioner, Sparekasseindskud 43 Millioner. Disse Poster var støget med over 33 Millioner Kr.. Overskudet paa Driftsregnskabet er 4,4 Millioner Kr, hvoraf 2 Millioner gaar til Dækning af ældre Afskrivninger, og 1 Million sættes til Side for at kunne møde eventuelle Tab paa Udlaan, 500,000 Kr. overføres til Kursfonden. Efter at der er foretaget yderligere Afskrivninger og Overførser til Pensionsfond, overføres til næste Aars Regnskab 160,000 Kr. Banken betaler intet Udbytte for 1942.

Engelske Rederieresultater

Houlder Brothers and Company Ltd. havde i Regnskabsaaret 1942 en Indkomst paa £49,041 imod £74,323 i det foregaaende Aar. Efter Fradrag af Renter og efter Overførelse af £7,500 til Skattereserve foreslog Bestyrelsen et skattefrit Udbytte paa 4 pCt. Forrige Aar udbetaltes 5 pCt.

Selskabet driver Houlder Line, Ltd., Empire Transport Company Ltd., British Empire Steam Navigation Company Ltd. og Furness-Houlder Argentine Lines, Ltd.

Ocean Steamship Company Ltd. havde i Regnskabsaaret 1942 en betydelig ringere Indtægt end i det foregaaende Aar. Efter Fradrag af Afskrivninger beløb Selskabets Overskud sig i 1942 til £93,080 imod £167,753 forrige Aar. Der betales et uforandret Udbytte paa 30 pCt., dog bortfalder den i forrige Aar regelmæssigt fordelte Bonus paa 10 pCt.

Hvalfangst ved Azorerne

Under denne Krig er Farvandet omkring Azorerne blevet et meget søgt Felt for Hvalfangst. Selv om Fiskerne paa disse Øer ikke disponerer over de nødvendige Materialer til Hvalfangst, har de dog alligevel i denne Sommer fanget 130 Hvaler. Hvalerne bliver paa Stedet forarbejdet til Tran og Fiskemel. Hvalolien bruges hovedsagelig til Brændselsolie.

Japansk Mobilisering af Smaaskibsfarten

Den japanske Regering har rekvireret alle Motorskibe paa over 50 Tons. Skibene skal chartres ud til Søfartskontoret, som igen fordeler dem over de fjorten tilsluttede Selskaber. Flere Tusinde Skibe rammes af disse Bestemmelser, der hidtil kun omfattede Skibe paa over 75 Tons.

Færge brandhæret i Lohals Havn

Færgen, der gaar mellem Lohals paa Langeland og Lundeberg paa Fyn, er blevet hærget af en natlig Brand i Færgelejet i Lohals. Ilden opstod i Maskinrummet, og da Færgen er bygget af Træ, bredte den sig hurtigt.

Der er det bemærkelsesværdige ved Branden, at den har et næsten fuldkomment Sidedestykke. For 7—8 Aar siden gik der ogsaa Ild i Færgen, medens den laa i Lohals Havn, men den Gang fik Branden endnu alvorligere Følger, idet hele Overbygningen brændte.

Man haaber, at det vil lykkes at faa Færgen sejlklar i Løbet af et Par Maaneder, idet der, saa vidt man kan skønne, ikke er sket Maskinerne nogen Overlast. Færgeselskabet oplyser, at det i Øjeblikket er umuligt at skaffe en Færge til Aføsning, og Driften vil derfor foreløbig blive indstillet i et Par Maaneder. Endnu kan der intet siges om Skadens Størrelse, men der ventes en Ekspert fra København for at foretage et Skøn.

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.

Svejsede Kedelbeholdere til Skibsbrug

Aalborg Værft har for Tiden Besøg af en Røntgenovgn fra Polyteknisk Lærestalt til Undersøgelse af Svejsarbejdet paa 3 Kedler af den saakaldte Vandrørstype. De to er til en af Værftets Nybygninger, den tredje til Kamgarnsspinderiet i Sønderborg.

Tidligere har Overbeholderne til saadanne Kedler været lavet af smedede Beholdere. Aalborg Værft lod sig derfor underkaste alle de Belingelser, som Lloyds Register of Shipping stiller for Udførelse af svejsede Kedler, og Værftet er derefter kommen paa Listen over de faa Firmaer i Verden, som fremstiller svejsede Kedelbeholdere til Skibsbrug.

Røntgenovgnen skal nu bruges til nærmere Undersøgelse af Kedlernes Svejsning, hvilket sker ved en Røntgenfoto-grafering med meget stærk Spænding gennem Staalpladerne for at se, om alting er i Orden.

Nyt Rederiaktieselskab i Aalborg

I Aalborg er et nyt Rederi under Dannelselse. Dets Navn bliver Rederiaktieselskabet *Aalborg Søtransport*, og Stifterne er Speditør *Ole Bjarne Pedersen*, Skibsfører *Arthur Schmit Christophersen* og Vognmand *Erland Mogens Olsen*. Aktiekapitalen er fastsat til 400.000 Kr., og korresponderende Reder bliver Speditør *Bjarne Pedersen*.

PERSONALIA

60 Aar

I Onsdags fyldte en af D. F. D. S.'s betroede Skibsførere, Kaptajn *P. Jørgensen*, 60 Aar. Som ganske ung kom han ud med Sejlskibe fra Svendborg og Marstal og sejlede i Nordse- og Østersø-Fart. Senere fortsattes Uddannelsen paa de store Have. Efter at have taget Styrmands- og Skibsførereksamen paa Københavns Navigationsskole kom Jørgensen ind i D. F. D. S., hvor han stot er avanceret gennem Graderne. — Mange Frankrigs-Rejsende vil erindre ham fra »A. P. Bernstorff«, som han førte indtil 1940.

I Dag — Fredag — fylder Skibsfører i Det østasiatiske Kompagni, Kaptajn *Antoni Rasmussen* 60 Aar. Kaptajn Rasmussen er for Tiden Fører af Motorskibet *Manchuria*.

Rasmussen, der er Landmandssøn, kom til Søs i 1900, og i nogle Aar sejlede han paa Langfart med danske og udenlandske Sejlskibe. I 1911 tog han Styrmandseksamens 1. og 2. Del, hvorefter han ansattes som Styrmand i Ø. K., hvor han i 1923 blev Skibsfører. Rasmussen har ført en Række af Kompagniets Skibe og ogsaa sejlet som Fører i »Baltisk Amerikalinie«. Særlig kendt blev Kaptajn Rasmussen for en enestaaende Bjergning af 13 forliste Søfolk i Atlanten. Foruden med Ridderkorset og Medaillen for Druknedes Redning er han dekoreret med det polske Ridderkors, som han fik i 1930 for veludført Rejse med den polske Præsident.

Direktør Erik Ringsted

Direktør *Erik Ringsted*, Odense Staalskibsværft, er indtraadt i Bestyrelsen for Fyens Diskontokasse i Stedet for afdøde Kreditforeningsdirektør *Aug. P. Herse*.

Fyrvesenet

Marineministeriet har meddelt Fyrassistent ved Knudshoved Fyr *Lauritz Peder Jørgensen*, der er Dannebrogss-

mand, efter Ansøgning Afsked af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fra Udgangen af November Maaned paa Grund af Alder og med Pension.

Vandbygningsvæsenet

Efter Andragende har Ministeriet for offentlige Arbejder meddelt Havneassistent ved Vandbygningsvæsenet *Theodor Petersen*, Helsingør, Afsked fra Vandbygningsvæsenets Tjeneste paa Grund af Alder og med Pension fra Udgangen af December Maaned.

Officielt

I *Statstidende* oplyses, at Bestyrelsesmedlem i »Aktieselskabet Vejle Dampbaade« *P. M. N. Warrer* er afgaaet ved Døden. Han afløses i Bestyrelsen af Købmand *Theodor Vestergaard*. Et andet Bestyrelsesmedlem, *H. Nielsen*, er udtraadt af Bestyrelsen og afløst af Pantefogedassistent *Chr. Frederik Dirksen*.

Hundested Sømandshjem

Til Bestyrer af *Hundested Sømandshjem* er efter afdøde Bestyrer *Jesper Kristensen* blevet valgt Assistent *Thomson*, Frederikshavn Sømandshjem.

Styrmandsforeningens Guldemblemer

I den forløbne Del af Aaret har følgende Medlemmer af Dansk Styrmandsforening opnaaet 25 Aars Medlemsskab i Foreningen, og de hjemmeverdende har modtaget Guldemblemet for godt Medlemsskab:

Kaptajnerne *Aa. A. Brettschneider*, Mørtelværkerne, *N. O. Fabricius*, D. F. D. S., og *H. P. Mortensen*, Norden, Skibsinpektør *H. C. Møller* samt Styrmandene *Otto Berthelsen*, D. F. D. S., *A. H. Boss*, *Johan Darre*, Ø. K., *E. Hansen*, D. S. B., *C. J. Hunsen*, Myren, *K. O. Knudsen*, D. S. B., *C. J. Larsen*, D. S. B., *H. P. Lindstrøm*, Th. Chr. Olesen, D. S. B., *L. E. Petersen*, D. S. B., og *H. Scharff*, D. F. D. S.

Søværnet

Maskinmester af 2. Grad *H. C. E. Andersen* fratræder ved Udgangen af November Maaned Stillingen som Maskinmester i Søværnet paa Grund af Alder.

Eksaminer ved Københavns Navigationsskole

Ved Københavns Navigationsskole er der nu afsluttet en Række Eksaminer. Til Styrmandseksamen indstilledes 15 Eksaminander, hvoraf følgende 11 bestod:

Aksel K. R. Jensen, Frederikshavn, 129, Kristian E. Johannesen, Midvaag, Færøerne, 96, Ole N. Andersen, Sandby, Sjælland, 156, Jens G. Grove, Horsens, 165, Niels J. Jakobsen, Thorsvig, Færøerne, 122, Arndt I. S. Nielsen, Løgstør, 128, Arne Nielsen, Hals S., Læsø, 93, Ossur Patursson, Kirkjubæ, Færøerne, 138, Egon Frederik Prior, København, 111, Gunnar Sewerin, København, 145, Svend Simonsen, Strænder, Færøerne, 100.

Højeste Hovedsum 203. Minimum 87.

Til *Skibsførereksamen* indstilledes 18 Eksaminander, hvoraf 16 bestod:

Henning K. Jensen, Søraa ved Hjørring, 149, Hans C. B. Klemmensen, Aalborg, 134, Christian Mortensen, København, 132, Joen B. J. S. Rasmussen, Strænder, Færøerne, 105, Søren I. Thirslund, Næstved, 131, Peder A. Clemmensen, Lundø ved Viborg, 108, Ole F. Ellehammer, Brengtved, 127, Aage F. Gliese, Roskilde, 133, Simon F. Jacobsen, Saksøbing, 126, Karlo T. Jønstrup, Svenstrup ved Aalborg, 131, Johan E. Leo, Vaag, Færøerne, 90, Rudolf G. B. Nielsen, Korsør, 115, Carl V. K. Petersen, Vordingborg Landsogn, 116, Henry V. Petersen, Fredericia, 162, Jens O. Petersen, Fredericia, 127, Finn E. Schmidt, København, 140. Højeste Hovedsum 168, Minimum 84.

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

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinckskajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghavn Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 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 (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved Skibets Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Moderorel 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 Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Læsning, for at skilte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. 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 Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevnc 15,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossapparater, 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 Kornlossapparater og moderne Fryserum, Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetonder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skiba- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Læsning og Læsning: Læsning og Læsning 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 Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet: 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampakibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Scjlskibe 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. 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: Fartøjer 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 1841, Kultyldere 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 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevnc. Kran løftende 25 Tons. Flere Træsksbyværfter 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 Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpønge: 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. 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. 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 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: 1,60 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. Træsksbyggeri 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: Scjlsk. 24 Øre, Scjlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, uformet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Læsning og Læsning besørges hovedsagelig af et Spedterfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 28. Oktober 1943.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faaa for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1557. Sverige. Karlskrona Anduvning. Undervandshindring rapporteret.

(Svensk Radio, 22. Oktober 1943.)

Et Skib med 3 m Dybgaaende rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa Pladsen c. 56° 02' N. 15° 29' E.

1558. Finland. Bottniske Bugt. Kaskö Indsejling. Fyrbelysning og Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 28/559. Helsingfors 1943.)

1. Et nyt Fyr, *Storremmargrund nedre* Fyr, er tændt paa 62° 19' 57" N. 21° 12' 39" E. og viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 9,7 m. Synsvidde: 12 Sm. Betontaarn, øverste Del sort, nederste Del hvid. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 335° til 33°. | 4. Grønt i Pejl. fra 91° til 184°. |
| 2. Hvidt i — - 33° - 37°. | 5. Hvidt i — - 184° - 197°. |
| 3. Rødt i — - 37° - 91°. | |

2. Et nyt Fyr, *Storremmargrund övre* Fyr, er tændt paa 62° 21' 28" N. 21° 14' 59" E. og viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 3^s, Mørke 3^s. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 12 Sm. Sort Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Fyret lyser mellem Pejlingerne 30° og 39°.

Fyrene 1 og 2 er overet i Pejling 35°.

3. Ledefyrene *Brandkogsudden* paa 62° 21' 17" N. 21° 14' 29" E. og *Tärngrund* paa 62° 20' 55" N. 21° 14' 00" E. er fjernet.

4. Den hvide og røde Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 62° 18' 33" N. 21° 10' 54" E. er inddraget.

1559. Finland. Finske Bugt. Sejlløbet Stor Ångestö—Porkkala. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 28/557. Helsingfors 1943.)

Ved Sejlløbet *Stor Ångestö—Porkkala* er foretaget følgende Forandringer ved Afmærkningen:

I. Nye Sømærker udlagt:

1. En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa hver af Pladserne:
 - a) $59^{\circ} 59' 49''$ N. $24^{\circ} 07' 11''$ E.
 - b) $60^{\circ} 01' 00''$ N. $24^{\circ} 10' 48''$ E.
 - c) $60^{\circ} 01' 13''$ N. $24^{\circ} 13' 51''$ E.
 - d) $60^{\circ} 01' 14''$ N. $24^{\circ} 14' 02''$ E.
 - e) $60^{\circ} 00' 57''$ N. $24^{\circ} 15' 23''$ E.
 - f) $60^{\circ} 00' 41''$ N. $24^{\circ} 16' 18''$ E.
 - g) $60^{\circ} 00' 25''$ N. $24^{\circ} 17' 32''$ E.
 - h) $59^{\circ} 59' 45''$ N. $24^{\circ} 19' 55''$ E.
2. En hvid Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa hver af Pladserne:
 - i) $60^{\circ} 00' 54''$ N. $24^{\circ} 11' 37''$ E.
 - j) $59^{\circ} 58' 13''$ N. $24^{\circ} 22' 15''$ E.
3. En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa hver af Pladserne:
 - k) $59^{\circ} 59' 59''$ N. $24^{\circ} 07' 38''$ E.
 - l) $60^{\circ} 00' 19''$ N. $24^{\circ} 07' 41''$ E.
4. En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa hver af Pladserne:
 - m) $60^{\circ} 00' 04''$ N. $24^{\circ} 07' 32''$ E.
 - n) $60^{\circ} 00' 24''$ N. $24^{\circ} 07' 37''$ E.
 - o) $59^{\circ} 59' 20''$ N. $24^{\circ} 20' 30''$ E.

II. Inddraget Sømærke:

Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 01' 16''$ N. $24^{\circ} 14' 13''$ E.

III. Nye Ledebaaker opført:

1. *Häggrund* Forbaake paa $59^{\circ} 59' 47''$ N. $24^{\circ} 08' 32''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 5,₈ m.
2. *Haraholmsklobb* Bagbaake paa $59^{\circ} 59' 47''$ N. $24^{\circ} 09' 28''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 8,₅ m.
Baakerne 1 og 2 er overet i Pejling 90° .
3. *Norr Sådö* Forbaake paa $60^{\circ} 00' 07''$ N. $24^{\circ} 07' 47''$ E. Rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med opadvendt Spids. Højde over Vandoverfladen: 4 m.
4. *Norr Sådö* Bagbaake paa $60^{\circ} 00' 09''$ N. $24^{\circ} 07' 49''$ E. Rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med nedadvendt Spids. Højde over Vandoverfladen: 12 m.
Baakerne 3 og 4 er overet i Pejling 40° .
5. *Nättkubb-Notholm* Forbaake paa $60^{\circ} 00' 45''$ N. $24^{\circ} 07' 40''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 3,₇ m.
6. *Risansgrund* Bagbaake paa $60^{\circ} 01' 09''$ N. $24^{\circ} 07' 43''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 6,₅ m.
Baakerne 5 og 6 er overet i Pejling 3° .
7. *Lill Ångestö* Forbaake paa $60^{\circ} 00' 17''$ N. $24^{\circ} 07' 26''$ E. Rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med opadvendt Spids. Højde over Vandoverfladen: 3,₅ m.
8. *Lill Ångestö* Bagbaake paa $60^{\circ} 00' 11''$ N. $24^{\circ} 07' 10''$ E. Rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med nedadvendt Spids. Højde over Vandoverfladen: 6 m.
Baakerne 7 og 8 er overet i Pejling 232° .
9. *Högholm* Forbaake paa $60^{\circ} 01' 19''$ N. $24^{\circ} 13' 50''$ E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 8,₅ m.
10. *Högholm* Bagbaake paa $60^{\circ} 01' 20''$ N. $24^{\circ} 14' 00''$ E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 13 m.
Baakerne 9 og 10 er overet i Pejling 75° .
11. *Linholm* Forbaake paa $60^{\circ} 01' 12''$ N. $24^{\circ} 10' 57''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 3,₅ m.

12. *Norr Svartö* Bagbaake paa $60^{\circ} 01' 12''$ N. $24^{\circ} 09' 23''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 6 m.
Baakerne 11 og 12 er overet i Pejling 270° .
13. *Österkubb* Bagbaake paa $59^{\circ} 59' 15''$ N. $24^{\circ} 21' 01''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: $15,5$ m.
Baaken er overet med *Karlshamnsudd* Fyr paa $59^{\circ} 59' 22''$ N. $24^{\circ} 20' 38''$ E. i Pejling 120° .
14. *Obbnäs* Forbaake paa $60^{\circ} 00' 13''$ N. $24^{\circ} 20' 05''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 4 m.
15. *Obbnäs* Bagbaake paa $60^{\circ} 00' 21''$ N. $24^{\circ} 20' 01''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 6 m.
Baakerne 14 og 15 er overet i Pejling 346° .
16. *Långgrund* Forbaake paa $59^{\circ} 59' 03''$ N. $24^{\circ} 20' 23''$ E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: $5,5$ m.
17. *Karlshamnsägg* Bagbaake paa $59^{\circ} 59' 18''$ N. $24^{\circ} 19' 47''$ E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 8 m.
Baakerne 16 og 17 er overet i Pejling 309° .
18. *Långörn* Forbaake paa $59^{\circ} 57' 20''$ N. $24^{\circ} 24' 40''$ E. Rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med opadvendt Spids. Højde over Vandoverfladen: $7,5$ m.
19. *Långörn* Bagbaake paa $59^{\circ} 57' 17''$ N. $24^{\circ} 24' 45''$ E. Rød Firkant, som i Midten har en hvid Trekant med nedadvendt Spids. Højde over Vandoverfladen: 14 m.
Baakerne 18 og 19 er overet i Pejling 129° .
20. *Grällsgrund* Forbaake paa $59^{\circ} 58' 03''$ N. $24^{\circ} 23' 29''$ E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 5 m.
21. *Grällsgrund* Bagbaake paa $59^{\circ} 58' 08''$ N. $24^{\circ} 23' 29''$ E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 7 m.
Baakerne 20 og 21 er overet i Pejling 360° .

1560. Finland. Finske Bugt. Pellinge. Nyt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 28/558. Helsingfors 1943.)

En hvid Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa $60^{\circ} 11' 35''$ N. $25^{\circ} 40' 53''$ E.

1561. Estland. Moon Sund. Oplysning om Vrag.

(N. f. S. Nr. 42/2332. Berlin 1943.)

Det i E. f. S. Nr. 42/1538 1943 nævnte Vrag er sunket paa c. $58^{\circ} 53' 55''$ N. $23^{\circ} 09' 03''$ E. Vraget staar ret paa Bunden. 3 Master rager op over Vandet. Vragvager er udlagt c. 50 m E. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 42/1538 1943.)

1562. Tyskland. Grossendorf. Skydeomraader.

(N. f. S. Nr. 42/2321. Berlin 1943.)

1. Det tidligere meddelte faste Skydeomraade ved *Grossendorf* er forandret til midlertidigt Skydeomraade.

2. Inden for ovennævnte midlertidige Skydeomraade er oprettet et fast Skydeomraade, der begrænses af en Linie gennem Punkterne:

- | | | | | | |
|--------------------------|---------------------|----|------------------------|------------------------|----|
| a) $54^{\circ} 50'$ | N. $18^{\circ} 20'$ | E. | f) $54^{\circ} 48',_8$ | N. $18^{\circ} 29',_5$ | E. |
| b) $54^{\circ} 50' 40''$ | N. $18^{\circ} 19'$ | E. | g) $54^{\circ} 47',_8$ | N. $18^{\circ} 32'$ | E. |
| c) $54^{\circ} 53' 35''$ | N. $18^{\circ} 17'$ | E. | h) $54^{\circ} 46',_4$ | N. $18^{\circ} 31'$ | E. |
| d) $54^{\circ} 54' 00''$ | N. $18^{\circ} 21'$ | E. | i) $54^{\circ} 47',_3$ | N. $18^{\circ} 26',_7$ | E. |
| e) $54^{\circ} 52' 20''$ | N. $18^{\circ} 27'$ | E. | | | |

(E. f. S. Nr. 33/1166 1942.)

1563. Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.

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

Paa Grund af Tilsanding til en Dybde af $8,7$ m i Farvandets Midte paa Strækningen *Stettin—Swinemünde* kan Skibe med stort Dybgaaende kun benytte Midten af Sejlløbet mellem *Kaiserfahrt* Fyrene og *Leitholm*. Føreren af et ikke lodspligtigt Skib, der stikker mere end $7,5$ m, skal før hver Besejling af Sejlrenden gøre Anmeldelse om

Sejladens Begyndelse til Lodscommandøren i *Swinemünde* eller til Lodsstationen i *Stettin*. Det vil da blive ham meddelt, om han kan tiltræde Sejladens, eller om han maa vente, indtil et modgaaende, dybtstikkende Skib har passeret Sejrenden.

Kaiserfahrt Fyr: c. 53° 49' N. 14° 21' E.

1564. Tyskland. Kieler Bugt. Hohwacht Bugt. Putlos Skydeomraade forandret.

(N. f. S. Nr. 42/2324. Berlin 1943.)

Putlos Skydeomraade begrænses nu af en Linie, der gaar saaledes:

Fra Punktet c. 54° 20',₃ N. 10° 39',₁ E. paa Kysten c. 6,₁ Sm i Retning c. 41°, derfra c. 3,₈ Sm i Retning c. 90°, derfra c. 3,₄ Sm i Retning c. 180° til Punktet c. 54° 21',₂₇ N. 10° 52',₃₉ E. paa Kysten, derfra langs Kysten i SW.-lig Retning til Punktet c. 54° 18',₇ N. 10° 47',₂ E. paa Kysten, derfra c. 3,₈ Sm i Retning c. 270° til Punktet c. 54° 18',₇ N. 10° 41',₂ 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 Baaker med Stang og hvid Diamant med rød Rand.

Bagbaaken: c. 54° 19',₁ N. 10° 37',₂ E.

Forbaaken: c. 54° 20',₃ N. 10° 39',₀ E.

(E. f. S. Nr. 35/1351 1943.)

(Se Tillæg.)

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

1565. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kalvehave—Koster. Kabel flyttet.

Det ene af de to Telegrafkabler mellem *Kalvehave* og *Koster* paa c. 54° 59',₅ N. 12° 10',₅ E. er optaget og atter udlagt c. 25 m E. for *Ulsundbroen*.

(Kort Nr. 161. Danske Lods III, Side 233. Havnelods, Side 110.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1566. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal midlertidigt i Uorden.

Taagesignalet med elektrisk Gongong paa Hovedet af *Mellemarmens* N.-Mole i *Aarhus* Havn paa c. 56° 09',₃ N. 10° 13',₅ E. er midlertidigt i Uorden.

1567. Danmark. Kattegat. Anholt Havn S. t. W. Undervandshindring rapporteret.

Et Skib med et Dybgaende af c. 2 m rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa c. 56° 33',₅ N. 11° 26' E., c. 10 Sm 195° fra *Anholt* Havn.

1568. Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

E. f. S. Nr. 37/1412 1943 udgaar og erstattes med:

Ud for Indløbet til *Tyboron* Havn paa c. 56° 42',₄ N. 8° 13',₆ E. har der dannet sig enkelte Puller med en Vanddybde af 3,₅ m. Oprensning vil ikke blive foretaget foreløbigt.

(E. f. S. Nr. 37/1412 1943. Kort Nr. 104.)

1569. Sverige. Skagerrak. Sejllobet Marstrand—Lysekil. Eggskär Fyr forandret.

(U. f. S. Nr. 44/2128. Stockholm 1943.)

Eggskär Fyr paa 57° 56',₈₇ N. 11° 31',₁₀ E. er forandret. Synsvidden er forøget til 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Fyret lyser nu, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 72° til 117°. | 5. Grønt i Pej. fra 266° til 295°. |
| 2. Hvidt i — - 117° - 121°. | 6. Hvidt i — - 295° - 301°. |
| 3. Rødt i — - 121° - 138°. | 7. Rødt i — - 301° - 324°. |
| 4. Rødt i — - 242° - 266°. | |

(E. f. S. Nr. 38/1440 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1570. Norge. Troms. Balsfjorden. Storneset. Nyt Fyr.**
(E. f. S. Nr. 19/572. Oslo 1943.)
Et nyt Fyr, *Storneset Fyr*, er tændt paa $69^{\circ} 27' 28''$ N. $18^{\circ} 58' 33''$ E., yderst paa *Storneset*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: $7,8$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Fundament. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 326° til 332° . | 4. Grønt i Pej. fra 8° til $158^{\circ},5$. |
| 2. Hvidt i — - 332° - $343^{\circ},5$. | 5. Hvidt i — - $158^{\circ},5$ - 174° . |
| 3. Rødt i — - $343^{\circ},5$ - 8° . | 6. Rødt i — - 174° - 181° . |
- 1571. Norge. Senja. Tjeldsundet. Steinlandsstraumen. Mindre Dybde. Langkvitneset Fyr forandres.**
(E. f. S. Nr. 19/569. Oslo 1943.)
1. Paa 10 m Grunden paa c. $68^{\circ} 37',3$ N. $16^{\circ} 34',6$ E. er fundet mindre Dybder. Skibe med et Dybgaende af 7 m og derover maa holde sig i Farvandets E.-lige Halvdel.
2. Den hvide Vinkel mellem Pejlingerne 28° og 41° ved *Langkvitneset Fyr* paa c. $68^{\circ} 37',9$ N. $16^{\circ} 36'$ E. vil blive forandret.
- 1572. Norge. Ofotfjord. Fornes SW. Mindre Dybde rapporteret.**
(N. f. S. Nr. 42/2360. Berlin 1943.)
Dybden paa c. $68^{\circ} 25',7$ N. $16^{\circ} 58',2$ E. er 65 m.
- 1573. Norge. Nord-Helgeland. Sjona. Nordfjordholmen. Nyt Fyr.**
(E. f. S. Nr. 19/571. Oslo 1943.)
Et nyt Fyr, *Nordfjordholmen Fyr*, er tændt paa $66^{\circ} 20' 25''$ N. $13^{\circ} 27' 01''$ E., paa *Nordfjordholmen S.-Pynt*. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: $25,5$ m. Synsvidde: $8,5$ m for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra 224° til 242° . | 3. Hvidt i Pej. fra 32° til 65° . |
| 2. Rødt i — - 242° - 32° . | 4. Grønt i — - 65° - 82° . |
- 1574. Norge. Sor-Helgeland. Alterfjorden. Buoy NE.-Pynt. Nyt Fyr.**
(E. f. S. Nr. 19/570. Oslo 1943.)
Et nyt Fyr, *Buoy Fyr*, er tændt paa Vardens Plads paa $65^{\circ} 55' 49''$ N. $12^{\circ} 18' 46''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: $11,5$ m. Synsvidde: $8,5$ Sm for hvidt, $5,8$ Sm for rødt og $4,5$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Varde. Fyret lyser, som følger:
- | | |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra 62° til 69° . | 5. Hvidt i Pej. fra 223° til 228° . |
| 2. Grønt i — - 69° - 185° . | 6. Grønt i — - 228° - 14° . |
| 3. Hvidt i — - 185° - 191° . | 7. Rødt i — - 14° - 25° . |
| 4. Rødt i — - 191° - 223° . | |
- 1575. Norge. Flekkefjord. Håmund. Kjeøy W. Sømærke udlagt.**
(N. f. S. Nr. 42/2343. Berlin 1943.)
En rød Stage er udlagt paa $58^{\circ} 15' 32''$ N. $6^{\circ} 39' 40''$ E.
- 1576. (T). Danmark. Graadyb. Torre Bjælke S. Oplysning om midlertidigt udlagt Lystøndes Plads.**
Pladsen for den i E. f. S. Nr. 42/1547 1943, Pkt. 1, nævnte midlertidigt udlagte Lystønde udfor Tilsandingen ved *Torre Bjælke* er $55^{\circ} 27' 21''$ N. $8^{\circ} 18' 30''$ E.
(E. f. S. Nr. 42/1547 1943. Kort Nr. 95, 94 og 93).

XI. Bekendtgørelser m. m.

1577. (T). Sverige. Skagerrak. Midlertidige Lodsfarvande.

(U. f. s. Nr. 44/2118. Stockholm 1943.)

Følgende midlertidige Lodsfarvande er oprettet:

<i>Marstrand</i> :	Fra Søen ved <i>Paternoster</i> til <i>Lysekil</i> gennem <i>Malösund</i> .			
—	— <i>Marstrand</i>	-	—	—
<i>Uddevalla</i> :	— <i>Uddevalla</i>	-	Søen gennem <i>Malösund</i> .	
<i>Käringön</i> :	— Søen	-	<i>Uddevalla</i> gennem <i>Malösund</i> .	
—	—	-	<i>Marstrand</i> —	—
<i>Lysekil</i> :	— — ved <i>Gäven</i>	-	<i>Uddevalla</i> gennem <i>Malösund</i> .	
—	— — — —	-	<i>Marstrand</i> —	—
—	— — — — <i>Bonden</i>	-	— — — —	—
—	— <i>Lysekil</i>	-	— — — —	—

(E. f. S. Nr. 1/230 1943.)

1578. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Tilføjeelse til E. f. S. Nr. 1/217 1943.

(U. f. s. Nr. 45/2179. Stockholm 1943.)

Bestemmelserne i § 10, Pkt. 3 c, skal gælde for Sejlads gennem *Norra Uddevalla-leden* mellem *Ellösefjorden* (c. 58° 11',₅ N. 11° 27',₅ E.) og *Uddevalla* (c. 58° 21',₁ N. 11° 56',₂ E.).

(E. f. S. Nr. 1/217 og 33/1314 1943.)

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 Die Ostfriesischen Inseln, Juist bis Wangerooge.

T III. Nachtrag 1943 zum Nautischen Funkdienst 1942.

T II. Nachtrag 1943 zum Nautischen Funk-Sprechdienst 1942.

Tillæg.

I. Østersøen.

1579. Sverige. Kalmarsund. Dybden i Gennemsejlingsrende forøget. Sejladsforskrift.

(U. f. s. Nr. 45/2134 og 45/2177. Stockholm 1943.)

1. Efter foretaget Uddybning af Sejlrenden gennem *Kalmarsund* er mindste Dybde ved Middelvandstand forøget fra 6,₁ m til 7,₀ m.2. Under Anduvning af *Kalmarsunds djupränna* N. fra bør man c. 1 Sm fra *Krongrundet Fyr* paa c. 56° 41' N. 16° 24' E. give noget Styrbord over under Hensyntagen til Ballonstagen ved 6,₃ m Grunden NE. for Fyret, saaledes at Skibet kommer i Sejlrendens Retning allerede c. 0,₄ Sm N. for Fyret.

1580. Sverige. Kalmarsund. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 45/2135. Stockholm 1943.)

A. I *Kalmarsund* er udlagt følgende nye Sømærker:1. En rød Stage med 2 opadvendte Koste paa 56° 38',₉₇ N. 16° 22',₅₇ E.2. En sort Stage med 1 Ballon paa 56° 42',₁₀ N. 16° 25',₀₅ E.3. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 56° 42',₁₇ N. 16° 25',₉₉ E.4. En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 56° 42',₇₇ N. 16° 27',₁₆ E.5. En rød Stage med 2 opadvendte Koste paa 56° 44',₀₉ N. 16° 29',₇₂ E.6. En Stage paa 56° 53',₅₂ N. 16° 33',₈₀ E.7. En sort Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa 57° 01',₄₀ N. 16° 39',₈₅ E.

B. Følgende Sømærker er flyttet, som følger:

8. Den sorte Stage med 1 Ballon fra $56^{\circ} 43',_{75}$ N. $16^{\circ} 28',_{34}$ E. til $56^{\circ} 43',_{77}$ N. $16^{\circ} 28',_{41}$ E.
 9. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 2 Balloner fra $56^{\circ} 44',_{61}$ N. $16^{\circ} 29',_{49}$ E. til $56^{\circ} 44',_{47}$ N. $16^{\circ} 29',_{54}$ E.
 10. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste fra $56^{\circ} 45',_{92}$ N. $16^{\circ} 31',_{79}$ E. til $56^{\circ} 45',_{82}$ N. $16^{\circ} 31',_{50}$ E.
 11. Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost over 1 Ballon fra $56^{\circ} 49',_{43}$ N. $16^{\circ} 33',_{30}$ E. til $56^{\circ} 49',_{32}$ N. $16^{\circ} 33',_{15}$ E.
 12. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon fra $56^{\circ} 49',_{63}$ N. $16^{\circ} 31',_{01}$ E. til $56^{\circ} 49',_{50}$ N. $16^{\circ} 31',_{10}$ E.
 13. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon fra $56^{\circ} 55',_{93}$ N. $16^{\circ} 35',_{15}$ E. til $56^{\circ} 55',_{88}$ N. $16^{\circ} 35',_{16}$ E.
 14. Stagen uden Topbetegnelse fra $57^{\circ} 02',_{27}$ N. $16^{\circ} 39',_{85}$ E. til $57^{\circ} 02',_{24}$ N. $16^{\circ} 40',_{25}$ E.
 15. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 2 Balloner fra $57^{\circ} 03',_{68}$ N. $16^{\circ} 41',_{35}$ E. til $57^{\circ} 03',_{44}$ N. $16^{\circ} 41',_{72}$ E.

C. Følgende Sømærker er inddraget:

16. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa $56^{\circ} 42',_{51}$ N. $16^{\circ} 27',_{07}$ E.
 17. Den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa $56^{\circ} 43',_{03}$ N. $16^{\circ} 28',_{13}$ E.
 18. Den sorte Stage med hvidt Bælte og 1 Ballon paa $56^{\circ} 51',_{97}$ N. $16^{\circ} 31',_{48}$ E.

1581. (T). Sverige. Kalmarsund N.-lige Del. Afmærkning midlertidigt forandret. (U. f. s. Nr. 45/2136. Stockholm 1943.)

Paa Grund af visse Bundundersøgelser er der foretaget følgende midlertidige Forandringer ved Afmærkningen i *Kalmarsund* N.-lige Del:

1. En sort Stage med hvidt Bælte og 3 Balloner er udlagt paa $56^{\circ} 51',_{18}$ N. $16^{\circ} 32',_{75}$ E., E. for en $8,7$ m Grund.
 2. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost er udlagt paa $56^{\circ} 59',_{39}$ N. $16^{\circ} 40',_{20}$ E., W. for en $8,2$ m Grund.
 3. Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost over 2 Balloner paa $57^{\circ} 00',_{87}$ N. $16^{\circ} 41',_{97}$ E. er flyttet til $57^{\circ} 00',_{80}$ N. $16^{\circ} 41',_{35}$ E., W. for en $8,5$ m Grund.

1582. (T). Sverige. Kalmarsund. Lystønde midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 45/2137. Stockholm 1943.)

En rødmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2^s , er midlertidigt udlagt paa $56^{\circ} 44',_{25}$ N. $16^{\circ} 29',_{02}$ E., c. 100 m NW. for en $7,4$ m Grund. Grunden vil i den nærmeste Tid blive fjernet. Man bør gaa W. om Lystønden.

1583. Sverige. Västervik Indsejling. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 45/2133. Stockholm 1943.)

Fyret *Lilla Blockholmssundet* Nr. 2 paa c. $57^{\circ} 46'$ N. $16^{\circ} 40'$ E. er atter tændt. (E. f. S. Nr. 41/1527 1943.)

1584. Sverige. Stockholms Skærgaard. Nåttarö. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 45/2132. Stockholm 1943.)

Fyret paa Skæret *Bålen* paa c. $58^{\circ} 53',_{2}$ N. $18^{\circ} 05',_{1}$ E., WNW. for *Nåttarö* Gaard, der viser hvidt Hurtigblink, lyser mellem Pejlingerne:

87° og 103° , 216° og 225° samt 293° og 304° .

(E. f. S. Nr. 20/901 1943.)

1585. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 45/2179. Stockholm 1943.)

Stagen uden Topbetegnelse paa $59^{\circ} 20',_{04}$ N. $18^{\circ} 10',_{70}$ E. er flyttet til $59^{\circ} 20',_{06}$ N. $18^{\circ} 10',_{74}$ E., ved Landgrunden N. for Holmen *Libertus*.

1586. Sverige. Stockholms Skærgaard. Undervandskabel udlagt. Forbud mod Ankring.

(U. f. s. Nr. 45/2131. Stockholm 1943.)

Et Undervandskabel er udlagt mellem *Möja* og *Södermöja* paa c. $59^{\circ} 24',_{3}$ N. $18^{\circ} 52',_{8}$ E. Det er forbudt at ankre indenfor en Afstand af 50 m fra begge Sider af Kablet.

1587. (T). Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib midlertidigt inddraget.
(Telegram fra Lodskontoret i Åbo, 26. Oktober 1943.)
Rauma Fyrskib paa c. 61° 07' N. 21° 04' E. er midlertidigt inddraget paa Grund af Kulyldning.

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

1588. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.
Det er forbudt at ankre i Indløbet til Nyborg Havns Vesterhavn paa 55° 18' (22") N. 10° 47' (43") E. Stedet er paa begge Sider af Havneindløbet afmærket med et Skilt, mærket *Kabel*.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerræk.

1589. Danmark. Kattegat. Gilleleje Flak N. Fyrskib NNW. Vragafmærkning inddraget. Dybde over Vrag.
Mindste Dybde over Vraget, der var sunket paa 56° 11' 01" N. 12° 17' 22" E., e. 0,7 Sm 343° fra Gilleleje Flak N. Fyrskib, er nu 15 m.
Vragafmærkningen, en Vraglystønde, der viste grønt To-Blink, og en Vragvager med 2 grønne Flag, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 48,1652 1942. Kort Nr. 131, 130, 102, 100, 125 og 180.)
1590. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over Lynæs Sand den 25. Oktober 1943 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.
(E. f. S. Nr. 39/1468 1943.)
1591. Sverige. Kattegat. Halmstad. Oplysning om Redningsstation.
(U. f. s. Nr. 45/2140. Stockholm 1943.)
Halmstad Redningsstation paa c. 56° 40' N. 12° 52' E. er nu kun forsynet med Raketapparat.
(E. f. S. Nr. 14/705 1943. Danske Lods I, Side 85 og 86. Danske Lods II, Side 198.)
1592. Sverige. Kattegat. Varberg NW. Skydeøvelser. Advarsel.
(U. f. s. Nr. 45/2172. Stockholm 1943.)
Skydeøvelser foretages den 26.—29. Oktober 1943, hver Dag Kl. 0900—1700, fra Skydepladsen paa c. 57° 13',7 N. 12° 06',5 E., SW. for Bua Havn, ud over Havet.
Fareomraadet under Skydningerne er en Sektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af 2 Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 180° og 304°, samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius 8,66 Sm.
Naar der skydes, er et rødt Flag hejst paa en Mast paa 57° 13',75 N. 12° 07',10 E.
Det er forbundet med Livsfare at opholde sig indenfor ovennævnte Fareomraade under Skydningerne.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



Den store Succes



CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
RPF SHALEØEN 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. FR. CYLINDER

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København

Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 443 af 25. Oktober 1941 angaaende Levering af Skibsudstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe.

I Medfør af Lov Nr. 158 af 29. Marts 1943 om erhvervsøkonomiske Foranstaltninger, Vareforsyning m. v. fastsættes herved følgende:

§ 1.

§ 3 i Bekendtgørelse Nr. 443 af 25. Oktober 1941 angaaende Levering af Skibsudstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe affattes saaledes:

»Levering til fremmede Skibe af rationerede Nærings- og Nydelsesmidler — bortset fra Brød, Mel, Gryn og Smør — samt Vin og Spirituosa, Krydderier (herunder dog ikke Salt), Tobaksvarer, Honning og Kunsthonning, er forbudt. Direktoratet for Vareforsyning (Fordelingskontoret) kan dog, naar ganske særlige Omstændigheder skønnes at foreligge, tillade Levering af Varer af ovennævnte Art.

Andre Næringsmidler — herunder Brød, Mel, Gryn og Smør — maa kun leveres i et Omfang, der under rimelig Hensyntagen til tilstedeværende Beholdninger af de paagældende Varer svarer til Forbruget til den næste Havn, som vedkommende Skib skal anløbe. Medbragte Beholdninger i Redningsbaade medregnes ikke. Forbruget pr. Uge pr. Mand af nedennævnte Varer ansættes herved saaledes:

Hvedemel — 250 g, eller Hvedebrød, 300 g.
Rugsigtemel — 200 g, eller Rugsigtebrød, 250 g.
Groft Rugmel — 2250 g, eller groft Rugbrød, 3000 g.
Havre- eller Byggryn (Bygsigtemel), 750 g.
Kød og Flæsk eller Konserver heraf, 2000 g.
Smør eller Fedt, 500 g.
Friske Grøntsager eller Konserver heraf, 3000 g.
Kartofler, 7000 g.
Tørrede Ærter og Bønner tilsammen, 500 g.
Mælk eller Fløde, ½ l Mælk eller 0,35 l Fløde.

Æg, 2—3 Stk.
Marmelade, 100 g.

For den Tid et fremmed Skib henligger i dansk Havn, maa rationerede Varer udleveres i et Omfang, svarende til del for den danske Befolkning gældende.

Til Skibe, der gaar i regelmæssig Passagertrafik mellem danske og udenlandske Havne, kan foruden til Brug for Mandskabet leveres Proviant i rimeligt Omfang til Brug i Skibets Restauration for Passagerer.

Ved Levering af Brød, Mel, Gryn og Smør eller eventuelt andre tilladte, rationerede Varer skal Leverandøren forlange særskilt Kvittering af Skibets Fører eller 1ste Styrmand for det leverede Kvantum. Kvitteringerne skal straks efter Modtagelsen indsendes til Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret, hvorfra der vil blive tilstillet Leverandørerne Rationeringsmærker, svarende til de solgte Kvanta. Blanketter til de ovennævnte Kvitteringer kan rekvireres hos Direktoratet for Vareforsyning, Fordelingskontoret.

§ 2.

Bekendtgørelse Nr. 1 af 6. Januar 1943 om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 443 af 25. Oktober 1941 angaaende Levering af Skibsudstyr og Skibsproviant til Skibe i danske Havne samt om Reparation af fremmede Skibe ophæves.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 29. Oktober 1943.

P. M. V.
H. Jespersen.

J. V. Thygesen.
Eksp. sek.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

NUMMER 44

FREDAG 5. NOVEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Heller ikke den forløbne Uge bragte Nyheder af sensationel Art om Forholdene paa de oversøiske Markeder. De foreliggende Rapporter melder stadig om mange Laster og faa Skibe, men til Trods herfor er Forandringerne i Rateniveauet minimale. Grunden hertil er naturligvis i første Række den, at de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheder kontrollerer, enten direkte eller indirekte, praktisk talt hele den paa de oversøiske Markeder employerede Tonnage, og til Trods for den Utilfredshed, der særlig fra engelsk Skibsrederside har gjort sig gældende med den førte Shippingpolitik, synes de engelske Skibsfartsmyndigheder ikke at lade sig rokke fra den engang fastlagte Linie.

Om de enkelte Markeder foreligger der iøvrigt kun spredte Oplysninger. Der var, før den nye amerikanske Kulstrejke begyndte, livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien, Brasilien og Chile. Til sidstnævnte Destination sluttedes saaledes en større Baand til \$7.75 plus 69 pCt. Ligeledes sluttedes Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vest- og Nordafrika, men for disse Destinationers vedkommende nævnes stadig ingen Rater. Der var endvidere livligt Udbud af Malmlaster fra de forskellige Afskibningshavne i Indien, Sydafrika, Brasilien og Chile til Northern Range og Pacifickysten. Saaledes sluttedes Rio/Baltimore til \$17.50 incl. Krigstillæg, og fra Wuzagapatam til Northern Range betalt den uforandrede Rate af \$15 plus 40 pCt. Af anden amerikansk kontrolleret Forretning skal nævnes Papir fra Botwood til New York til \$8, Hørfre fra River Plate til New York til \$15 plus 33 pCt. Endvidere noteres der stadig Korn fra Northern Range til Portugal uden nogen Rateangivelse.

Fra de engelske Markeder foreligger der Meddelelse om, at flere Skibe skal være sluttede for prompt Lastning fra Wales og Østkysten til saavel Dakar som Algier til 66/-, ligesom der noteres adskillige Kulladninger til sicilianske og syditalienske Havne. Kulafskibningerne fra England til disse Destinationer er sandsynligvis en direkte Følge af Strejkerne i de amerikanske Kulminer. Af anden engelsk Forretning skal nævnes: Wales/Azorerne, Kul, 70/-, og Wales/Port Said eller Alexandria, Kul til 90/-. Endvidere noteres Fosfat Safaga/Durban eller Cape Town til henholdsvis 37/6d. og 40/-. Salt fra Aden til Calcutta har taget yderligere Tonnage til 35 Rupees.

Paa de frie Markeder spiller Afskibningerne fra River Plate stadig Hovedrollen. Korn til Lissabon indikerer uforandret \$60 og til Eire \$90, men det synes meget vanskeligt at faa Tonnage for disse Forretninger. For Korn i Sække Buenos Aires/Callao noteres uforandret \$37.50, og for Stykgods fra River Plate til Venezuela og Sydafrika er Raterne ligeledes uforandrede. Fra Brasilien, Para/Rio Grande del Sul range, noteres forskellige Trælaster til Portugal, Sydafrika og Suez, uden nogen Rate. Salpeter fra Chile til Alexandria indikerer \$18.50 plus 126 pCt. Sammenlignet med de \$170 pr. Ton d.w., som Tyrkerne vil betale for Stykgods fra Buenos Aires til Suez, bliver det sikkert vanskeligt at faa neutral Tonnage for saadan Forretning.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene rolige. Der er sluttet enkelte Skibe for Kul, Koks og Briketter fra tyske Havne til Danmark paa de kendte Betingelser, ligesom der stadig er nogen, omend beskeden, Efterspørgsel efter Tonnage for Trælast fra finske Havne til Danmark. I Salpeterfarten fra Skiensfjorden til danske Havne ligger Raten stadig omkring Kr. 17/18. Af de øvrige Østersømarkeder er der lidt mere Liv i Malmfarten fra Sverige til Tyskland, ligesom ogsaa den tyske Kystfart kan absorbere en Del Tonnage.

LILLE STIGNING I UDENRIGSHANDELEN

Den samlede Indførsel i September Maaned androg 98,5 Mill. Kr. imod 89 Mill. Kr. i August. Den samlede Udførsel beløb sig til 103,6 Mill. Kr. mod 101,7 Mill. Kr. den foregaaende Maaned. Merudførslen i August paa 12,7 Mill. Kr. er herefter faldet til 5,1 Mill. Kr. i September. I samme Maaned i Fjor androg den samlede Indførsel 102,6 Mill. Kr. og Udførslen 72,5 Mill. Kr., saaledes at der for denne Maaned var en Merindførsel paa 30,1 Mill. Kr.

I de første 3 Kvartaler af 1943 har den gennemsnitlige maanedlige Indførsel andraget 104,8 Mill. Kr. mod 99,9 Mill. Kr. i samme Periode i Fjor. Udførslen har gennemsnitlig beløbet sig til 102,4 Mill. Kr. mod 86,5 Mill. Kr. i Fjor. Der har saaledes i denne Periode i Aar været en gennemsnitlig maanedlig Merindførsel paa 2,4 Mill. Kr., medens dette Tal i Fjor beløb sig til 13,4 Mill. Kr.

De nævnte Tal er Værdien af Udenrigshandlens Om sætning, baade for Eksport og Import. Derved melder sig det Spørgsmaal, hvorledes Værdien af Udenrigshandlen maa formodes at forholde sig overfor Mængderne i den Vareudveksling, der har fundet Sted. Bedømmelsen af dette Forhold kan kun skønsomt finde Sted, væsentlig under Henvi sning til Forskydningerne i Pristallet. Ser man paa Importvarernes en gros-Pristal, var det pr. September i Fjor 249 Points, og der er til og med September i Aar en meget beskeden Stigning til 251 Points. Det tilsvarende en gros-Pristal for Eksportvarerne viser indenfor samme Periode en lidt stærkere Stigning, nemlig fra 204 Points for September i Fjor til 214 pr. September i Aar.

Ud fra disse Tal har man Lov til at slutte, at naar den danske Eksportværdi gennem de forløbne tre Kvartaler i Aar, hvor de 5 Points af det paagældende en gros-Pristals samlede Stigning paa 10 Points falder, er opretholdt saa stabilt, som Tilfældet har været og ligger med et væsentlig større Slut-Beløb, end Tilfældet var i Fjor, skyldes det, at vi har taget et noget større Pengebeløb hjem for tilsvarende samme Kvantum Varer, og at der er eksporteret et noget større Kvantum i Aar end i Fjor. Formodningerne om dette sidste støttes ogsaa — omend i nogen Grad indirekte — derved, at Indekstallene for den animalske Landbrugsproduktion gennem den forløbne Del af 1943 ligger noget højere end for tilsvarende Periode i Fjor.

For Importens Vedkommende er Billedet saaledes, at Importværdien i Aar for de tre Kvartaler viser nogen Stigning, og med den meget lille Forskydning, der er i en gros-Pristallet for Importvarer, maa det formodes, at der bag Værdistigningen ligger en vis kvantitativ Stigning i Importen.

DET DANSKE SKIBSSALGSMARKED

I følge et Cirkulære fra Firmaet *Suenson & Jespersen* er der siden den 1. Oktober solgt følgende Skibe:

Motorskibet *Hela* paa ca. 115 Tons d.w., bygget af Træ i 1915, Motorskibet *Marie*, ca. 130 Tons d.w., bygget af Staal i 1912, Pris 70,000 Kr., Motorskibet *Else*, ca. 95 Tons d.w., bygget af Træ 1894, Motorskibet *Anni*, ca. 78 Tons d.w., bygget af Træ i 1902, og Motorskibet *Meggy*, ca. 70 Tons d.w., bygget af Træ i 1905, Pris 30,900 Kroner.

Desuden solgtes følgende mindre Skibe: *Byrd*, *Trafik II*, *Albatros* og *Haabet*.

FORAN EN FORHØJELSE AF KØBENHAVNS HAVNS AFGIFTER

Københavns Havns Budget for Aaret 1944, der ganske kort var omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, har nu været til Behandling i Københavns Havnebestyrelse.

Det blev af Havnedirektør *Laub* fastslaaet, at under de nuværende Forhold kunde Tallene i Budget-Forlaget ikke give et rigtigt Billede af Havnens Økonomi og hele finansielle Stilling, men kun tjene som en Vejledning. Trafikken og Godsomsætningen paa Havnen har — som i de tre foregaaende Aar — været præget af Krigsforholdene og ligget paa Linie med Tallene for 1942. De fleste af Beskæftigelsesarbejderne i Havnen er nu afsluttet. Det sidste af disse afsluttende Arbejder var den nye Lods- og Karantænebygning i Frihavnen. Syd for Slusen er man nu naaet saa vidt med den nye Fiskerihavn, at Vandet er blevet ledet ind, og der arbejdes for Tiden med en Uddybning af dens Indløb. Fiskerne er allerede begyndt at flytte ind.

Der er jo alt ialt bevilget 8.560.000 Kroner til fjorten Beskæftigelsesarbejder, og Havnens Nettoudgift til disse store Foretagender bliver ca. 5.180.000 Kroner. Der har gennemsnitlig være beskæftiget 300 Mand pr. Dag i to Aar, hvilket vil sige, at Havnen har beskæftiget en Arbejdsstyrke, der er dobbelt saa stor som dens egen normale Arbejderstab.

Med Hensyn til Reguskabet for 1943 er der kalkuleret et Driftsunderskud paa 827,200 Kroner, hvilket er en halv Million mindre end oprindelig anslaaet. For 1944 er der beregnet et Driftsunderskud paa 1.430.100 Kroner. Afgifterne for Havnens Benyttelse er budgetteret med samme Beløb som i Fjor, medens Lejeindtægter m.v. af faste Ejendomme er budgetteret 135.000 Kr. højere. Indtægterne fra Frihavnen er fastsat uforandrede. Med Hensyn til Renteudgiften har Optagelsen af Havnevæsenets 4 pCt.s Laan af 1942 medført en Nettoudgift paa de samlede Rentekonti paa ialt 117.500 Kr.

Med Henblik paa det budgetterede Underskud har Havnedirektør *Laub* fremsat følgende Udtalelser:

— Ser man hen til, at Fartøjs- og Vareafgiften, selv med det midlertidige Tillæg paa 25 pCt., ikke engang kan paaregnes at ville indbringe Halvdelen af, hvad den indbragte i de sidste Aar før Krigen, melder der sig naturligt det Spørgsmaal, om ikke dette store Tab kunde formindskes noget ved Modifikation i det gældende Afgiftssystem. Med et Underskud paa op imod 1½ Mill. Kroner. maa Tanken om Afhødning af noget af Tabet melde sig.

Havnedirektøren har endvidere med Henblik paa Status henledt Opmærksomheden paa, at Havnens Obligationslaan ultimo 1944 vil beløbe sig til godt 25 Mill. Kr. mod godt 13 Mill. Kr. ved Udgangen af 1939. Han kom derefter paany ind paa Afgiftspolitikken, idet han henviste til, at Havnen i Krigsaarene til Gavn for sine Kunder i stor Udstrækning har baaret Tabet ved den formindskede Trafik, medens Afgifterne under forrige Krig blev forhøjet med op til 200 pCt. af Grundbeløbet I det lange Løb maa Havnens Økonomi hvile i sig selv. Udviklingen kan maaske hurtigt og paa vidt forskellige

Omraader stille saadanne Krav om Udbygning og Modernisering af Havnen, at Spørgsmaalet om Tilvejebringelse af ny Kapital kan blive aktuelt. Men saadanne Nyinvesteringer vil Havnen i alt Fald ikke kunne foretage uden samtidig midlertidig at forbedre Havnens Indtjeningsevne.

Der er indenfor Havnebestyrelsen blevet nedsat et 5 Mands Udvalg til Behandling af Budgettet. Dette Udvalg kom til at bestaa af Overborgmester *Viggo Christensen*, Direktør *Korbing*, Direktør *Ove Munck*, Landstingsmand *Stensballe* og Direktør *Adler Svanholtm*.

HAVNEPROJEKT TIL 20 MILLIONER I AALBORG

Aalborg Havneudvalg har godkendt et skitse-mæssigt Udkast til en Række store Havneudvidelser, som det er Hensigten at faa gennemført efter Krigen som et Led i Beskæftigelsesforanstaltningerne. Udvidelserne vil komme til at koste omkring 20 Millioner Kroner.

De projekterede Udvidelser tager blandt andet Sigte paa Anlæg af en Østhavn i tre Afsnit til tilsammen godt 17 Mill. Kr. samt Anlæg af en ny Fiskerihavn vest for de nuværende Havneanlæg.

Endvidere omfatter Skitseprojektet Opførelsen af forskellige Stykker Bolværk, saaledes at Aalborg Havn vil fremtræde som et samlet Hele i Stedet for som nu at være afbrudt forskellige Steder.

Aalborg Havneudvalg har endvidere behandlet en skitse-mæssig Plan om Beskæftigelsesarbejder ved Hals Havn og Hals Barre, samt en Uddybning af Limfjorden til 9 Meter og en Udvidelse af Gennemsejlingen i Barren til 80 Meters Bredde.

Disse sidste Arbejder anslaaes til ca. 7 Mill. Kr.

FORENINGEN AF SØOFFICERER I RESERVEN FYLDER 25 AAR

Paa Mandag fejrer *Foreningen af Søofficerer i Reserven* sit 25 Aars Jubilæum, og samtidig med Foreningen jubilerer dens Formand, Orlogskaptajn (R) *Robert Andersen*, som Foreningens Formand lige siden Starten.

Foreningen har udført et stort og paaskønnelsesværdigt Arbejde til Gavn for de unge Navigatorer, der aftjente deres Værnepligt paa Reserveløjtnantskolen for derefter at gøre Tjeneste som Søløjtnanter af 2. Grad.

Paa Foranledning af *Robert Andersen* blev der i Aarene 1924—25 af Marineministeriet nedsat en Kommission, som tiltraadtes af de nautiske Foreninger, og denne Kommission havde til Opgave at tilrettelægge de endelige Retningslinier for Reserveofficersordningen indenfor Marinen. Det blev ved denne Lejlighed vedtaget, at Søløjtnanterne af 2. Grad skulde kunne avancere videre op gennem Graderne til Søløjtnant af 1. Grad, Kaptajnløjtnant og Orlogskaptajn som sidste Stadium. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at der i Øjeblikket er to Orlogskaptajner af Reserven, nemlig foruden Formanden Direktør *L. R. Albertsen*, *Rederiet »Anholt»*.

Ved Krigens Udbrud talte Foreningen saa at sige alle Reserveofficererne, ialt 300, og af disse var efter Krigens Udbrud i Aaret 1939 over 100 indkaldt til Tjeneste i de forskellige Charger, men efter den 29. August er alle Reserveofficererne naturligvis hjemsendt.

Orlogskaptajn *Robert Andersen* blev for nogle Aar siden for sine Fortjenester indenfor Foreningsarbejdet og for sin Tjeneste som Reserveofficer dekoreret med Ridderkorset.

OMKRING DEN SVENSKLE LEJDETRAFIK

Den svenske Lejdetrafik har ført en omtumlet Tilværelse i det sidste Aars Tid. Fra Januar til Maj Maaned i Aar var den standset — en Forholdsregel, der var dikteret af Vestmagterne. Nu er den ifølge

Telegrammer til Dagbladene — paany indstillet, denne Gang paa tysk Initiativ.

En Standsning af denne Trafik er naturligvis af vital Betydning for Sveriges hele Statshusholdning, selv om det fra officiel svensk Side er blevet hævdet, at Landet, takket være den sidste Tids mange ankomne Lejdeskibe har skabt sig ikke ubetydelige Lagre af over-søiske Produkter.

Men Henblik paa den nye Standsning har Direktør C. Göransson, Cellulosekoncernen, udtalt, at det ikke spiller nogen større Rolle, hvad Træmasseeksporten angaar. Der er med Lejdeskibene kun eksporteret meget begrænsede Mængder af Cellulose. Men med Hensyn til Avispapir eksporteres der betydelige Mængder ad denne Vej, og hvis Lejdetrafiken ikke kommer i Gang igen til Begyndelsen af December Maaned, vil det blive nødvendigt at indskrænke denne Produktion.

Et Forlydende fra Sverige vil iøvrigt vide, at der allerede nu er Forhandlinger i Gang med Sverige paa den ene Side og Tyskland henholdsvis England paa den anden om Genoptagelse af det svenske Luftfarts-selskab *Aerotransport's* Luftrute Stockholm—England. Saafremt der opnaas frit Lejde for Maskinerne, vil Trafikeringen af Ruten komme i Gang snarest.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Med Henblik paa de betydelige Krigstab er man nu i svenske Rederkeredse i fuld Gang med at skabe en ny og fuldt moderne Handelsflaade. Det meddeles saaledes fra Sverige, at Johnson-Linien er gaaet i Gang med at realisere et Program for Bygning af 20 Knobs Lastskibe. Seks Skibe med denne Fart, hedder det, skal bygges næste Aar, og det er Hensigten at sætte dem i Fart paa Pacific-kysten, naar Tiden er inde. Programmet omfatter yderligere syv Nybygninger, hvoraf de fire allerede bygges i Aar. Det bliver Skibe af *Amazonas* og *La Plata*-Typen, og disse Skibe skal sættes ind i Farten paa Sydamerika, hvorved Rejsen til Brazilien kan gores paa fjorten Dage.

Disse Typer er Skibe paa 7650 Tons d.w., rigelig udstyret med Kølerum, beregnet til Transport af Smør. Det er de første Linieskibe i Nordeuropa i disse Dimensioner, som er helsvejsede.

Fra Götaverken har der været afholdt Prøvetur paa Motorskibet *Mattawunga*, som Værftet har bygget for Transkoncern. Paa Prøveturen opnaede Skibet en Gennemsnitsfart paa 18,6 Knob, medens Farten paa fuld Last er beregnet til 16 $\frac{3}{4}$ Knob.

Det nye Skib, som laster 9,050 Tons d.w., er det otte-ogtyvende Skib, som Værftet har bygget for Transkoncern. Den sammenlagte Dødvægtstønnage for disse 28 Skibe andrager mere end en kvart Million Tons. Götaverken har yderligere Ordre liggende paa 70,000 Tons til samme Rederi.

Ved Marstrands mek. Verkstad har Rederiet Falken i Jonstorp bestilt en tremastet Motorskonnert af Staal paa ca. 350 Tons d.w. Skibet skal forsynes med en 225 HK Bolindermotor.

Ved Lindholmens Værft har der været Søsætning af et Motorskib til Rederiaktiebolaget Ferm. Det nye Skib, der fik Navnet *Forsvik*, har en Længde af 265 Fod, en Bredde af 40 Fod og en Dybgang af 17 Fod. Det er udstyret med en 8-cylindret to-Takts Dieselmotor, og Skibets Fart er beregnet til 12 Knob paa fuld Last.

Efter Oplysninger fra Sverige er Stigningen i Skibsbyg-ningspriserne stegt meget betydeligt. Det oplyses, at de nu ligger 100 Procent over Priserne i 1939.

FINSKE SKIBSFARTSPOLITISKE OPGAVER

Den finske Regering har i et Forslag til Budgettet for 1944 meddelt følgende angaaende Finlands Handelsflaade:

De finske Handelskibe, som i sin Tid ifølge den tyske Priserets Kendelse blev tilkendt den tyske Stat og som siden af den tyske Regering er overgivet til den finske Stat, er indtil videre chartret til private Redere og indbringer nu Staten betydelige Lejeindtægter. Skibene er chartret bl. a. paa den Betingelse, at de skal være forsikrede i Statens Navn og for dennes Regning. Et af disse Skibe, Damperen »Jessie«, stødte paa Grund og sank den 2. Januar 1943. Den af Staten som Følge heraf allerede hævdede Skadeserstatning, ca. 6,576,000 Fmk., har man betragtet som foreløbig Indkomst til Staten.

Det hedder videre i Forslaget:

Det er vor Skibsfartspolitik store Opgave at erstatte de Tab, vor Handelsflaade har lidt som Følge af Krigen. Staten har til Fremme af Skibsbygnings-virksomheden et Rederifond, men dets Kapital er foreløbig saa ringe, at Bygningen af Skibe ikke kan fremmes nævneværdigt ved Hjælp af dette Fond. Det foreslaas derfor, at den i Forbindelse med Damp-eren »Jessie« erholdte Skadeserstatning, 6,500,000 Fmk., overføres til Statens Rederifond.

Denne Meddelelse er, skriver »Finlands Sjöfart« et glædeligt Tegn paa, at man fra Regeringens Side tager det første Skridt i Retning af at gøre det muligt at forøge Finlands decimerede Handelsflaade.

Det er saa sandt som det er sagt, hedder det, at Statens Rederilaanefond er højst ubetydeligt, i Særdeleshed, naar man tager Faldet i Pengenes Værdi og de voldsomt forhøjede Priser paa Nybygninger i Betragtning. En Sum paa 6 $\frac{1}{2}$ Million Fmk. betyder derfor meget lidt, naar der er Tale om Statsstøtte til Handelsskibsfarten, men Begyndelsen er dog gjort. Man maa haabe, hedder det, at man, trods det at Krigen har gjort et godt Indhug i de økonomiske Resourcer, kan finde Udveje til mere effektivt at støtte Skibsfarten paa det her nævnte Omraade.

ET FANTASTISK JERNBANEPROJEKT

Det er ikke alene paa Luftfartens Omraade, der sysles imed fantastiske Projekter, ogsaa Jernbanevæsenet er begyndt at komme godt med. Saaledes citerer *Nordisk Järnbanetidskrift* fra et tysk Blad et Projekt, der over-træffer selv de dristigste Forventninger.

Det drejer sig om en Jernbane fra Kanalkysten gennem Europa og Asien til Wladivostock, og den skulde have 4 m Sporvidde (Jernbanernes Sporvidde er ellers i de fleste Lande 1435 mm). Den store Sporvidde skulde muliggøre Fremførelsen af Godstog med 8000 Tons Lastevne, og disse skulde kunne konkurrere med de Skibe, der f. Eks. forer Sojaborner til Europa. Men denne Konkurrence skulde ikke være det væsentlige; den nye Bane skulde ledes igennem Egne med umaadelige Naturrigdomme, der først vil kunne udnyttes rationelt ved en Bane med saa stor Kapacitet.

Der er i Projektet regnet med elektriske Lokomotiver paa 24,000 HK, to-Etagers Personvogne med 40—50 m Længde og Godsvogne med 25 m Længde.

Persontogene skulde blive 800 m lange og med ca. 4000 Passagerer. Farten 250 km/Time. Vognene skal være 6 m brede og forsynes med alle Bekvemmeligheder: rummelige Sovekupper med rigtige Senge, Badeværelser m. m. Godstogene skulde blive 1000 m lange.

De nuværende Jernbaner, der skal beholde den nuværende Sporvidde, skulde bibeholdes som Tværlinier.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dampskibsselskabets Krav blev ikke godkendt

Dampskibsselskabet »Draco« har ved Sø- og Handelsretten krævet Skibsreder Poul Jørgensen, Aalborg, som korresponderende Reder for M/S »Esther« dømt til at betale 37.801 Kr. eller Krigsforsikringen for danske Skibe kendt pligtig til at anerkende, at Havariet paa M/S »Grenen« i Oktober 1942 er en Følge af tidligere Havari.

Den 14. Juni 1942 var Skibet, der da hed »Esther« og havde Jørgensen som korresponderende Reder, blevet alvorligt beskadiget, og medens det derefter var til Reparation ved Skibsværftet i Svendborg, blev det solgt til D/S »Draco« den 12. August s. A.

Paa en senere Rejse til Norge led Skibet, der nu hed »Grenen«, et betydeligt Motorhavari, og »Draco« gjorde under Sagen gældende, at den sidst opstaaede Skade var en Følge af det tidligere Havari og vilde derfor gøre Skibsreder Jørgensen eller Krigsforsikringen ansvarlig for Skaden.

Sø- og Handelsretten kunde ikke anse det for tilstrækkeligt sandsynliggjort, endside hevist, at det tidligere Havari har været Hovedårsag til den senere opstaaede Motorskade, idet denne efter Rettens Mening ogsaa kan skyldes, at Skibet har arbejdet haardt i Søen med sin tunge Last, der bestod af Cement.

Saa vel Skibsreder Jørgensen som Krigsforsikringen blev derefter frifundet og »Draco« dømt til at betale 3000 Kr. i Sagsomkostninger.

Ny Skibsmægler i Aalborg

Skibsmægler, Konsul *Norman H. Hansen*, Aalborg, har optaget sin mangeaarige Medarbejder, Skibsmægler *Johannes Villadsen* som Medindehaver af Mæglerfirmaet *Rechnitzer, Thomsen & Co.*

Færgemanden i Lohals kostede 35,000 Kr.

Opgørelsen over Skaderne ved Branden paa Lohals—Lundeberg-Færgen foreligger nu.

Paa et Møde i Lohals erklærede Skibsbygger *Nielsen*, Holbæk Skibsværft, sig villig til at reparere den brandhærgede Færge for 35,000 Kr.

Man regner med, at Færgen, der nu føres til Holbæk, vil være færdig til Brug i Løbet af 5—6 Uger.

Dødsfald

En af Vestkystens Redningsmænd, Husmand *Martin Christensen*, Vester Tversted, er pludselig død som Følge af et Hjerteslag, 81 Aar gammel. Afdøde havde i en lang Arrække været ansat som Baadmand ved Tversted Redningsvæsen og har deltaget i adskillige Redningsforetagender.

Nyt Baadebyggeri

Baadebygger *Folmer Eriksen*, København, har øst for Benzinhavnen i Løgstør faaet anvist Plads til et Skibsværft, som han agter at oprette, hvis han kan skaffe de fornødne Materialer. Der er i Forvejen et fuldt beskæftiget Værft i Løgstør, hvor der for Tiden er en 30 Tons Fiskekutter under Bygning.

Smukt lille Julehefte

Dansk Sømandsmission i Fremmede Havne og Indenlandsk Sømandsmission har i Forening og under Redaktion af Sognepræst *Engsig-Karup* og Sømandspræst *Fr. V. Eilschou-Holm* udsendt et smukt lille Julehefte, »Jul i Havn og paa Hav«. Det indledes med en Hilsen fra Biskop, Dr. theol. *Fuglsang-Damgaard* og bringer iøvrigt en Række fortrinlige Artikler og Noveller.

Det lille Heft er udstyret med en Række smukt gen-givne Billeder.

Kollision i Bottenhavet

Damperen *N. J. Ohlsen* af Marstal har paa en Rejse fra København til Marieberg den 10. Oktober været ude for en Kollision med Motorsejleren *Hedvig*. I et Søforhør fremgik det, at Sammenstødet skete i Bottenhavet. Kaptajn *P. C. Lauritzen* forklarede, at da man skulde passere *Hedvig*, der var medgaaende, drejede dette Skib pludselig, og Sammenstødet var uundgåeligt. Skanseklædningen blev trykket ind, og der skete forskellig anden Skade, men begge Skibe kunde dog fortsætte til Ørgrund.

Sandpumper paasejlet af en Damper

Fremmed Damper ved Navn »Brahe«, hvorved »Suomi« der i længere Tid har været stationeret i Gotenhafen, men nu er kommet hjem, har under Opholdet dernede den 16. December i Fjor været ude for en Paasejling af en fremmed Damper ved Navn »Brahe«, hvorved »Suomi« fik en stor Lækage foran Maskinskoddet.

Føreren af »Suomi«, Kaptajn *Vagn Dyrborg*, forklarede i Sø- og Handelsretten, at »Brahe« efter hans Mening havde hele Skylden for Paasejlingen, da dette Skib havde

Vigepligt, men drejede til Bagbord i Stedet for til Styrbord, og at der iøvrigt ikke blev begaaet nogen Fejl eller Forsømmelse fra »Suomi«s Side.

Rutefarten paa Bornholm

Efter Turistsæsonens Ophør har *Dampskibsselskabet af 1866* ladet Damperen »Østersøen« udføre tre ugentlige Ture med Afgang fra København Onsdag, Fredag og Søndag. Paa Grund af Spærretiden i København har det imidlertid vist sig umuligt at overholde denne Fartplan, idet der fra Skibets Ankomst til København og til dets planmæssige Afgang ikke er tilstrækkelig mange Dagtimer til at overkomme Losse- og Lastningsarbejdet. Indtil videre bortfalder derfor Afsejlingen fra København Fredag Morgen, men efter hvad Selskabets herværende Ekspedition oplyser, er det Hensigten at genoptage de tre Ture om Ugen, saa snart den københavnske Spærretid ophæves eller lempes tilstrækkeligt til at overkomme Arbejdet.

Østbornholmske *Dampskibsselskab* udfører to ugentlige Ture mellem København og Bornholm med Dampskibet »Carl« og paavirkes ikke af Spærretiden.

Skibsdrengen opdagede Lækagen

Et Motorskib, der laa i Odense og indtog en Ladning Hvedemel fra Munke Mølle, sprang læk forleden Aften. Skaden blev opdaget af Skibsdrengen, som havde haft Landlov og kom om Bord hen paa Natten. Han fandt, at Vandet stod højt i Kahytten og i Lasten, og han alarmerede straks Falecks Redningskorps, som holdt Skibet flydende, til Skaden var udbedret. Det viste sig, at omtrent Halvdelen af de indtagne 40 Tons Hvedemel var odelagt af Vand.

En Skipperhistorie

Den sidste Kaptajn paa Hals Barre Fyrskib, Chr. Kylløbæk, var som ung paa en Rejse til Australien, og Nylarsaften sagde Kaptajnen:

— Gør Roret fast og kom med ned, saa drikker vi et Glas sammen!

I Kaptajnens Kahyt samledes Mandskabet efterhaanden — en meget broget Forsamling af alle Nationaliteter.

— Vi vil drikke et Glas for det ny Aar og ønske, at de derhjemme vidste, hvor vi er.

Saa sagde Styrmanden:

— Skidt med dem derhjemme. Blot vi selv vidste det! Det var der nemlig ingen af dem, der anede!

Ingen Betaling for daarlig Reparation

Fabrikant Møller, Masned Sund, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Skibsreder Arne Nielsen, København, dømt til at betale 348 Kr. for udført Motorreparation paa Nielsens M/S »Energi«.

Nielsen nægtede at betale, da Reparationen var udført saa daarligt, at Motoren efter 3 Timers Arbejde brændte fuldstændig sammen, da der var anvendt daarlige Materialer. Desuden fremsatte Nielsen et Modkrav paa 1500 Kr. for Tidtab under Hovedreparationen, som Motoren senere havde maattet underkastes.

Sø- og Handelsretten gav Nielsen Medhold i, at Reparationen var saa mangelfuld, at Møller ikke havde Krav paa Betaling, men Modkravet for Tidtab kunde heller ikke anerkendes, da Tabet ikke kunde anses som en Følge af Møllers Forsømmelighed. Parterne blev derefter frifundet for hinandens Krav, og Sagens Omkostninger ophævedes.

Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond

»Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond« har i disse Dage udsendt en Beretning om sin Virksomhed i Tiden fra 6. Oktober 1935 til 31. Marts 1943.

Fonden, hvis Formaal er at yde Studiehjælp til dygtige og ubemidlede Elever paa Fanø Navigationsskole, blev oprettet den 6. Oktober 1935 i Anledning af Navigationsskolens 75 Aars Jubilæum. I Aarene efter Oprettelsen har tidligere Elever paa Skolen og søfartsinteresserede Kredse bevist deres Forsnaelse for Fondens Arbejde ved at yde denne større eller mindre Bidrag, saaledes at Fondens Kapital nu andrager Kr. 22,291.89, og af Renterne af denne Kapital er der uddelt Kr. 5,700.00 som Studiehjælp til ialt 34 Elever.

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491

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

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Hundesteds Fiskeauktionsbal solgt

Ved en ekstraordinær Generalforsamling i Aktieselskabet Hundested Fiskeauktionshal er Auktionshallen blevet overdraget Hundested Havn. Købesummen er 37.500 Kr., og Overtagelsen sker 1. December eller 1. Januar.

Kvinder som Skibsværftsarbejdere

For nogen Tid siden bebudede det engelske Blad *Daily Herald* en foreget Anvendelse af den kvindelige Arbejdskraft indenfor Skibsværftsindustrien. Hidtil er den kvindelige Arbejdskraft hovedsagelig kun blevet benyttet til visse Hjælpearbejder, men nu anses det imidlertid for at være nødvendigt, at denne Form for Arbejdskraft skal anvendes i stor Udstrækning. Den engelske Arbejdsminister har nu udarbejdet et Memorandum, der indeholder en Fortegnelse over de Industrigrene, hvor der kan blive Tale om kvindelige Arbejdere. Blandt disse Industrier er ogsaa Værftsindustrien, og der skal allerede nu være oprettet specielle Kursus, hvor Kvinder bliver sat ind i Værftsarbejdet.

Røde Kors-Damper krigsforlist

Det internationale Røde Kors' Komité har faaet telegrafisk Meddelelse om, at den portugisiske Damper »Padua«, der den 19. Oktober afgik fra Lissabon med 11.000 Sække Gavepakker til Krigsfanger, er stødt paa en Mine i Nærheden af Marseilles og maaske betragtes som tabt. Af Damprens Besætning er 15 Mand blevet reddet. Damperen var paa sin 19. Rejse i Røde Kors' Tjeneste og er det første Skib, der er gaaet tabt i denne Tjeneste.

»Normandie« bjerget

Det store Arbejde med Bjergning af Kæmpedamperen »Normandie«, der sank i New Yorks Havn efter en Brand i Februar 1942, er nu tilendebragt. Bjergningsarbejdet igangsattes i Maj 1942, og Størstedelen af Arbejdet gik med at rense Dækket og gøre Skroget vandtæt. Dette udførtes af over 70 Dykkere. Det lykkedes dem at bjerge en stor Del af Skibets kostbare Indretning. Derefter rejstes Skibet, saa det stod paa ret Køl. Hele Bjergningsarbejdet har kostet ca. 3¼ Mill. Dollars, og Reparationen beregnes at ville koste 20 Mill. Dollars.

PERSONALIA

80 Aar

En kendt Dansk-Amerikaner, Kaptajn Søren Bloch Kofoed, San Francisco, fyldte i Tirsdags 80 Aar.

Kaptajn Kofoed, der er Fiskerson fra Nekso, sejlede efter at have taget sine nautiske Eksaminer med engelske Skibe, og han avancerede hurtigt til Skibsfører i et Rederi i Hull. Her gik han sig og drog senere med sin Kone til Stalene, hvor han fik Beskæftigelse i Stillehavsfarten, indtil han for en Snes Aar siden gik i Land. Kaptajnen er Forfatter til forskellige nautiske Fagbøger, der benyttes som Lærebøger ved de amerikanske Navigationsskoler.

Forhenværende Hovmester i Det Forenede Dampskibs-Selskab J. P. Madsen fyldte i Onsdags 80 Aar.

Hovmester Madsen, der stammer fra Fanø og i sin Ungdom sejlede med de store Sejlskibe fra Fødeøen, var i 40 Aar ansat i D.F.D.S., hovedsagelig i Passager-skibene. Han sejlede i mange Aar med Damperen *Koldinghus*. Han var i 45 Aar Bestyrelsesmedlem i Serestaurator- og Hovmesterforeningen og deraf var han i 25 Aar Formand.

70 Aar

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn P. M. Dahm, fylder paa Mandag — den 8. November — 70 Aar. Kaptajn Dahm gik i Land med Pension i 1934. Han var sidst Fører af Damperen *Sleipner*.

65 Aar

Lods Vald. H. Nielsen, Københavns Lodseri, fylder i Dag — Fredag — 65 Aar. Lods Nielsen, hvis Fader var Lods i Gedser, tog sin Styrmandseksamen i 1902 og har siden 1908 været knyttet til Københavns Lodseri.

50 Aar

Indehaveren af Havnegades Skibshandel, *Sydney Strufve*, fyldte 50 Aar i Gaar. Strufve, der er Skibsførerson, kom selv til Søs med *Georg Stage* som 15 Aars Dreng. Senere sejlede han med norske, engelske og tyske Sejlskibe paa Langfart, og efter at have taget Styrmandseksamen sejlede han dels i danske Skibe og dels i amerikanske. I Aarene fra 1927 til 1930 var han Medindehaver af Det private Bogserselskab, og senere har han overtaget den store Skibshandel, han nu driver.

Afsked med Søn

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn E. Pade, fyldte i Tirsdags 65 Aar og faldt dermed for Selskabets Aldersgrænse. Kaptajn Pade kom til Søs i 1893 med Skonnerbrig *Ano*. I 1905 tog han Styrmands- og Skibsførereksamen fra Svendborg Navigationsskole. To Aar efter fik han Ansættelse i Det Forenede Dampskibs-Selskab og sejlede paa en Række af Selskabets Ruter, blandt andet i Amerikafarten med Damperen *United States*. I 1916 kom han ind i Indenrigsfarten, og i mange Aar sejlede han paa København—Aarhus-Ruten.

Fyrskibsfører gaar i Land

Efter indgiven Ansøgning fratræder Fyrskibsfører, Kaptajn Theodor Alexander Ross Due Stillingen som Fyrskibsfører paa Grund af Svagelighed med Udgangen af December Maaned.

Søværnets Prøveanstalt

I Anledning af Konstitutionen som Direktør for Statsprøveanstalten er Direktør Gerhard Hansen ved Udgangen af Oktober 1943 fratruadt Stillingen som Direktør for Søværnets Prøveanstalt.

Fyrvæsenet

Fyrmester B. Albrechtsen ved Kegnæs Fyr har paa Grund af Alder søgt og faaet bevilget sin Afsked fra Fyrvæsenets Tjeneste med Udgangen af denne Maaned.

D.S.B.

Skibsfyrbøderne K. H. Laugesen og N. R. J. Pedersen. Storebæltsoverfarten, er efter Ansøgning udnævnt til Overskibsfyrhodere i samme Fart fra den 1. December.

Nekso Sømandshjem

Som Bestyrerinde af Nekso Sømandshjem er antaget Fru Marie Pedersen, Ronne. Fru Pedersen har tidligere passet Missionshuset i Ronne.

Officielt

I *Statstidende* meddeles, at Dampskibsselskabet af 1925, Aktieselskab af Esbjerg har udvidet Aktiekapitalen med 50.000 Kr., hvorefter den tegnede Aktiekapital udgør 100.000 Kr., fuldt indbetalt.

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



Medlemsliste

- Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S »Activ«, Korsør.
 D/S af 1912.
 D/S af 1925, Esbjerg.
 D/S »Als«.
 Rederiet Andreas Christensen.
 D/S »Baltic«.
 D/S »Bes«.
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne.
 A/S Christiansholms Fabriker.
 C. Clausen, Svendborg.
 D/S »Concordia«, Svendborg.
 D/S »Dania«.
 D/S »Dannebrog«.
 D/S »Draco«.
 A/S Dampskibet »Finland«.
 A/S Det Danske Kulkompagni.
 Det Danske Petroleums Aktieselskab.
 A/S De Danske Sukkerfabrikker.
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab.
 Det Dansk-Norske Dampskibsselskab.
 D/S »D. F. K.« A/S.
 Det Forenede Bugsererselskab A/S.
 Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S.
 D/S »Hafnia«.
 Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig.
 D/S »Heimdals«.
 D/S »Hetland«.
 Rhederi M. Jebson 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«.
 Navitas A/S.
 D/S »Norden«.
 Rederiet »Ocean«, A/S.
 Alfred Olsen Transport Co.
 D/S »Orient«.
 D/S »Orion«.
 D/S »Pacific«.
 D/S »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 »Vendils«.
 D/S »Vesterhavet«.
 Vestjysk Dampskibsselskab A/S.
 D/S »Viking«.
 D/S »Øresund«.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 4. November 1943.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Hølaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral 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 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 eller Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Hølaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

1593. 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 i *Ålandshavet*, der begrænses, som følger:

Mod Syd af Linien *Kökarsören—Bogskär*.

— Vest — *Bogskär—Flötjan*—Punktet 60° 12' N. 19° 05' E. — Punktet 60° 22' N. 19° 05' E.

— Nord — Breddeparallel 60° 22' N.

— Øst — *Ålandsøerne* og *Finske Skærgaard*.

E. f. S. Nr. 1/8 og 25/1060 1943 udgaar.

(E. f. S. Nr. 1/8 og 25/1060 1943.)

1594. Finland. Bottniske Bugt. Töjby Lasteplass. Dybde i Sejløb aftaget. Afmærkning forandret.

(U. f. S. Nr. 29/569. Helsingfors 1943.)

Det 4,3 m dybe Sejløb til *Töjby* kan ved Middelvandstand nu kun besejles af Skibe med indtil 4,0 m Dybgaaende. Afmærkningen er forandret, som følger:

1. En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa hver af Pladserne:
 - a) $62^{\circ} 36' 11''$ N. $21^{\circ} 04' 46''$ E.
 - b) $62^{\circ} 36' 13''$ N. $21^{\circ} 05' 18''$ E.
 2. Den hvide Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa $62^{\circ} 36' 06''$ N. $21^{\circ} 05' 10''$ E. er flyttet til $62^{\circ} 36' 10''$ N. $21^{\circ} 05' 02''$ E.
- 1595. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib genudlagt.**
(Telegram fra Lodskontoret i Åbo, 28. Oktober 1943.)
Rauma Fyrskib paa c. $61^{\circ} 07'$ N. $21^{\circ} 04'$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 43/1587 1943.)
- 1596. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Åland. Nötö Fyr forandret.**
(U. f. s. Nr. 29/571. Helsingfors 1943.)
Nötö Fyr paa $60^{\circ} 05' 40''$ N. $20^{\circ} 27' 25''$ E. lyser nu, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 95° til 110° . 3. Rødt i Pejll. fra 115° til 215° .
2. Hvidt i — - 110° - 115° . 4. Grønt i — - 215° - 225° .
- 1597. Finland. Bottniske Bugt. Skärgårdshavet. Sejllobet Lohm—Utö. Nyt Sømærke udlagt.**
(U. f. s. Nr. 29/572. Helsingfors 1943.)
En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa $60^{\circ} 05' 10''$ N. $21^{\circ} 41' 55''$ E.
- 1598. Letland. Irhen Stræde. Lyscrort N. Undervandshindring rapporteret.**
(N. f. S. Nr. 43/2381. Berlin 1943.)
Et Dampskib rapporterer at have rørt en Undervandshindring, formodentlig en sunket Tønde, paa c. $57^{\circ} 41',3$ N. $21^{\circ} 46',3$ E.
- 1599. Letland. Riga Bugt. Dünamünde W. Spærret Omraade.**
(N. f. S. Nr. 25/1392. Berlin 1943.)
Omraadet inden for en Linie gennem følgende Punkter er spærret for al Sejlads:
1. c. $57^{\circ} 06'$ N. $23^{\circ} 30'$ E.
2. c. $57^{\circ} 06'$ N. $23^{\circ} 47'$ E.
3. Kysten paa c. $23^{\circ} 47'$ E.
4. — — c. $23^{\circ} 30'$ E.
- 1600. Letland. Libau W. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 43/2382. Berlin 1943.)
Vrag rapporteres at være sunket paa Pladserne:
1. c. $56^{\circ} 32',3$ N. $20^{\circ} 41',4$ E.
2. c. $56^{\circ} 27',0$ N. $20^{\circ} 41',8$ E.
- 1601. Letland. Libau Anduvning. Fast Skydeomraade.**
(N. f. S. Nr. 47/2548. Berlin 1942.)
Det faste Skydeomraade begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
1. c. $56^{\circ} 30'$ N. $21^{\circ} 00'$ E., ved Kysten.
2. c. $56^{\circ} 30'$ N. $20^{\circ} 52'$ E.
3. c. $56^{\circ} 40'$ N. $20^{\circ} 52'$ E.
4. c. $56^{\circ} 40'$ N. $21^{\circ} 03'$ E., ved Kysten.
- 1602. Tyskland. Grossendorf. Skydeomraade. Rettelse til E. f. S. Nr. 43/1562 1943.**
(N. f. S. Nr. 43/2420. Berlin 1943.)
I E. f. S. Nr. 43/1562 1943, Punkt 2, rettes Pladsen f. fra $54^{\circ} 48',3$ N. $18^{\circ} 29',5$ E. til $54^{\circ} 49',8$ N. $18^{\circ} 29',5$ E.
(E. f. S. Nr. 43/1562 1943.)
- 1603. Tyskland. Kolberg NE. Spærret Omraade.**
(N. f. S. Nr. 43/2376. Berlin 1943.)
Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er spærret for Sejlads og Fiskeri i Tiden: Kl. 0900—Kl. 1700:
a) $54^{\circ} 16'$ N. $15^{\circ} 38'$ E. c) $54^{\circ} 32'$ N. $15^{\circ} 58'$ E.
b) $54^{\circ} 20'$ N. $16^{\circ} 05'$ E. d) $54^{\circ} 27'$ N. $15^{\circ} 34'$ E.

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

1948	
1/1	Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/2	Oplysning om <i>danske</i> Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3	Bekendtgørelse om Lodstvang ved <i>Lillebøllebroen</i> og <i>Storstrømsbroen</i> .
1/6	
2/250	}
2/251	
4/342	
7/452	
8/496	
13/652	
14/706	
16/759	
18/799	
19/847	
23/995	Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i <i>danske</i> Farvande.
33/1285	

I. Østersøen.

1948	
1/7	<i>Østersøen</i> . Oplysning om Operationsomraade.
44/1593	<i>Østersøen</i> , E.-lige Del. Mineomraader.
18/800	<i>Danmark</i> . <i>Langeland</i> SW.-Kyst. <i>Bagenkop</i> Havn Indsejling. Tilsanding.
38/1416	<i>Danmark</i> . <i>Lolland</i> S.-Kyst. <i>Rodby Havn</i> . Dybde i Indsejling aftaget.
21/932	<i>Danmark</i> . <i>Falster</i> E.-Kyst. <i>Hesnes</i> Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
23/996	<i>Danmark</i> . <i>Fakse</i> Havn. Oplysning om Dybde.
1/14	<i>Danmark</i> . <i>Bornholm</i> . <i>Hammerhavnen</i> . Fyrbelysning midlertidigt forandret.
42/1536	<i>Danmark</i> . <i>Bornholm</i> . <i>Listed</i> Havn. Havnearbejder. Advarsel.
1/16	<i>Danmark</i> . <i>Bornholm</i> . <i>Neksø</i> Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
1/18	<i>Danmark</i> . <i>Christiansø</i> . Sejladsforskrift.
3/299	<i>Sverige</i> . <i>Trelleborg—Falsterbøkanalen</i> . Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
7/455	<i>Sverige</i> . <i>Trelleborg—Smygehuk</i> . Sejlanvisning.
28/1153	<i>Sverige</i> . <i>Ahus</i> S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.
1/19	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona Skærgaard</i> . Sejladshindringer.
1/21	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona Skærgaard</i> . Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23	<i>Sverige</i> . <i>Karlskrona</i> Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/24	<i>Sverige</i> . <i>Kalmarsund</i> . Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
28/1154	<i>Sverige</i> . <i>Kalmarsund</i> . <i>Sällisen</i> . Midlertidigt Fyr tændt.
1/25	<i>Sverige</i> . <i>Öland</i> E. Oplysninger om Sejløb og Afmærkning.
1/26	<i>Sverige</i> . <i>Öland</i> E. Miner udlagt.
1/27	<i>Sverige</i> . <i>Arholma</i> og <i>Landsort</i> . Anvisninger angaaende Ankring.
1/28	<i>Sverige</i> E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod Luftmaal kan finde Sted.
19/851	<i>Sverige</i> . <i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser.
1/29	<i>Sverige</i> . <i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser.
1/30	<i>Sverige</i> . <i>Oxelösund</i> . <i>Marsviken</i> . Bombekastningsøvelser.
1/31	<i>Sverige</i> . <i>Gotland</i> N.-Kyst. <i>Fårösund</i> . Miner udlagt. Advarsel.
1/32	<i>Sverige</i> . <i>Gotland</i> . <i>Fårösund</i> . Forbud mod Ankring.
34/1338	<i>Sverige</i> . <i>Gotland</i> E.-Kyst. <i>Fårösund</i> . Indsejling spærret.
19/849	<i>Sverige</i> . <i>Gotland</i> E.-Kyst. <i>Fårösund</i> S. Skyde- og Bombekastningsøvelser.

- 1948
19/850 Sverige. *Gotland E.-Kyst. Slite—Östergarn. Skydeøvelser.*
1/33 Sverige. *Hävringe—Kräkelund. Miner udlagt.*
1/34 Sverige. *Sejlløbet Arkö—Häradskär. Barösund. Lods fartøj udlagt.*
1/35 Sverige. *Utlagan—Landsort. Hävringe. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt paa Fyrskibs Plads.*
1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.*
1/37 Sverige. *Skiftning af Lods foregaar midlertidigt ved Viksten. Ankringsforbud midlertidigt delvis ophævet.*
7/456 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejlløb. Östra Röko. Lods fartøjs Plads.*
1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarne. Huvudskär. Forbudte Løb.*
1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.*
1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.*
15/717 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.*
1/41 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.*
1/42 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.*
17/782 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lindalsundet E. Sejladsforskrift.*
1/43 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.*
1/44 Sverige. *Södra Kvarnen. Minespærring. Advarsel.*
1/45 Sverige. *Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lods farvand.*
32/1254 Sverige. *Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.*
32/1255 Sverige. *Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.*
32/1256 Sverige. *Bottniske Bugt. Gävle. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.*
23/999 Sverige. *Bottniske Bugt. Udsendelser fra Radiofyr midlertidigt forandret.*
1/49 Finland. *Skarvårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.*
42/1537 Estland. *Rooger Wiek. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
32/1258 Estland. *Riga Bugt. Spærret Omraade.*
44/1599 Letland. *Riga Bugt. Dünamünde W. Spærret Omraade.*
1/50 Tyskland. *Signaler forbudt i tyske Farvaade.*
1/51 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del. Fyr midlertidigt slukket.*
1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del. Lodstvang.*
1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.*
1/54 Tyskland. *Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.*
36/1379 Tyskland. *Memel Anduvning. Sejladsforskrift.*
1/55 Tyskland. *Memel Anduvning. Skydeomraade.*
1/56 } Tyskland. *Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
1/57 }
1/58 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.*
1/59 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.*
1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.*
30/1195 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.*
36/1380 Tyskland. *Neufahrwasser Anduvning. Skydeøvelser.*
1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.*
14/694 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.*
41/1505 Tyskland. *Danzig Bugt. Skydeøvelser.*
1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.*
1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.*
1/67 Tyskland. *Nest. Skydeøvelser.*
44/1603 Tyskland. *Kolberg NE. Spærret Omraade.*
44/1604 Tyskland. *Rügenwalde—Kölsberg. Spærret Omraade.*
44/1605 Tyskland. *Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.*
1/68 Tyskland. *Swinemünde. Advarsel til Søfarende.*
43/1563 Tyskland. *Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.*
1/69. Tyskland. *Rügen E.-Kyat. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
1/70 Tyskland. *Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
36/1381 } Tyskland. *Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.*
39/1462 }
17/768 Tyskland. *Warnemünde. Warnow. Uddybningsarbejder.*
22/976 Tyskland. *Warnemünde W. Skydeøvelser.*
41/1506 Tyskland. *Lübeck Bugt. Forbudt Omraade.*
1/71 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.*
1/72 Tyskland. *Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
1/73 Tyskland. *Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.*
1/74 Tyskland. *Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*
1/75 Tyskland. *Kieler Fjord. Büllk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
13/667 Tyskland. *Kiel Havn. Hollenau Red. Forbud mod Ankring.*
6/433 Tyskland. *Kiel Havn. Möllenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.*
1/76 Tyskland. *Passage gennem Kielerkanalen.*
1/77 } Tyskland. *Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*
1/78 }

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

- 1948
 1/79 *Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vagtskib.*
 1/80 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.*
 39/1403 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.*
 20/926 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.*
 17/787 *Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsbøje udlagt.*
 18/826 *Danmark. Sundet. Humlebæk E. Sømærke forandret.*
 1/82 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*
 1/83 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 18/827 *Danmark. Sundet. Rungsted E. Sømærke forandret.*
 1/85 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
 1/86 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
 34/1325 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.*
 1/88 *Danmark. Sundet. Københavns. Kronløb. Dybde aftaget.*
 1/89 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 19/890 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalvebod Brygge. Kulkraner under Reparation. Advarsel.*
 37/1403 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.*
 7/469 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*
 1/91 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
 1/93 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
 8/499
 11/584
 22/994 } *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejlsadsforskrifter.*
 27/1114 }
 34/1340 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.*
 1/95 *Sverige. Sundet. Helsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
 1/96 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
 1/97 } *Sverige. Sundet. Flinterønde. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
 24/1055 }
 1/98 *Sverige. Sundet. Höllviken. Falsterbokanalen Anduvning. Duo d'Albe midlertidigt opført.*
 1/99 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*
 44/1606 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 23/1024 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Havnearbejder.*
 4/378 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Ison.*
 1/107 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
 1/108 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 7/460 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*
 1/110 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.*
 18/832 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.*
 1/111 *Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrr ødelagt.*
 21/948 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 8/501 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 43/1588 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.*
 1/115 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.*
 39/1489 *Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke midlertidigt forsvundet.*
 1/116 *Danmark. Store-Bælt. Omo Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.*
 25/1070 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Lob. Sio SE. Bøjer midlertidigt udlagt. Advarsel.*
 39/1490 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyh. Oplysning om Dybde.*
 1/118 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Åroskøbing Havn. Oplysning om Dybde.*
 1/119 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.*
 8/482 *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*
 42/1542 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.*
 41/1533 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.*
 1/123 *Danmark. Lille-Bælt. Hejleminde Havn. Tilsanding.*
 1/124 *Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.*
 1/125 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.*
 21/953 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Fægehavn. Tilsanding. Advarsel.*

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1948
 1/127 *Kattegat. Skagerrak.* Advarsel for Fiskere.
 1/128 *Danmark. Kattegat.* Bestommelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra *Isefjorden* ud i *Kattegat.*
 39/1465 *Danmark. Kattegat.* *Melby N.* Skydeøvelser.
 1/129 *Danmark. Isefjord.* *Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.
 1/130 *Danmark. Kattegat.* *Hundested W. t. S.* Fortøjningsbøje udlagt.
 43/1590 *Danmark. Isefjord.* *Gravede Rønde over Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
 20/919 *Danmark. Isefjord.* *Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikhavn.*
 1/133 *Danmark. Kattegat.* *Hasenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 44/1607 *Danmark. Kattegat.* *Samsø E.-Kyst. Ballen Havn.* Fyr midlertidigt slukket.
 38/1454 *Danmark. Kattegat.* *Rosnæs Puller Fyr.* Taagesignal og Radiofyr midlertidigt i Uorden.
 21/955 *Danmark. Kattegat.* *Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 36/1386 *Danmark. Kattegat.* *Horsens Fjord. Hjarno Bro. Brohoved og Dækmole* opfores.
 1/137 *Danmark. Kattegat.* *Samsø W.-Kyst. Selvig Bro.* Dybde aftaget.
 1/138 *Danmark. Kattegat.* *Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 1/139 *Danmark. Kattegat.* *Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.
 38/1455 *Danmark. Kattegat.* *Aarhus Havn.* Havnearbejder. Sejladsforskrift.
 44/1612 *Danmark. Kattegat.* *Aarhus Havn. Bassin III.* Kran væltet og afmærket.
 1/140 *Danmark. Kattegat.* *Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 18/838 *Danmark. Kattegat.* *Grenaa Radiofyr.* Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 1/141 *Danmark. Kattegat.* *Anholt Knob Fyrskib* ombyttet midlertidigt med Reserveyfyrskib.
 1/142 *Danmark. Kattegat.* *Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn.* Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 *Danmark. Kattegat.* *Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
 2/296 *Danmark. Kattegat.* *Frederikshavns Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/242 *Danmark. Kattegat.* *Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.
 1/243 *Danmark. Kattegat.* *Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.
 40/1502 *Danmark. Kattegat.* *Læsø NW.-Rev.* Vrag af Fyrbaako nedsprængt. Oplysning om Dybde.
 1/144 *Danmark. Kattegat.* *Læsø. Østerby Havn.* Dybde aftaget.
 1/145 } *Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
 23/1010 }
 1/146 *Sverige. Kattegat.* *Falkenberg* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/147 *Sverige. Kattegat.* *Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.
 1/148 *Sverige. Kattegat.* *Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 *Danmark. Limfjorden.* *Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 15/731 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen.*
 19/873 *Danmark. Limfjorden.* *Aggersundbroen W.* Duc d'Alber fjernet af Isen.
 16/753 *Danmark. Limfjorden.* *Aggersundbroen W.* Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 35/1360 *Danmark. Limfjorden.* *Aggersundbroen W.* Afmærkning midlertidigt forandret.
 1/153 *Danmark. Limfjorden.* *Skive Havn.* Dybde aftaget.
 1/154 *Danmark. Limfjorden.* *Mors. Orodde Bro.* Tilsanding.
 25/1086 *Danmark. Limfjorden.* *Glyngøre Fiskerihavn* Indsejling. Tilsanding.
 1/157 *Danmark. Limfjorden.* *Vilsund Anlægsbro.* Dybde aftaget.
 1/159 *Danmark. Limfjorden.* *Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 2/273 *Danmark. Limfjorden.* *Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1/160 *Danmark. Limfjorden.* *Oddesundbroen.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen.*
 43/1568 *Danmark. Limfjorden.* *Tyborøn Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 6/451 *Danmark. Limfjorden.* *Tyborøn Kanal.* Fyr væltet.
 41/1510 *Danmark. Limfjorden.* *Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.
 20/1187 *Danmark. Skagerrak.* *Skagen* Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
 27/1134 *Danmark. Skagerrak.* *Hirtshals Havn.* Oplysning om Dybde i Indløb.
 31/1242 } *Sverige. Skagerrak.* *Løbet Göteborg—Marstrand.* Fyrbelysning og Afmærkning forandres.
 32/1276 }
 24/1059 *Sverige. Skagerrak.* *Grebbestad NW.* Skydeøvelser. Advarsel.
 1/165 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 27/1137 *Norge. Oslofjord.* *Drobak—Enge.* Sejladsbestemmelser.
 1/166 *Norge. Skagerrak.* *Kristiansand* Anduvning. *Vestregapet.* Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1948
 30/1210 *Norge. Øst-Finnmark.* *Vardø E.* Mineomraade. Advarsel.
 35/1361 *Norge. Varangerfjord.* *Vadso.* Ankringsforbud.
 1/167 } *Norge. Færlige Omraader.* Advarsel.
 21/958 }
 20/921 *Norge. Kamøy Fjord.* Mineomraade.
 20/922 *Norge. Porsanger Fjord.* Mineomraade.

- 1048
- 21/959 Norge. *Vest-Finmark. Farligt Omraade. Advarsel.*
- 1/169 Norge. *Rognsund. Mineomraade. Sejlads forbudt.*
- 1/170 Norge. *Kvalund og Langsund. Mineomraade. Advarsel.*
- 14/704 Norge. *Lyngfjord. Mineomraade.*
- 1/171 Norge. *Tromsø og Sundsund. Forbud mod Ankring.*
- 30/1211 Norge. *Senja og Troms. Melangen—Grottydjupet. Mineomraade. Advarsel.*
- 35/1363 Norge. *Vågsfjord. Harstad. Nattpærring.*
- 7/465 Norge. *Vågsfjord. Harstad. Forbud mod Ankring.*
- 1/173 Norge. *Vestfjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/174 Norge. *Lofoten. Svolver. Alarmtilstand.*
- 1/175 Norge. *Folla. Spærret Omraade.*
- 41/1517 Norge. *Bodo Anduvning. Tvangsruter.*
- 27/1141 Norge. *Bodo W. Spærret Omraade.*
- 41/1518 Norge. *Saltstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskrift.*
- 1/176 Norge. *Stifjord—Fugloyfjord. Mineomraade.*
- 23/1013 Norge. *Vestfjord. Fugloyvær—Måløy—Skarholm. Mineomraade.*
- 41/1519 Norge. *Glomfjord. Sejladsforskrift.*
- 28/1166 Norge. *Sor-Helgeland. Vefsenfjorden. Spærret Omraade.*
- 25/1078 Norge. *Vikten—Vega. Mineomraade.*
- 30/1213 Norge. *Namsenfjord. Namsos. Sejladsforskrift.*
- 30/1214 Norge. *Sor- og Nord-Trondelag. Smøla—Vikna. Mineomraade. Advarsel.*
- 24/1040 Norge. *Nord-Trondelag. Flatanger. Strandoysundet. Mindre Dybde rapporteret.*
- 2/277 Norge. *Nord-Trondelag. Namsenfjorden. Spærret Omraade.*
- 24/1041 Norge. *Sor-Trondelag. Grunde rapporteret. Advarsel.*
- 39/1473 Norge. *Bjugnafjord. Uthaug. Nattpærring.*
- 28/1167 Norge. *Trondheimsleia. Mineomraade.*
- 16/765 Norge. *Trondheim Omraade. Spæringsbestemmelser.*
- 1/180 Norge. *Trondheim Fjord. Undervandsindringer. Forbud mod Ankring.*
- 1/181 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red. Forbud mod Ankring.*
- 31/1243 Norge. *Trondheim Red. Skibsfartsforskrift.*
- 24/1042 Norge. *Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund.*
- 27/1143 Norge. *Hustadviken. Spærret Omraade.*
- 11/599 Norge. *Kristiansund. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.*
- 37/1413 Norge. *Alesund. Giskøy N. Nattpærring.*
- 37/1414 } Norge. *Alesund. Nattpærring.*
- 39/1476 }
- 1/182 Norge. *Giskosund og Kjerringsund. Spærrede Omraader.*
- 1/183 Norge. *Stadlandet. Mineomraade.*
- 19/876 Norge. *Gorsen. Sejladsforskrift.*
- 42/1545 Norge. *Gulensfjord. Nordgulen. Forbud mod Sejlads.*
- 1/184 Norge. *Sogn og Fjordane. Frøysjøen og Stavfjorden. Spærrede Omraader.*
- 42/1546 Norge. *Florøy Anduvning. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.*
- 16/757 Norge. *Florøy. Afspæringsbestemmelser.*
- 12/646 Norge. *Bue (Aspø) Fjord—Stavfjord. Mineomraade.*
- 25/1079 Norge. *Granesund. Gennemsejling forbudt.*
- 1/185 Norge. *Fens- og Sognefjord Anduvning. Mineomraade.*
- 39/1477 Norge. *Granesund. Nattpærring.*
- 30/1215 Norge. *Masfjord. Løb spærret.*
- 1/186 Norge. *Hordaland. Kontrolstationer. Advarsel.*
- 36/1391 Norge. *Bergen Omraade. Fyr upaalidlige.*
- 1/187 Norge. *Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.*
- 2/278 }
- 13/681 } Norge. *Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.*
- 39/1478 }
- 13/682 Norge. *Bergen Anduvning. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.*
- 38/1441 Norge. *Samnangerfjord. Forbudte Omraader.*
- 36/1392 Norge. *Lerøyosen. Mineomraade.*
- 1/189 Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.*
- 35/1363 Norge. *Hjeltefjorden. Mineomraade.*
- 1/190 } Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.*
- 35/1367 }
- 35/1369 Norge. *Grimstadfjord. Nattpærring.*
- 35/1370 Norge. *Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskrift.*
- 1/191 Norge. *Selbjørnfjord. Farligt Omraade.*
- 11/601 Norge. *Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.*
- 28/1168 Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.*
- 30/1216 Norge. *Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.*
- 1/193 Norge. *Talgjefjord. Mastrafjord. Mineomraader.*
- 1/194 Norge. *SW-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 12/647 Norge. *Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.*
- 35/1371 Norge. *Listerfjord og Hitterøysund. Nattpærring.*

- 1948
 24/1043 *Norge. Vest-Agder. Ullerøysund.* Grund rapporteret.
 4/374 *Danmark. Hanstholm.* Redningsstation midlertidigt nedlagt.
 1/195 *Danmark. Vorupør.* Fyr midlertidigt slukket.
 1/196 *Danmark. Ringkøbing Fjord.* Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.
 1/197 } *Danmark. Graadby.* Sandforskydning. Advarsel.
 41/1534 }
 44/1609 *Danmark. Graadby.* Lystønde midlertidigt udlagt. Lystønde midlertidigt flyttet.
 1/199 *Danmark. Esbjerg Havn.* Oplysning om Dybdeforhold.
 10/564 *Danmark. Møn W.* Sømærke midlertidigt udlagt.
 1/200 *Danmark. Rømø E.* Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.
 Oplysning om Dæmning.
 1/201 *Lister Dyb. Rømø—Sild.* Forbud mod Ankring.
 1/202 *Tyskland. Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.
 1/203 *Holland.* Forbudte Omraader.
 25/1082 *Holland.* Sejladsforskrift.
 1/204 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red.* Forbud mod Ankring. Advarsel.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1948
 1/238 *Skagerrak. Nordsoen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
 41/1524 *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen.* Fiskeri. Advarsel.
Danmark.
 1/205 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 1/200 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 1/207 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 1/208 Nødmeldinger fra Skibe.
 1/209 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 22/084 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 31/1244 } *danske* Farvande.
 39/1480 }
 1/211 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra *dansk* Havn til *Sverige*.
 1/212 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kysttrækninger.
 24/1044 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg* og *Norresundby*.
 30/1222 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masned Sundbroen*.
 34/1334 *Jylland E.-Kyst. Sjælland N.-Kyst.* Politibekendtgørelse angaaende Sejlads.
 40/1497 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.
Norge.
 1/213 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 1/214 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 1/215 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
 4/376 }
 13/086 } *Norge* S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 35/1366 }
 42/1549 }
Sverige.
 1/216 *Sverige.* Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/252 *Sverige. Neutralitetsløbet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 1/217 }
 33/1314 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 38/1445 }
 43/1578 }
 1/218 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len*.
 20/923 }
 1/219 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 1/220 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.
 1/221 *Stockholm Havn.* Færdselsforbud.
 1/222 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 28/1173 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 1/224 *Falsterbokanalen.* Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/225 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodastationer oprettet.

- 1948
 1/227 *Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.*
 1/228 *Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.*
 1/229 *Göteborg og Bohus Len. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.*
 1/230 } *Sverige. Midlertidige Lodsfarvande.*
 43/1577 }

Tyskland.

- 1/231 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/232 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
 1/233 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/234 Afstandssignal. Advarsel.
 1/235 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejllob i *Ostersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 1/237 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
 4/377 Afmærkning. Advarsel.
 39/1481 Oplysning om Sommertid.
 41/1525 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
 41/1526 Signal for Afmagnetisering.

1604. Tyskland. Rügenwalde—Kolberg. Spærret Omraade.

(N. f. S. Nr. 43/2374. Berlin 1943.)

Hver Nat fra Kl. 2000 til Kl. 0400 imellem den 8. og den 13. November 1943 er et Omraade i Nærheden af *Kolberg* spærret for Sejlads.

Omraadet begrænses, som følger:

1) Mod Nord 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 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 1000 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.

1605. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.

(N. f. S. Nr. 43/2375. Berlin 1943.)

Den 12., 20. og 27. November 1943 foretages fra Kl. 1300 til Kl. 2100 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.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalflag B lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Baaken paa E.-Molen.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalflag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1606. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.**

Oplysning om Dybde.

Ved Opmaaling den 28. Oktober 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $6,1$ m i E.-Siden af Renden, $6,5$ m i Midten af Renden og $6,0$ m i W.-Siden af Renden.

c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ E.

(E. f. S. Nr. 39/1488 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1607. (T). Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket.**

Fyret, der viser grønt, fast Lys, paa *Ballen* Havn N.-Moles Hoved paa $55^{\circ} 49'$ ($02''$) N. $10^{\circ} 38'$ ($44''$) E. er midlertidigt slukket paa Grund af Molens Reparation.

1608. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal atter i Orden.

Taagesignalet med elektrisk Gongong paa Hovedet af *Mellemarmens* N.-Mole i *Aarhus* Havn paa c. $56^{\circ} 09',_3$ N. $10^{\circ} 13',_5$ E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 43/1566 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1609. (T). Danmark. Graadyb. Lystønde midlertidigt udlagt. Lystønde midlertidigt flyttet.

E. f. S. Nr. 42/1547 og 43/1576 1943 udgaar og erstattes med:

1. I Tilslutning til E. f. S. Nr. 41/1534 1943 meddeles, at en hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s, midlertidigt er udlagt i 12 m Vand paa 55° 27' 21" N. 8° 18' 30" E., udfor Tilsandingen ved *Tørre Bjælke* og c. 90 m S. for *Sædenstrand* Fyrlinie.

2. Lystønden *Søren Jessens Sand* er midlertidigt flyttet c. 100 m i Retning 140° og udlagt i 15,5 m Vand paa 55° 27' 33" N. 8° 19' 19" E., c. 300 m SE. for *Sædenstrand* Fyrlinie.

(E. f. S. Nr. 41/1534 og 43/1576 1943. Kort Nr. 95, 94 og 93.)

Tillæg.

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

1610. (T). Danmark. Sundet. Københavns Havn. Stubben Bølgebryder. Baaker opføres.

1. c. 160 m fra Fyret paa E.-Enden af *Stubben Bølgebryder* opføres i de nærmeste Dage paa 55° 42' (32") N. 12° 36' (47") E. en mindre Baake med Topbetegnelse: Gul Trekant med opadvendt Spids.

2. c. 70 m i Retning 12° fra ovennævnte Baake opføres en Duc d'Albe med Baake med Topbetegnelse: Gul Trekant med nedadvendt Spids.

(Kort Nr. 134 og 133.)

1611. Danmark. Smaalandsfarvandet. Askø E. t. S. Vrag fjernet.

Vraget, der var sunket paa c. 54° 53' N. 11° 33' E., c. 3/4 Sm E. t. S. for *Askø* SE.-Spids, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 33/1318 1943.)

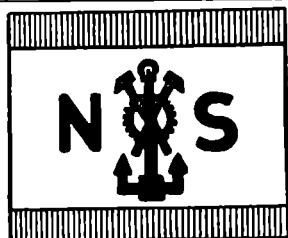
III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1612. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin III. Kran væltet og afmærket.

En 25 Tons Kran paa 56° 09' (02") N. 10° 13' (09") E. paa *Gasværkskajen* er væltet ud i *Bassin III* i *Aarhus Havn*. Kranen er afmærket med en grøn Stage med 2 grønne Flag, udlagt ved Kranens NE.-lige Hjørne, samt med en grøn Stage med 1 grønt Flag, udlagt ved Kranens S.-lige Hjørne.

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 Geres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

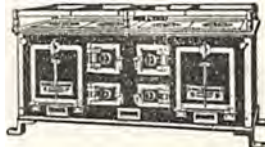
IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon : 9246

Telegramadr. :
MONTANAKUL

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

(Statsaut.)

SKIBSMÆGLERE

KOLDING

BEFRAGTNING — KLARERING — EKSPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1910—1811

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 608

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf. : Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FREDERICIA

JULIUS MORTENSEN

INDEHAVER: W. BRÖCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT

(GRUNDLAET 1878)

FREDERICIA

Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed . Lombard Code

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030

Telegr.-Ad.
»Hude«
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 45

FREDAG 12. NOVEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Nyheder om Søkrigen har været sparsomme i den sidste Tid, men at dømme efter de faa Meldinger, der foreligger fra tysk Side om Sænkning af allieret Handelstonnage, synes den sidst proklamerede »Dönitz«-Offensiv endnu ikke at være kommet til fuld Udfoldelse, hvad Grunden hertil saa end er. Og fra allieret Side er Oplysningerne endnu sparsommere. I sin *Mansion House-Tale* i Tirsdags nævnte *Churchill*, at det var lykkedes de Allierede at afværge Ubaadsfaren, men konkrete Tal om Sænkningerne eller om Nybygningerne nævntes ikke.

De siden vor sidste Beretning indløbne Rapporter om Forholdene paa de oversøiske Markeder melder imidlertid alle stadig om Tonnagemangel, og det er naturligvis i første Række de ikke krigsvigtige Transporter, det gaar ud over. For tyrkisk Regning noteres der f. Eks. stadig Korn og Stykgods fra River Plate til Suez eller Basra til den høje Rate af \$170, men det er praktisk talt umuligt at skaffe Tonnage herfor. Neutrale Skibe er der kun faa af, og de engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheder kan tilsyneladende ikke afse Tonnage til dette Formaal. Og hvad der gælder for Tyrkiet, gælder ogsaa for andre Neutrale. Baade Portugal og Eire er i Markedet for Korn-tonnage fra River Plate til henholdsvis \$60 og \$90, men heller ikke for disse Laster kan der skaffes tilstrækkeligt Skibsrum. I en anden fri Trade, nemlig fra Argentina til Peru, er en peruansk Damper sluttet for 3000 Ts. Hvede i Sække Bahia Blanca/Callao til \$22, men neutral Tonnage er ikke interesseret i lignende Forretning til under \$ 37.50. Af anden fri Trade skal nævnes River Plate/Sydafrika, der stadig søger Tonnage for Stykgods til \$100, ligesom der noteres en Ladning Mel til \$60. Endvidere kan der placeres Tonnage for Stykgods Buenos Aires/Venezuela til uforandret Rate.

Fra de amerikanske Markeder meldes om fortsat Tildeling af Tonnage for Malm fra Indien og Sydafrika til Northern Range, ligesom enkelte Skibe er sluttet for Ilmenit fra Cochin til Baltimore. Den kortvarige Strejke i de amerikanske Kulminer medførte nogen Standsning i Eksporten af Kul fra Hampton Roads, men der meldes dog om forskellige Slutninger saavel til Vestindien som til Sydamerika. Amerikanske Kul skal ogsaa være sendt saavel til Vest- og Nordafrika som til Syditalien. Malm-lasterne er sluttet til uforandrede Rater, og det samme gælder for Kullasterne til Vestindien og Sydamerika. For Kullasterne til Afrika og Italien nævnes stadig ingen Rater. Iøvrigt har de amerikanske Skibsfartsmyndigheder tildelt Tonnage til Transport af Salpeter fra Chile til Northern Range og for Malm fra Cruz Grande til Baltimore paa Basis af gældende Rater.

Englænderne er stadig aabne for Tonnage for Kul fra Wales til Azorerne og Port Said/Alexandria til uforandrede Rater, ligesom der er sluttet yderligere Tonnage til Vestafrika til den uforandrede Rate af 60/-. Der rapporteres endvidere sluttet Tonnage for Fosfat og Malm fra Vest- og Nordafrika til UK., men nogen Rate nævnes stadig ikke for disse Forretninger.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uden

større Ændringer. Kul- og Koks-farten fra Tyskland har været lidt livligere. For Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark nævnes Kr. 17. Fra Sverige og Finland noteres enkelte Trælaster til Danmark til uforandrede Rater. Malmfarten fra de svenske Havne til Tyskland er lidt livligere, hvorimod Efterspørgslen efter Tonnage for Trælast, Cellulose o. s. v. fra Sverige til Tyskland og Holland er noget afsvækket. I tysk Kystfart kan stadig placeres Tonnage for Korn, Kul o. s. v.

BROPROJEKT MELLEM LANGELAND OG ÆRØ

Der pusles stadig med Broplaner i det sydfynske Øhav, og nu sidst har Kommunalbestyrelsen i Marstal fremsat Tanken om en *Broforbindelse mellem Ærø og Langeland*. Der har allerede været holdt Møde om Sagen, hvor en københavnsk Ingeniør *Frederik Hansen* har forelagt Resultatet af en Række løselige Udregninger af Projektet.

Der tænkes bygget en Brodæmning mellem de to Øer med Indføring henholdsvis ved Marstal By og Ristinge. Projektet, hvis tekniske Muligheder for Gennemførelse ikke er undersøgt, idet der hverken er foretaget Bundundersøgelse eller Strømmaalinger, er anslaaet til at ville koste 4,8 Mill. Kr., som man tænker fremskaffet ved, at Kommunerne paa Ærø udreder 10—14 pCt., medens Resten fordeles paa Amtet og Staten.

Hvis Ærø—Langeland-Broen kommer, og den tidligere projekterede Broforbindelse Svendborg—Siø—Rudkøbing samtidig gennemføres, vil man fra Ærø kunne tilbagelægge Turen til Svendborg ad Landevej paa 44 km's Længde paa ca. 1 Time.

Imidlertid rejser Planen om Dæmningen Marstal—Ristinge Spørgsmaalet om Marstal Havn. I Følge de foreliggende Udkast vil Dæmningen komme til at spærre Havnens søndre Løb, men man havde tænkt sig at indsætte en Klaphro her. Derved faar Spørgsmaalet om Marstals Adgang til Østersøen fornyet Aktualitet, og man tænker sig Muligheden af at gennemskære Erikshale. Dette store Projekt har tidligere været paa Tale, og Ingeniørfirmaet Christiani og Nielsen har anslaaet det til ca. 4 Mill. Kr.

J. LAURITZENS MOTORSKONNERT »TURØ«

Der er udsendt en officiel Meddelelse om, at *Re-dieret J. Lauritzens Motorskonnert »Turø«* er minesprængt Nord for Grenaa paa Rejse fra Hadsund til Helsingør med en Last Tørv.

Ved Forliset omkom Jungmand *Niels Daniel Jensen* fra Kolind, medens Kaptajn *Poul Edvard Nielsen* blev slynget udenbords, uden at man senere har fundet noget Spor af ham. Endvidere blev Styrmanden *H. Stærke*, der har sit Hjem i Svendborg, haardt kvæstet. Der var ialt seks Mand om Bord i Skonnerten, og de tre af disse er sluppet uskadede.

Da Minesprængningen fandt Sted, laa Skibet sauet inde under Land, at det var muligt at observere Ulykken indefra, og nogle Fiskere gik ogsaa straks ud til Hjælp, samtidig med at der blev rekvireret en Ambulance.

Minesprængningen synes at have været meget voldsom. Da Fiskerne kom ud til »Turø«, viste det sig,

at der intet var i Vejen for, at Skonnerten kunde holde sig flydende, men der var sket stor Skade. Man fandt Kokken fuldstændig begravet under Tørv, der var væltet ind i Kabysen. Det lykkedes ligeledes at befri Styrmand Stærke, men det viste sig, at han ved Eksplosionen havde brækket begge Ben. Medens Redningsarbejdet stod paa, fandt en anden Baad Jungmand Niels Daniel Jensen, der var blevet slynget over Bord, da Eksplosionen indtraadte. Han var meget haardt saaret, da han kom om Bord i Fiskerbaaden, der straks satte Kursen mod Land. Han havde imidlertid paadraget sig saa svære Læsioner — deriblandt et Kraniebrud — at han var død, da Baaden lagde ind til Land.

Om Bord i »Turø« var der seks Mand, men man fandt intet Spor af Kaptajn Nielsen, der øjensynlig ligesom Jungmanden er blevet slynget over Bord. Der synes saaledes næppe at være Haab om, at han er sluppet fra Ulykken med Livet.

Motorskonnerten »Turø« var indtil for kort Tid siden Skoleskib i den Lauritzen'ske Flaade, men da Minefaren viste sig at være saa truende, besluttede Rederiet sig til at opgive Skoleskibsfarten, og Eleverne blev sat i Land, hvorefter Skibet sejlede i almindelig Fragtfart.

Skonnerten »Turø« er en tremastet Skonnert, der tidligere har sejlet under svensk Flag. Den hed da »Dana«. Indtil den for to Aar siden blev erhvervet af Lauritzens Rederi, var den hjemmehørende i Skärhamn. Det er kun tre Uger siden, Skihsreder Knud Lauritzen besluttede at lade Eleverne sætte i Land, da det viste sig umuligt at faa Skibet afmagnetiseret mod Miner — sikret mod magnetiske Miner.

Alt synes desværre at tyde paa, at Skoleskibet »Turø«s Kaptajn Poul Edvard Nielsen er omkommet ved Minesprængningen.

Kaptajn Nielsen, der blev 41 Aar gammel, var en af Rederiets veltjente Folk, der i en ung Alder var sat paa en betroet Post. I 1916 kom han til Søs og sejlede derefter i en Række Aar med forskellige danske og udenlandske Sejl- og Dampskibe, bl. a. med den amerikanske Skonnert »Tusitala«.

Efter at have taget Styrmands- og Skihsførereksamen fra Svendborg Navigationsskole i 1931, blev han ansat i det Lauritzenske Rederi. I nogle Aar sejlede han som Styrmand i Damperne, men kom derefter over til Motorskibene. Han sejlede saaledes med »Chilean Reefer« — et af Rederiets mest moderne Køleskibe — umiddelbart inden Krigen brød ud.

Kaptajn Nielsen havde sit Hjem i Kongens Lyngby.

Jungmand Niels Daniel Jensen, der er omkommet ved »Turø«s Minesprængning, har fra sin tidligste Barndom ønsket at gaa Søofficersvejen. Han blev Student fra Randers Statsskole nu i Sommer, og han blev derefter antaget som Kadetelev. Han naaede lige at komme ind for at gøre Tjeneste, men den 29. August blev han interneret. Efter at være blevet hjemsendt, besluttede han sig til at uddanne sig videre i Koffardiflaaden, og her har Døden nu indhentet ham efter kun faa Ugers Sejlads.

DIREKTØR LETH ENEDIREKTØR I DE PRIVATE ASSURANDEURER

Efter Direktør Chr. Hvidts Død har Bestyrelses-Eraadet for De Private Assurandører vedtaget, at Direktør Peter Leth skal forestaa Ledelsen af Selskabets Virksomhed som Enedirektør.

Direktør Leth, der kun er 42 Aar gammel, er Søn af Grosserer Kai Leth. Han tog Studentereksamen i 1919 og ansattes samme Aar i De Private Assurandører. I Aarene fra 1924 til 1927 opholdt han sig i Zürich, Paris og London for at søge videre Uddannelse. I 1927 tog han i London Eksamen i Søforsik-

ring i Lloyds Student Society, og Aaret efter blev han Associate of the Chartered Institute.

Ved sin Hjemkomst til Danmark traadte han atter ind i De Private Assurandører, hvis Underdirektør han blev i 1931. Da Selskabet i 1936 havde 150 Aars Jubilæum, blev han optaget i Direktionen som Meddirektør.

Indenfor de faglige Søforsikringsorganisationer har han udført et stort Arbejde. Direktør Leth har saaledes i de sidste fem Aar været Medlem af Bestyrelsen for Foreningen af danske Søassurandører, og fra 1938 til 1942 var han endvidere Formand for Bestyrelsen for Forsikringsforeningens Søforsikringsgruppe, og endvidere sidder han i Ledelsen af Fordelingskontoret for Krigsforsikringer, som ikke overtages af Dansk Krigs-Søforsikring for Varer.

DANSK-BULGARSK VAREUDVEKSLINGSAFTALE

Underrigsministeriet meddeler: Den 3. d. M. er der i Sofia blevet undertegnet en ny Overenskomst om den dansk-bulgarske Samhandel. Ved Overenskomsten, der gælder indtil den 30. April 1944, er der aabnet Mulighed for en Eksport fra Danmark til Bulgarien til en Værdi af 3,350,000 Kr., hovedsagelig Maskiner, og en Import her til Landet for et tilsvarende Beløb, væsentligst Tobak.

EN MINISTERTALE TIL ISLANDS SØMÆND

Fra Reykjavik meddeler Dansk-Islandsk Samfunds Pressetjeneste, at Arbejdsminister Vilhjalmur Thor paa »Sømændenes Dage« den 6. Juni holdt en Tale til Sømændene, hvori han behandlede de vigtigste af de økonomiske Problemer, der under Krigen beskæftiger Fiskeri- og Søfarterhvervenes Udøvere.

Ministeren karakteriserede Landbruget og Fiskeriet som de Erhverv, der har skabt og vil skabe de Værdier, det islandske Folk lever af. Gennem Aarhundreder har Islands Sømænd paa aabne Robaade røgtet deres Dont paa Atlanterhavets og Ishavets stormfulde Vidder i den haardeste stormfulde Vinter og det tætteste Mørke. Og Nutidens Sømænd har ogsaa tilfulde faaet Stormene og Mørkets Strabadser i Vuggegave. Nu under Krigen er de Farer, der lurar paa Sømanden, forøget i betydelig Grad; men alligevel røgter den islandske Sømand støt sin Dont, holder sin Kurs og hjemfører de Laster, hvoraf det islandske Folks Ve og Vel afhænger. Derfor fortjener den islandske Sømand Nationens Tak.

Mault med den islandske Alen har Landet faaet gode Reserver, takket være Sømænds og andre Landsmænds Kamp og Arbejde. Men ét er at tilvejebringe, et andet at bevare. Reserverne bevares efter min Anskuelse bedst ved at gemme Størstedelen af dem udover Krigen Dyrtdid. Selv om Bankernes Renter er lave, kan den indskudte Kapital dog øges ved Pengenes voksende Værdi. Hvis vi er bange for at cje Penge og gør alt for at omsætte dem i andre Værdier, bringer vi Opløsningen nærmere. Vi vil alle bevare den islandske Kronens Købekraft, derfor skal vi spare nu og vente med at købe det ikke strengt nødvendige, til Prisfaldet kommer. Og det maa komme. Vi er da ogsaa ved at faa Øjnene op for Nødvendigheden af at spare.

Men vi maa ikke derfor ligge paa den lade Side, fortsatte Ministeren. Enkeltpersoner og det Offentlige, som skal bygge Huse, Fabriker og Skibe, maa nu udnytte Tiden til at træffe nærmere Bestemmelse herom, saa Arbejdet kan iværksættes, naar Tiden kommer. Den islandske Fiskeri- og Handelsflaade forringes, vi har mistet mange Skibe, og de resterende forældes og forfalder. For Næringslivets Skyld og paa Grund af de Pligter, vi har overfor vor Sømandsstand, maa vi bygge en ny, stærk og moderne Flaade. For Øjeblikket er det ikke muligt, men Forberedel-

serne maa og skal gøres nu. Vi maa blive klar over, hvordan vi vil have vore Fiskeskibe, saa der kan skabes de bedste Muligheder for Fiskeriets Udøvelse og de bedste Konkurrencemuligheder. Og vi maa undersøge Mulighederne for en islandsk Koffardiflaades Fremtid; men først og fremmest maa vi prøve paa at øge Samarbejdet indenfor Fiskeriet om muligt endnu mere, end det er lykkedes hidtil.

Samlede skal vi nok blive staaende, men splittede falder vi. Lad os derfor staa samlede alle Mand og alle Stænder. Dertil skal ogsaa Sømanden, hvis Mød er stort, naar det gælder at trodse Farerne, hjælpe til og saaledes være med til at føre Folket ud af de nuværende Vanskeligheder og ind i en bedre og lykkeligere Fremtid.

DEN STANDSEDE LEJDETRAFIK

I Forbindelse med Standsningen af den svenske Lejdetrafik oplyser *Svensk Sjöfartstidning*, at den svenske Regering den 28. Oktober fra den tyske Regering fik en Meddelelse om, at militære Dispositioner i Skagerak gjorde det umuligt for de tyske Myndigheder fortsat at bevilge Lejde for Göteborg-Trafikken.

Som Aarsag hertil har Berliner-Pressen nævnt de to norske Skibe *Lionel* og *Dicto*, som man ventede vilde forsøge at snige sig bort fra Göteborg nu, hvor den mørke Tid vilde gøre Mulighederne for et saadant Foretagendes Gennemførelse mere gunstig.

— Aarsagen kan være en hvilken som helst, skriver det svenske Blad, men det er naturligvis til stor Ulempe for Folkeforsyningen, at denne Trafik maa afbrydes. Man maa forudsætte, at intet lades uforsøgt for at faa den i Gang igen. Ikke mindst for Havnearbejderne i Göteborg og paa de andre Pladser, hvor det med Lejdeskibene ankomne Gods omlastes, betyder Trafikkens Ophør et alvorligt Afbræk, hvilket gør dens Genoptagelse til ogsaa et socialt Spørgsmaal.

Siden *Sveajarl* i September 1940 kom ind som det første Lejdeskib med Olie til den svenske Marine, er der ialt indgaet 137 Lejdeskibe i Göteborg-Trafikken. De har bragt en Række Varer til Landet, som er nødvendige for Folkeforsyningen, ligesom de har medført saa eftertrængte Varer som Kaffe og Tobak.

Det er syv Rederier, der har besørget Lejdetrafikken, nemlig Transatlantic, Nordstjernen, Svenska Ostasiatiska Kompaniet, Svenska Amerika Mexiko-Linien, Sveabolaget, Trelleborgsbolaget og Salénrederiet.

Fra Maj til Oktober i Aar er der kommet 42 Lejdeskibe til svensk Havn. Efter Reglen omfatter Lejden fem Skibe om Maaneden, men paa Grund af den lange Afbrydelse i Aarets Begyndelse blev der bevilget Lejde for betydelig flere Skibe pr. Maaned. Det kan saaledes eksempelvis nævnes, at der i Løbet af September indkom ialt 14 Skibe, medens samme Antal forlod svensk Havn. I Sverige regner man med, at den Værdi, som Lejdetrafikken repræsenterer, alene i Aar er omkring en kvart Milliard svenske Kroner.

Det Skib, der havde den kostbareste Last, var *Min-doro*, hvis Last bestod af Lægemedler, Raagummi og Tobak til en Værdi af 22 Millioner Kroner. Den sammenlagte Mængde af Lejdeimporten i Aar er omkring 300.000 Tons.

Fra Lejdetrafikkens Begyndelse har Importen med Lejdeskibene ligget paa 975.000 Tons, medens der paa 141 Rejser til Amerika — hovedsagelig til Argentina — udførtes 470.000 Tons.

I Sverige regner man med, at ialt 650 Mand er paa-mønstreret de 18 Lejdeskibe, som nu befinder sig udenfor Spærreazonen. Disse Skibe er Johnsonliniens *Bal-boa*, *Margaret Johnson*, *Uranus*, *Ecuador* og *Nordstjernen*, Transatlantics *Vingaren*, *Gullmaren* og *Klip-*

paren, Svenska Ostasiatiska Kompaniets *Nagara*, Svenska Amerika Mexico-Liniens *Danaholm*, *Vasaholm* og *Svanholm*, Orientliniens *Sameland*, *Boreland* og *Sunnanland*, Trelleborg Ångfartygs Nya Aktiebolags *Lil-löhus*, Salénrederiets *Dagmar Salén* samt Rederiaktiebolaget Saturnus' Skib *Saturnus*.

Ostasiatiska Kompaniets *Nagara* var allerede paa Vej til Sverige — det ventedes i Havn omkring den 8. November. *Bali*, som nu ligger i Göteborg og laster, skulde være sejlet den 5. November.

»DROTTNINGHOLM« LÆGGES OP

Ved »Drottningholm«s Ankomst til Göteborg efter Krigsfangeudvekslingerne meddelte Svenska Amerika-Liniens Chef, Generalkonsul *Axel Jonsson*, at »Drottningholm« nu skal oplægges. Den vil dog blive holdt i Beredskab for det Tilfælde, at Invalideudvekslingen skulde blive genoptaget. Man har Grund til at tro, at dette vil ske, udtalte Hr. Jonsson, og Rederiet vil da paany gøre sin Indsats til Gennemførelsen af en ny Ekspedition. Vi raader over et veltrænet Personale, som beredvilligt har stillet sig til Disposition og sikkert ogsaa fortsat vil gøre det.

OPLÆGNINGSHAVN I GÖTEBORG

En Oplægningshavn paa syv Meters Dybde, 200 Meters Bredde og 250 Meters Længde, beregnet til at rumme seks Skibe paa ca. 15.000 Tons og tre paa ca. 5.000 Tons, er ved at blive bygget i Göteborg mellem Götaverken og Frihavnen.

Opmudringen har allerede staaet paa nogle Maaneder, og Arbejderne beregnes at være tilendebragt i Løbet af Foraaret. Da Havnen hverken skal anvendes til Losning eller Lastning, vil der ikke blive udført nogle egentlige Kajarbejder. Det kniber for Tiden stærkt med Plads i Göteborgs Havn, og den nye Oplægningshavn, der anslaaes til at koste 435.000 Kroner, er derfor en velkommen Tilvækst.

DEN SVEJTSISKE SØFART

Svejts er nu begyndt at uddanne Officerer og Mand-skab til Rhin- og Højsøflaade! Den første Sømandsskole er blevet aabnet ved Basel, og i første Omgang er der anbragt 150 Mand til Uddannelse. Aarsagen til dette Skridt er, at Mandskabet paa svejtsiske Skibe hovedsagelig har været Ikke-Svejtsere, og dette vil man nu søge at afhjælpe.

Ved Indvielsen af Sømandsskolen udtalte Rege-ringsraad Wenk Forhaabningen om, at den svejtsiske Højsøflaade ogsaa efter Krigen maatte være at finde paa alle Verdenshave. Den svejtsiske Hærs Øverstbefalende, General *Guisan*, erklærede, at Rhin-skibsfarten bærer saavel rige som værdifulde Frem-tidsperspektiver i sig.

GALLIONSFIGUR FRA »ADMIRAL KARPFANGER«

»Deutsche Allgemeine Zeitung« meddeler: For ca. 4 Aar siden drev et Skibs Gallionsfigur i Land paa den ensomme Ø Tristan da Cunha i det sydlige Atlanterhav. Figuren viste en Kvinde med langt Haar, men det sunkne Skibs Navn kunde ikke konstateres den Gang. Efter hvad »Daily Mail« medde-ler fra Kapstaden, skal Gaaden nu være blevet løst af en sydafrikansk Flyver, der, da han blev stillet overfor Gallionsfiguren, straks erklærede, at den maatte hidrøre fra det tyske Skole-Sejlskib »Admiral Karpfanger«. Dette Skib, der fungerede som Skoleskib for Hamburg—Amerika-Linie, sejlede i 1937 ud paa sin Jomfrurejse, der gik til Australien. Ombord var 60 Styrmandselever. »Admiral Karpfanger« afsejlede senere fra Australien med en Lad-ning Hvede og har siden været sporløst forsvundet med hele sin Besætning.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Rederiet Anholt køber Vraget af hollandsk Motorsejler

En dansk Dykker har fornylig bjærget Vraget af den hollandske Motorsejler »Vleddervien II«, der sidste Aar sank udfor Trelleborg med en Ladning bornholmske Ler-varer om Bord. Skibet er blevet bragt til dansk Værft, og her er det i disse Dage blevet solgt til Rederiet Anholt, København, for en Pris af 86.000 Kr.

Forudsætningen for Købet er, at »Vleddervien II« skal genopbygges. Skibet var bygget i Holland i 1937 med en Lasteevne paa ca. 270 Tons d.w. og af meget moderne Type med Krydsershæk, høj Poop, store Lastluger o. s. v. Der vil utvivlsomt kunne blive et fortræffeligt Skib ud af Levningerne, men Ombygningen vil blive meget dyr. Der nævnes et Beløb paa op imod 300.000 Kr.

Mystisk Undervandshindring ved Lysegrunden

I Søretten i København har der været afgivet Forklaring af Besætningen paa m.s. »Ebba« af Ebeltoft i Anledning af en mystisk Hændelse, som Skibet har været ude for i Kattegat.

Føreren, Kaptajn S. Werge forklarede, at »Ebba« den 23. Oktober var afsejlet fra København med Stykgods til Aalborg. Da Skibet den følgende Morgen var lidt Nord for Lysegrunden, mærkede man Kl. 4,10 tre meget haarde Stød i Skibets Bund, som om denne kunde være stødt mod en Undervandshindring eller et drivende Vrag. »Ebba« sejlede rundt paa Stedet i ca. en halv Time, men da man ikke kunde opdage nogen eller noget, og det ved en Undersøgelse viste sig, at »Ebba« var tæt, fortsattes Rejsen til Aalborg, og paa Rejsen tilbage til København har der heller ikke vist sig nogen Lækage.

Grundstødning ved Sejro

I Københavns Søret har der været afholdt Søforhør over Besætningen fra m.s. »Duen« af København i Anledning af, at »Duen« den 20. Oktober Kl. 3,30 grundstødte paa Sejro Nordvest Rev.

Føreren, Kaptajn A. Olsen, forklarede, at Skibet var paa Rejse fra Kalundborg til København med en Ladning Rug. Han forsøgte straks efter Grundstødningen at bakke Skibet af, men det mislykkedes. Kl. 6 gjorde han nye Forsøg med Skibets Maskine og fik Hjælp af en Fisker, men uden Resultat, hvorfor der rekvireredes Assistance fra Svitzer. Kl. 23 kom Svitzers »Bien« fra Helsingør, Kl. 2 den 21. paabegyndtes Slæbningen, og Kl. 4 kom Skibet flot og bugseredes af »Bien« til Helsingør, hvorfra Rejsen fortsattes ved egen Hjælp.

Kaptajnen tilføjede, at Grundstødningen skyldtes Taage, der umuliggjorde sikker Afstandsbedømmelse af Sejro Fyr, i Forbindelse med Strøm, der havde sat Skibet ind mod Land.

Den øvrige Besætning bekræftede Kaptajnens Forklaring.

Død i Amerika

Fisker Carl Gregersen, Møllebakken, Nyborg, har gennem Udenrigsministeriet faaet Meddelelse om, at hans Søn, den 33-aarige Sømand Chr. F. Herman Gregersen den 14. April er død af Lungebetændelse paa et Hospital i New York. Herman Gregersen kom ud at sejle straks efter Konfirmationen.

Dansk Tidsskrift-Index

Paa Nyt Nordisk Forlag har Statens Bibliotekstilsyn under Redaktion af Th. Dossing og Robert L. Hansen udsendt 28. Afgang af Dansk Tidsskriftindex, der indeholder en systematisk Fortegnelse over Indholdet af 260 danske og en Del andre nordiske Tidsskrifter.

Telegram fra Kongen til Reservofficererne

Paa Foreningen af Søofficerer i Reservens Jubilæumsdag indløb der følgende Telegram fra Kongen:

— Min hjerteligste Tak for god Indsats samt Lykønskninger og Hilsner.

Christian R.

Der var endvidere Telegram fra Foreningens Ærespræsident, Prins Knud.

Bornholmerbaad til Reparation

Østbornholmske Dampskibsselskabs s.s. »Carl«, der for et Par Maaneder siden paadrog sig en ovenbords Skade ved en Kollision i København, vil blive taget ud af Rute-farten fra paa Mandag og ti Dage frem for at gaa paa Værft og blive repareret. I denne Periode bliver der ingen Passagerfart paa Selskabets Rute, hvormod Godsbe-fordringen opretholdes paa anden Maade.

Dødsfald

En kendt og agtet Mand i Troense, fhv. Gæstgiver Chr. Skov, er død efter længere Tids Svagelighed.

Skov, der i næste Maaned vilde være fyldt 80 Aar, var

født i den kendte Kro i Egehaven, som hans Far drev i mange Aar. Han tog i en ung Alder til Søs og færdedes med store Sejlskibe og Barker fra Hamborg. Efter at have aftjent sin Værnepligt om Bord i Kongeskibet »Dannebrog« kom han om Bord i de danske Udvandrerbaade, hvor han sejlede i en lang Aarrække som Kok, Hovmester og Proviantmester. Nogle Aar sejlede han med Dampren »Norge«, men gik i Land før den sidste Rejse, hvor Skibet forliste.

For 25 Aar siden overtog Skov sin Fars Kro, som han drev, indtil han for ca. 1 Aar siden solgte Kroen til et Aktieselskab med bl. a. daværende Minister Kjærbøll.

Maskinmester i Marinen Peter Hansen er død i sit Hjem, 56 Aar gammel. Han var født og oplært i Rønne og uddannet som Maskinmester. Efter at have aftjent sin Værnepligt forblev han i Marinen, hvor han i næsten 30 Aar har virket som Lærer ved Maskinistkolen.

Kollision ved Sukkerfabrikken

I Københavns Søret har der været afholdt Søforhør i Anledning af, at S/S »Dagny« af Lemvig har haft en Kollision i Københavns Havn.

Skibets Fører, Kaptajn N. J. Jensen, forklarede, at »Dagny« den 19. Oktober var sejlet fra Assens, og den 21. Kl. 8,30, da Skibet skulde forløje ved Sukkerfabrikken Phønix, tørnede den mod S/S »Erik« af Odense. Kaptajnen var selv paa Broen og havde slaaet fuld Bak, men Maskinen virkede ikke, og ved Sammenstødet fik »Erik« nogen ovenbords Skade, medens »Dagny« ingen Skade tog.

Naar Maskinen ikke virkede, skyldtes det, at Krumtap-pen stod paa Dødpunktet, saa det var nødvendigt først at gaa frem, inden der kunde slaas Bak.

Førstestyrmand K. G. Nielsen og Førstemester Viggo Emil Norby hekræftede Kaptajnens Forklaring.

Lundeborg-Færgen reparerer i Holbæk

Det er nu afgjort, at den brændte Lundeborg-Færge skal til Reparation hos Skibsbygger Nielsen, Holbæk, hvis Tilbud paa Reparation af Færgen til et Beløb af 35.000 Kr. nu er antaget af Selskabets Bestyrelse. Der forelaa ogsaa senere et Tilbud fra Middelfart.

»Lundeborg« vil nu blive tælnet og slæbt til Holbæk, hvor Reparationen antagelig vil tage et Par Maaneder. — Paa Ruten er nu midlertidig indsat Motorbaaden »Maa-gne« fra Lohals.

Rønne Sømandshjem fyldt 40 Aar

I Gaar fejrede Rønne Sømandshjem sit 40 Aars Jubilæum, idet K. F. U. M. i 1903 indviede en Sømandsstue, der senere har udviklet sig til det nuværende hyggelige Hjem. Netop i disse Aar under Krigen spiller Sømandshjemmet en stor Rolle paa Grund af de mange Hundested-Fiskere, der periodevis fisker i de bornholmske Farvande. Blot er Pladsen alt for lille, saaledes at de fremmede Fiskere i Sommertiden maa spise i op til 3 Hold, og Logis er det umuligt at skaffe dem i Bygningen.

De tre Ender

En Dreng vilde gerne til Søs, og en Dag gik han om Bord i et Skib og spurgte Kaptajnen, om han ikke havde Brug for en Kalytsdreng.

»Jeg har Brug for en kvik Dreng, der kan bruge Forstanden,« sagde Kaptajnen. Hvis du kan finde tre Ender paa dette Tov, vil jeg tage dig.»

Dermed tog han en Stump Tov op fra Dækket og rakte det til Drengen.

»Her er den ene Ende og her er den anden,« sagde Drengen. »Og her,« tilføjede han, idet han kastede Tovet

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

Lodsstilling.

En Lodsstilling forventes at blive ledig ved Odense Fjord Lodseri i Begyndelsen af næste Aar. Stillingen vil være at besætte med en Skibsfører eller eventuelt en Styrmand mellem 25 og 37 Aar.

Skriftlig Ansøgning, bilagt med bekræftede Afskrifter af Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsattester fra tidligere Virksomhed modtages indtil den 10. December d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. Vandet 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 5. November 1943.

over Bord, »er den tredje Ende paa det. For De ser det aldrig mere.«

— Kaptajnen hyrede ham paa Stedet.

Sømandshøjskolen tager fat paa Vinterskolen

Sømandshøjskolen i Svendborg er begyndt Vinterskolen med 33 Elever, og 2 ventes yderligere i de kommende Dage. Endvidere er fra Nytaar indmeldt endnu 15 Elever, saadan at det samlede Elevtal i Vinterskolen bliver 50. Kursus varer til og med 31. Marts. Undervisningen er tilrettelagt saadan, at der om Formiddagen er Teori paa Skolen og om Eftermiddagen praktiske Øvelser om Bord i Skoleskibet »Arken«.

Retssag om et Skibssalg

Skibssalgsfirmaet Suenson & Jespersen, København, har under en Sag ved Landsretten krævet Skibsreder C. Clausen, Svendborg, dømt til at betale 4320 Kr. som Mæglerfirmaet paastod sig tilkendt i Provision ved Salget af S/S »Merkur«.

I Efteraaret 1942 forhandlede Parterne om Køb af »Merkur«, der blev forevist Clausen den 6. Oktober 1942. Han fandt imidlertid Prisen for høj, og der blev derfor ingen Handel den Gang, men i December s. A. købte han alligevel Skibet gennem Københavns Skibssalgsbureau for 216.000 Kr. og Suenson & Jespersen forlangte i den Anledning det nævnte Beløb i Provision.

Landsretten fandt ikke Kravet berettiget, da Suenson og Jespersen ikke havde medvirket ved Salget, hvorfor Skibsrederen blev frifundet og Mæglerfirmaet dømt til at betale ham 250 Kr. i Sagsomkostninger.

Overskud i Stedet for Underskud

Skelskør Havn havde for Aaret 1942—43 budgetteret et Driftsunderskud paa 6283 Kr., men det nu aflagte Regnskab viser et Driftsoverskud paa 4.434 Kr., altsaa en halv Snes Tusinde Kroner bedre end Budgettet. Havne- og Bro-pengene har indbragt 13.000 Kr. mere end paaregnet. Ved Regnskabs Behandling i Byraadet sagde Borgmesteren, at det var første Gang, Skelskør Havn havde givet et regnskabsmæssigt Overskud!

Navigationsskole i Aarhus

Der oprettes nu en Navigationsskole i Aarhus. Man har søgt Byraadet om Lokaler, og Byraadet har nu stillet sig velvilligt. Der har meldt sig 10 Elever, og man haaber at blive statsanerkendt, saa man kan faa Eksamensret. Undervisningen skal begynde den 15. November.

Rønne Navigationsskole juberer

Bornholms Navigationsskole i Rønne fylder i disse Dage 60 Aar. Den blev startet af Rønne Skipperforening, og dens første Bestyrer var Navigationsskololeærer M. A. Bidstrup, der i 1888 overtog Skolen som Ejendom og fire Aar senere opnaaede Statsanerkendelse. Efter hans Død blev tidligere Bestyrer af Bogø Navigationsskole Carl Falck ansat som Bestyrer, og i 1902 overtog han Skolen som Ejendom. I 1922 blev den »store« Navigationsskole nedlagt, og Falck flyttede tilbage til Bogø. Rønne Kommune og Bornholms Amtsråd ønskede imidlertid at bevare den »lille« Navigationsskole som Styrmandsskole samt Sætte- og Fiskeskipperskole. Dette lykkedes, og Skolen flyttede til sine nuværende Lokaler i den gamle Borgmesterbolig paa Havnen. Ledelsen overtoges af Navigationsskololeærer P. K. V. Petersen, der døde i Fjor og afløstes af Kaptajn Chr. Holm. I Aar er Skolen blevet moderniseret og har alle Pladser optaget.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr. Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

Ogsaa finsk Navigationsskolejubilæum

Navigationsskolen i Wiborg — den første rent finsk-sprogede Navigationsskole — har i disse Dage fejret 75 Aars Jubilæum.

Ulovlig Passagerfart

Mens Store Bælts Overfarten var standset, tjente en Del Korsørfiskere gode Penge ved at lægge Passagerer over til Nyborg. Ved Ankomsten hertil stod store Skarer af Rejsende og vilde gerne med tilbage til Korsør, men Politiet nægtede Fiskerne Tilladelse til at medtage Passagerer. Der var alligevel et Par Fiskerbaade, som sejlede ud i Tussmørket med Passagerer til Korsør, men Politiet noterede deres Numre, og der vil nu følge et Efterspil ved Retten i Nyborg.

Levnedsmidler til Grækenland

Damperen »Hallaren« er ankommet til Piræus med 3343 Tons Levnedsmidler, som Tyskland har stillet til Raadighed for den græske Befolkning. Disse Levnedsmidler vil blive overdraget Det internationale røde Kors til Uddeling blandt Befolkningen.

Odense Sejlerskole

Odense Sejlerskole har nu afsluttet sine Sejladsere for i Aar og lagt sine Fartøjer op.

Ferisejladserne, som er de vigtigste for Skolen, har været sejlet i 6 Uger, fra den 3. Juli til 15. August. Der har i denne Tid været sejlet 5 Ture, en paa 14 Dage og de øvrige paa en Uge. Ialt 32 Elever har deltaget og de fleste i flere af Turene. Størsteparten af Eleverne var Studenter og Skoleelever fra de højere Skoler. Der var Elever fra alle Egne af Landet, fra København, Aalborg, Esbjerg, Sønderborg, Kolding, Assens, Faaborg og Nyborg og naturligvis ogsaa en Del fra Odense.

Navneforandring i Norge

Til Handelsregisteret i Horten er der sket Anmeldelse om, at *Skipsaktieselskapet Brattli's* Navn er forandret til *Skipsaktieselskapet Poseidon*. Aktiekapitalen er udvidet fra 100.000 Kroner til 575.000 Kroner, fordelt paa Aktier à 1.000 Kroner. Den korresponderende Reder er Skibsreder Aug. F. Christensen, Åsgårdsstrand.

Norsk Aktieoverdragelse

I *Skipsaktieselskapet Nilson's* Rederi i Bergen er det blevet besluttet at overdrage Selskabets Aktiver og Passiver til *Skipsaksjeselskapet Rederiet Selvin*.

PERSONALIA

60 Aar

Havnefoged Valdemar Andersen i Rønne fyldte i Mandags 60 Aar. Havnefoged Andersen, der er født i Rønne, sejlede i sin Ungdom med forskellige udenlandske Sejlskibe, indtil han kom paa Navigationsskolen i sin Fødeby. Efter endt Eksamen sejlede han som Styrmand med Skonertern »Louise« af Rønne. Endnu medens han sejlede som Styrmand blev han i 1920 indvalgt i Rønne Byraad. To Aar senere blev han Lods i Rønne for endelig i 1940 at overlage Stillingen som Havnefoged.

Statens Skibstilsyn

Efter Ansøgning fratræder O. G. Christiani, Svendborg, Stillingen som Skibsinspektør af 1. Grad under Statens Skibstilsyn med Udgangen af Marts Maaned paa Grund af Alder og Svagelighed.

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.: »Skibværftet«

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

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2 TLF. C. 6

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvehod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN $\frac{A}{S}$
er Stedet

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

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

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPSKIBSELSKABET

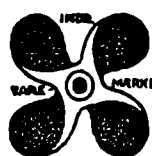
PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



Brug

**Holzappel's
International**

Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS

DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.**EM. Z. SVITZERS BJEGRINGS ENTREPRISE**

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195 NAT OG DAG

» » 7278

» » 7288

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

PAKHUS: TEGLHOLMEN

HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordefarve Kobberstof for Trækibe
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.

59. Aargang.

København 11. November 1943.

Nr. 45.

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

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

I. Østersøen.

1613. Sverige. Karlskrona Anduvning. Undervandshindring forgæves eftersøgt.

(U. f. s. Nr. 46/2186. Stockholm 1943.)

Den i E. f. S. Nr. 43/1557 1943 nævnte Undervandshindring, der var rapporteret paa c. $56^{\circ} 02' N.$ $15^{\circ} 29' E.$, har forgæves været eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 43/1557 1943.)

1614. (S). Sverige. Kalmarsund. Sejllobet Kalmarsund—Färjestaden. Somærke midlertidigt udlagt.

(U. f. s. Nr. 46/2185. Stockholm 1943.)

En Stage med Kryds er midlertidigt udlagt paa $56^{\circ} 38',_{90} N.$ $16^{\circ} 26',_{88} E.$, udfor *Färjestaden* paa *Öland*. Stagen inddrages atter Foraaret 1944 uden yderligere Meddelelse.

1615. Sverige. Kalmarsund N.-lige Del. Mindre Dybde observeret.

(U. f. s. Nr. 46/2184. Stockholm 1943.)

Mindste Dybde paa den i E. f. S. Nr. 43/1581 1943, Punkt 1, nævnte Grund, der ligger i *Skäggenäs* Fyrs hvide Vinkel, er efter nærmere Undersøgelse $7,5$ m ved Middelvandstand i Stedet for som tidligere opgivet $8,7$ m.

(E. f. S. Nr. 43/1581 1943.)

1616. Sverige. Kalmarsund. Oplysning om Dybde i Gennemsejlingsrende.

(U. f. s. Nr. 46/2225. Stockholm 1943.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 43/1579 1943, Punkt 1, meddeles, at efter Gennemsejlingsrendens Uddybning til $7,5$ m Dybde ved Middelvandstand, kan *Kalmarsund* ved Middelvandstand passeres af Skibe med indtil $7,2$ m Dybgaaende.

(E. f. S. Nr. 43/1579 1943.)

1617. Sverige. Kalmarsund. Furöns Lodsstation. Ledefyr opført.

(U. f. s. Nr. 46/2183. Stockholm 1943.)

Ved *Furöns* Lodsstation udfor *Oskarshamn* er paa $57^{\circ} 16',_{84}$ N. $16^{\circ} 37',_{40}$ E. opført to Ledefyr, *Furöns lotshamn övre* og *nedre* Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, Bagfyret 100 Blink hvert 1^m. og Forfyret 60 Blink hvert 1^m. Synsvide: 4 Sm. Fyrene er overet i Pejling 38° og tændes efter Behov for Lodsbaadene.

1618. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lilla Värtan. Sømærke flyttet.

(U. f. s. Nr. 46/2181. Stockholm 1943.)

Stagen med Kost paa $59^{\circ} 20',_{32}$ N. $18^{\circ} 11',_{20}$ E. er flyttet til $59^{\circ} 20',_{29}$ N. $18^{\circ} 11',_{28}$ E., hvor den ligger bedre i Forhold til Landgrunden S. for *Mölna* Bro paa *Lidingön*.
(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1619. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Taars Fyr W. Vrag fjernet. Vragvager inddraget.**

Vraget, der var sunket paa $54^{\circ} 52' 28''$ N. $11^{\circ} 00' 06''$ E., c. 1,1 Sm 268° fra *Taars* Fyr, er fjernet. Vragvageren er inddraget.
(E. f. S. Nr. 36/1356 1943.)

1620. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lehnkov Pynt—Skarø. Telefonkabel udlagt. Kabelbaaker opført.

Et Telefonkabel er udlagt mellem Kysten af *Fyn* paa $55^{\circ} 01'$ ($36''$) N. $10^{\circ} 30'$ ($55''$) E., ved *Lehnkov* Pynten, og Kysten af *Skarø* paa $55^{\circ} 00'$ ($35''$) N. $10^{\circ} 28'$ ($39''$) E., udfor *Skarø* By. Kablet er paa begge Kyster afmærket med et Sæt Kabelbaaker.
(Kort Nr. 170, 152, 150, 185 og 126. Danske Lods III, Side 168)

1621. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Taasinge—Skarø. Kabel optages. Kabelbaaker fjernet.

Telefonkablet fra *Taasinge* til *Skarø* mellem Punkterne $55^{\circ} 00'$ ($26''$) N. $10^{\circ} 31'$ ($06''$) E. og $55^{\circ} 00'$ ($11''$) N. $10^{\circ} 29'$ ($31''$) E. er sat ud af Drift og vil blive optaget For-aaret 1944. Kabelbaakerne, saavel paa *Taasinge* som paa *Skarø*, er fjernet.
(Kort Nr. 170, 152, 150, 185 og 126. Danske Lods III, Side 168.)

1622. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Dyreborg—Bjørnø. Kabel optages. Kabelbaaker fjernet.

Telefonkablet fra *Dyreborg* til *Bjørnø* mellem Punkterne $55^{\circ} 04'$ ($28''$) N. $10^{\circ} 13'$ ($48''$) E. og $55^{\circ} 04'$ ($14''$) N. $10^{\circ} 14'$ ($24''$) E. er sat ud af Drift og vil blive optaget For-aaret 1944. Baakerne, der afmærkede Kablet ved Landingsstedet paa *Bjørnø*, er fjernet.
(Kort Nr. 170, 152, 150, 185 og 126. Danske Lods III, Side 164.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1623. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Hasselø. Forbaaker flyttet.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 32/1266 1943, Punkt 4, meddeles, at de to Forbaaker paa *Hasselø* paa c. $55^{\circ} 28',_4$ N. $10^{\circ} 26',_4$ E. er flyttet frem til Spærredæmningen mod *Odense Fjord* til henholdsvis

a) $55^{\circ} 28'$ ($29''$) N. $10^{\circ} 26'$ ($46''$) E. ogb) $55^{\circ} 28'$ ($30''$) N. $10^{\circ} 26'$ ($45''$) E.

(E. f. S. Nr. 32/1266 1943. Kort Nr. 115, 150, 125 og 180. Søm.-Fort. Side 56, Nr. 9).

1624. Danmark. Kattegat. Vesborg Fyr SE. Vrag afmærket. Oplysning om Plads.

Det i E. f. S. Nr. 36/1255 1942 nævnte Vrag, som ligger sunket i c. 11 m Vand paa $55^{\circ} 45' 32''$ N. $10^{\circ} 34' 12''$ E., c. 0,8 Sm 142° fra *Vesborg* Fyr, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 60 m S. t. W. for Vraget.

Mindste Dybde over Vragets Skrog er 1,2 m. En Mast rager c. 10 m op over Vandet.
(E. f. S. Nr. 36/1255 1942. Kort Nr. 112, 114, 141, 103, 140 og 150.)

1625. (T). Danmark. Kattogat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.
Aarhus Ledefyr Bagfyr og Forfyr paa c. 56° 10' N. 10° 13' E. er indtil videre i Uorden.

1626. Sverige. Skagerrak. Lobet Göteborg—Marstrand. Fyrbelysning og Afmærkning forandret. Sejlauvisning.
(U. f. s. Nr. 46/2195. Stockholm 1943.)

A. Ved Sejlløbet Göteborg—Marstrand er foretaget nedennævnte Ændringer ved Fyrbelysningen og Afmærkningen.

1. Fyr.

a) Paa *Ramholmens* SW.-Pynt paa 57° 51',₇₅ N. 11° 33',₂₂ E. er Varden erstattet af et Fyr, *Stora Sillesund* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm for hvidt, 4 Sm for rødt og 3 Sm for grønt Lys. Sort og hvidt Fyrtaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejling fra Land til 303½°. 3. Rødt i Pejling fra 306° til 173°.
2. Hvidt i — — 303½° til 306°.

Fyrets hvide Vinkel leder mellem *Lilla Kollskär* og Grunden *Kollskärsbådan*.

b) *Ramholmen övre* Fyr er flyttet c. 150 m mod Nord og viser nu hvidt Hurtigblink, 90 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 18,5 m. Synsvide: 13 Sm. Sort og hvid Fyrpæl med sort Firkant.

c) *Ramholmen nedre* Fyr er flyttet c. 150 m mod Øst til 57° 51',₅₆ N. 11° 33',₄₃ E., 350 m 132° fra Bagfyret, og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 10,5 m. Synsvide: 11 Sm. Hvid Fyrpæl med hvid Firkant.

Ramholmen övre og *nedre* Fyr leder, holdt overet i Pejling 312°, mellem *Stora Sillesund* Fyrs hvide Vinkel og *Lekskär* Fyrs SE.-lige hvide Vinkel.

d) *Lekskär* Fyr paa c. 57° 51' N. 11° 36' E. er forandret, saaledes at Grænsen mellem hvidt og rødt Lys i Pejling 334½° er drejet 1°, hvorved 5,3 m Grunden tværs af *Sälö* er kommet til at ligge i den røde Vinkel.

2. Sømærker.

a) En sort Stage med 1 Ballon er udlagt paa 57° 51',₃₆ N. 11° 33',₇₄ E., udfor *Lilla Kollskärs* NE.-lige Landgrund.

b) En rød Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost er udlagt paa 57° 51',₂₉ N. 11° 33',₉₈ E., ved Grunden *Kollskärsbådans* SSW.-Kant.

c) En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa 57° 51',₃₃ N. 11° 34',₀₇ E., ved *Kollskärsbådans* NNE.-Kant.

d) Stagen med Kryds paa 57° 51',₃₀ N. 11° 34',₀₁ E., paa *Kollskärsbådan*, er inddraget.

e) En rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon er udlagt paa 57° 50',₆₂ N. 11° 35',₃₅ E., ved SW.-Kanten af en 4,8 m Grund, 370 m WNW. for *Lekskär* Fyr.

f) En sort Stage med 2 Balloner er udlagt paa 57° 50',₄₀ N. 11° 35',₈₁ E., ved NE.-Kanten af en 3,9 m Grund, 280 m S. for *Lekskär* Fyr.

B. Sejlauvisninger.

Sejlløbet Göteborg—Marstrand, som hidtil kun paa Strækningen S. for *Sälö* har været angivet som farbar for Skibe med indtil 6 m Dybgaende, anses nu ogsaa at være farbar N. for *Sälö* for Skibe med dette Dybgaende. Indtil videre bør man dog ikke passere sidstnævnte Farvandsafsnit med Skibe med mere end 5,3 m Dybgaende.

Sejladsen paa Strækningen mellem *Stora Sillesund* og S. for *Lekskär* kræver særdeles megen Opmærksomhed og Nøjagtighed, da *Ramholmsfyrlinien* leder meget tæt til de i Punkt A 2, e og f, nævnte nyafmærkede Grunde ved *Lekskär*; mellem disse Grunde leder tillige Mærket: *Paternoster* Fyr overet med *Stora Sillesund* Fyr i Pejling 309°.

(E. f. S. Nr. 31/1242 og 32/1276 1943.)

1627. Sverige. Skagerrak. Norra Uddevallaleden. Sømærker ommalet.

(U. f. s. Nr. 46/2196. Stockholm 1943.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/1511 1943 meddeles, at de i Punkt III, a, c og d, nævnte sorte Sømærker, nemlig:

- a) den sorte, facadebelyste Spidstønde paa $58^{\circ} 11',_{81}$ N. $11^{\circ} 29',_{48}$ E.,
 c) den sorte Spidstønde paa $58^{\circ} 11',_{85}$ N. $11^{\circ} 29',_{53}$ E. og
 d) den sorte Spidstønde paa $58^{\circ} 12',_{05}$ N. $11^{\circ} 29',_{61}$ E.
 er blevet malet hvide.
 (E. f. S. Nr. 41/1511 1943.)

1628. Norge. Oslofjord. Drøbak—Enge. Indskærpelse af Sejladsbestemmelser.
 (E. f. S. Nr. 20/587. Oslo 1943.)
 Bestemmelserne i E. f. S. Nr. 27/1137 1943 indskræpes, i Særdeleshed Bestem-
 melsen om, at *Drøbaksundet* ikke maa passeres med en Fart, der er større end 7 Knob.
 c. $59^{\circ} 40'$ N. $10^{\circ} 37'$ E.
 (E. f. S. Nr. 27/1137 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1629. Norge. Troms. Malangen. Nordfjord. Nordbyneset. Nyt Fyr tændt.
 (E. f. S. Nr. 20/590. Oslo 1943.)
 Et nyt Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser, *Nordby-
 neset* Fyr, er tændt paa $69^{\circ} 19' 53''$ N. $18^{\circ} 49' 38''$ E. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde:
 $7,5$ Sm for hvidt, $4,8$ Sm for rødt og $3,7$ Sm for grønt Lys. Fyrhus af Jern paa Fundament.
 Fyret lyser, som følger:
- | | |
|--|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra 220° til 250° (uforst.). | 4. Hvidt i Pej. fra 298° til 44° . |
| 2. Grønt i — - 250° - 285° . | 5. Grønt i — - 44° - 83° . |
| 3. Rødt i — - 285° - 298° . | 6. Hvidt i — - 83° - 112° . |
1630. Norge. Lofoten. Smitskjærleia. Blåskjærbæen. Nyt Fyr tændt.
 (E. f. S. Nr. 20/595. Oslo 1943.)
 Et nyt Fyr, *Blåskjærbæen* Fyr, er tændt paa $68^{\circ} 19' 16''$ N. $15^{\circ} 31' 15''$ E., c. 5 m
 E. for Jernstangen. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: 3 m. Syns-
 vidde: $5,5$ Sm. Lanterne paa Jernstang.
1631. Norge. Salta. Andholmfjorden. Guliskjær. Nyt Fyr tændt.
 (E. f. S. Nr. 20/589 1943.)
 Et nyt Fyr, *Guliskjær* Fyr, er tændt paa $67^{\circ} 46' 10''$ N. $14^{\circ} 33' 11''$ E. Fyret
 viser hvidt Et-Blink hver 3^s . Flammens Højde: $13,5$ m. Synsvidde: $5,5$ Sm. Lanterne
 paa Varde.
1632. Norge. Sogn og Fjordane. Tollesund. Furuneset. Nyt Fyr tændt.
 (E. f. S. Nr. 20/593 1943.)
 Et nyt Fyr, *Furuneset* Fyr, er tændt paa $61^{\circ} 09' 45''$ N. $5^{\circ} 03' 57''$ E. Fyret viser
 hvidt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: $7,3$ m. Synsvidde: $6,4$ Sm. Lille Fyrhus
 af Træ.
1633. Norge. Sogn og Fjordane. Fålefotsund. Mjåneset. Nyt Fyr tændt.
 (E. f. S. Nr. 20/594 1943.)
 Et nyt Fyr, *Mjånes* Fyr, er tændt paa $61^{\circ} 00' 01''$ N. $5^{\circ} 01' 56''$ E. Fyret viser
 hvidt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: $5,2$ m. Synsvidde: $6,4$ Sm. Lille Fyrhus
 af Træ.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1634. Norge. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser. Rettelse
 til E. f. S. Nr. 4/376 1943.
 (E. f. S. Nr. 20/588. Oslo 1943.)
 E. f. S. Nr. 4/376 1943, Punkt B. 9, udgaar og erstattes med:
 9. E. for *Farsund*: Alle Bugter og Fjorde inden for Forbindelseslinien mellem
 Punkterne:

1. *Hausvikodden Fyr*, c. $58^{\circ} 02',7$ N. $6^{\circ} 59',05$ E.
 2. *Ådreholmen*, c. $58^{\circ} 02',85$ N. $6^{\circ} 58',15$ E.
 3. *Ulleroy S.-Pynt*, c. $58^{\circ} 02',25$ N. $6^{\circ} 56',35$ E.
 4. *Klauholmen*, c. $58^{\circ} 02',25$ N. $6^{\circ} 55',05$ E.
 5. *Klauskjær*, c. $58^{\circ} 02',55$ N. $6^{\circ} 53',25$ E.
 6. *Lindholmen W.-Pynt*, c. $58^{\circ} 02',97$ N. $6^{\circ} 52',55$ E.
 7. *Bremerodden Fyr*, c. $58^{\circ} 03',5$ N. $6^{\circ} 52',75$ E.
- (E. f. S. Nr. 4/376 1943.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1635. (T.). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn. Oprensningsarbejde paa-begyndt. Sømærke midlertidigt inddraget.
Oprensning af Indløbet til *Rødby Havn* paa c. $54^{\circ} 39'$ N. $11^{\circ} 21'$ E., hvor Vand-dybden var aftaget til 2,2 m i Nærheden af det W.-lige Molehoved, er paa-begyndt. Saa-længe Oprensningsarbejdet staar paa, vil den hvide Stage med 1 Halmvisk ved Indløbets W.-Side være inddraget.
(E. f. S. Nr. 38/1416 1943.)
1636. Sverige. Kalmarsund S.-lige Del. Vraglystønde og Vragvager inddraget.
(U. f. s. Nr. 47/2231. Stockholm 1943.)
Vraglystønden og Vragvageren, der var udlagt paa $56^{\circ} 37',16$ N. $16^{\circ} 21',60$ E., 850 m 191° fra *Trädgårdsgrund* Lystønde, er inddraget, da mindste Dybde over Vraget af den *finske*, firmastede Skonnert *Hertta* nu er 8 m ved Middelvandstand.
1637. Sverige. Stockholms Skærgaard. Bombekastningsøvelser.
(U. f. s. Nr. 47/2272. Stockholm 1943.)
Bombekastningsøvelser foretages i Tiden: 8.—12. og 15.—19. November 1943 ved *Gälön*, *Äppelviksudd* paa c. $59^{\circ} 06',8$ N. $18^{\circ} 19',7$ E. over et Omraade, der begrænses af en Linie gennem *Björnö* N.-Pynt, *Höggarn* S.-Pynt, *Torrbanken* W.-Pynt, *Tuklo* S.-Pynt, *Äppelviksudd* og *Björnö* N.-Pynt.

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

1638. (T.). Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.
Afgivelsen af Stormvarsels- og Kulingssignaler fra Masten paa *Nyholm* gamle Kran paa c. $55^{\circ} 41',3$ N. $12^{\circ} 36',6$ E. er indstillet indtil videre.
1639. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Afmærkning af Vrag forandret.
Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 30' 08''$ N. $12^{\circ} 40' 13''$ E., c. 2,5 Sm 218° fra *Drogden* Fyr, og som var afmærket med en elektrisk Lanterne, der viste hvidt Hurtigblink, er nu, efter at Vragets Master er afbrækket og Lanteren forsvundet, afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, udlagt c. 85 m NE. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 27/1112 1943. Kort Nr. 133, 132 og 130).

1640. Sverige. Sundet S.-lige Del. Neutralitetsløbet. Sømærke inddraget.
(U. f. s. Nr. 47/2227. Stockholm 1943.)
Stagen uden Topbetegnelse paa $55^{\circ} 28' (07'') N. 12^{\circ} 45' (17'') E.$ er inddraget.
(Kort Nr. 132, 130, 188 og 125.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1641. (P). Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
Et mindre Skib, der i Taage grundstødte udfor *Raageleje*, har for at komme fri af Grunden udkastet c. 5 Tons Cement i c. 3 m Vanddybde paa Pladsen c. $56^{\circ} 06' N. 12^{\circ} 09\frac{1}{2}' E.$, tæt ved Kysten NNW. for *Raageleje*. Mindste Dybde over den af Cementen dannede Pulle formenes at være c. 1 m. Stedet, hvis Pladsbestemmelse paa Grund af Taagen er meget usikker, er afmærket med en hvidmalet Pilk, udlagt i c. 8 m Vand.
1642. Danmark. Kattegat. Raageleje NW. Vrag rapporteret.
Et Vrag, hvoraf 1 Mast med Sejl rager op over Vandet, rapporteres at være sunket i 16 m Vand paa Pladsen c. $56^{\circ} 07' N. 12^{\circ} 07' E.$, c. $2\frac{1}{2}$ Sm NW. for *Raageleje*.
1643. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNE. Vrag rapporteret.
Vraget af en tremastet Motorskonnert, af hvilket 1 afbrækket Mast rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa c. $56^{\circ} 42' N. 11^{\circ} 00' E.$, c. $11\frac{1}{2}$ Sm 28° fra *Gerrild Fyr*.
1644. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
Boels Plade røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa c. $56^{\circ} 37',_0 N. 10^{\circ} 29',_8 E.$ er midlertidigt flyttet c. $1,5$ Sm mod Øst og udlagt paa c. $56^{\circ} 37',_2 N. 10^{\circ} 32',_3 E.$
(Kort Nr. 104, 102 og 100.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... 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. 19779
TELEGR. • JANBY •

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper
som
Smøreoliepumper
Brændseloliepumper

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

K Ø B E N H A V N

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 » »

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONS-FORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er Stedet

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

HØVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TELF.: CENTRAL 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

TUBORG



GRØN
eller RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 46

FREDAG 19. NOVEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Tiden efter Krigen har allerede længe beskæftiget Sindene mange Steder. Saa langt tilbage som i Januar meddeltes det saaledes fra New York, at amerikanske Timecharteroperatører var ude efter svensk Tonnage for længere Perioder efter Krigens Afslutning, men Forhandlinger herom løb ud i Sandet, fordi den svenske Søfartskommission nægtede at approbere saadanne Forretninger. Der meldes nu igen fra Sverige, at udenlandske Befragtere er interesseret i svensk Tonnage paa Timecharter efter Krigens Afslutning. Denne Gang gælder det Tanktonnage, hvoraf Svenskerne efterhaanden har faaet en ret stor Flaade, efter den sidste Opgørelse omkring 400.000 Ts. dw., og da det menes, at omkring Halvdelen heraf vil være tilstrækkelig til at dække det svenske Transportbehov for Olie og Benzol, synes der nu at være en Mulighed for, at en Del Redere allerede nu faar Tilladelse til at træffe Dispositioner for Tiden efter Krigen. Der foreligger intet om hvilken Rate, der betales for disse Forretninger, men hvis og naar Tallene herfor publiceres, vil de have en vis Betydning som Vejledning for, hvorledes man i Sverige og andre Steder bedømmer Udviklingen paa Fragtmarkedet efter Krigen.

Billedet af Forholdene paa de oversøiske Markeder har ikke ændret sig i den forløbne Uge. Der er næppe nogen Tvivl om, at den Handelsflaade, de Allierede disponerer over, stadig vokser, men til Trods herfor er der ingen Lettelse at spore paa Fragtmarkederne, idet de Allieredes Indsats paa de forskellige Krigsskuepladser og den voldsomme Udvikling, der har fundet Sted, især i U. S. A.'s Krigsindustri, lægger Beslag paa en stadig voksende Del af de Allieredes Tonnage.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder foreligger der kun faa Nyheder. De amerikanske Skibsfartsmyndigheder har givet relativt rigelig Tildeling til Sukkerfarten fra Cuba og de andre vestindiske Øer til Golfen og USNH., og dette Marked har derfor været livligt paa Basis af uforandrede Rater. Der har ligeledes været livlig Virksomhed i Farten paa New Foundland og Canada. Adskillige Baade er sluttet med Kul fra Hampton Roads til forskellige Havne paa New Foundland og Canada, ligesom en ikke ubetydelig Tonnagemængde er sluttet for Papir fra Botwood til Havne USNH.

Heller ikke paa disse Markeder har der været Ændringer i Rateniveauet. Fra Hampton Roads er Efterspørgslen efter Tonnage for Kul til Vestindien, Sydamerika og Middelhavshavnene meget livlig, men de amerikanske Myndigheder har været ret tilbageholdende med Tildelingen af Tonnage. Hampton Roads/Kingston er sluttet til den uforandrede Rate af \$3.80 + 75 pCt.; til Balboa er betalt \$3.20 + 105 pCt., og til Chile er sluttet til \$7.75 + 69 pCt. — De øvrige amerikansk kontrollerede Markeder viser ingen Ændringer. Der er stadig livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Malm fra Indien, Syd- og Vestafrika o. s. v. til Northern Range til uforandrede Rater.

Paa London Børsen noteres stadig Kul Wales/Port Said eller Alexandria til 90/- og Wales/Azorerne til 70/-. Fra Østkysten betales ca. 3/- mere. Salt fra Torrevieja til Calcutta indikerer den uforandrede Rate af 54/6, og for Salt fra Rødehavet er betalt 35 Rupees.

For de frie Markeders vedkommende er det stadig Afskibningerne fra River Plate, der samler Interessen. Efterspørgslen er uforandret stærk for Korntonnage til Portugal og Eire, men Befragterne noterer stadig kun \$60 til Lissabon og \$90 til Eire. Stykgods fra Buenos Aires til Havne Cape Town/Durban range rapporteres sluttet til \$105, hvilket er en lille Forbedring. Neutral Tonnage skal være sluttet for Hørfø fra Rosario til New York til \$20.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Ændringer. Der har været noget bedre Aftræk for Tonnage i Kul- og Koksfarten fra Tyskland til Danmark. I Malmfarten fra Sverige til Tyskland og i tysk Kystfart kan der stadig placeres Tonnage til uforandrede Rater. I Trælastfarten fra Sverige og Finland er der kun ringe Forretning. Fra Hernosand til København indikeres 90 sv. Kr.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages af Statistisk Departement hvert Kvartal, meddeles følgende Oplysninger om Skibsfarten paa danske Havne i April Kvartal.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

		Reg.- Tons netto 1000 t.	Ud- løst Gods 1000 t.	Ind- læst Gods 1000 t.
April Kvartal 1943	15,100	1,794	1,994	1,375
Januar — —	9,500	1,439	1,858	977
Oktober — 1942	13,400	1,483	2,042	1,015
Juli — —	16,500	1,667	2,020	1,078
April — —	14,100	1,524	1,948	1,076

Af ovenstaaende Oversigt fremgaar, at det samlede Antal Anløb i April Kvartal 1943 androg 15,100. Reg. Tonnagen udgjorde 1,794,000 N.R.T., og der udlosse- des 1,994,000 Tons Gods og indladedes 1,375,000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, April Kvartal 1942, er der en Stigning saavel i Antal Anløb som i Register tonnagen og Godsomsætningen; Stigningen er af betydeligt Omfang undtagen i Tallet for udloset Gods, der er omtrent uforandret.

Af følgende Oversigt fremgaar Rutefarten paa danske Havne i April Kvartal 1943 og i de nærmest foregaaende Kvartaler.

Rutefart paa samtlige Havne.

		Reg.- Tons netto 1000 t.	Ud- løst Gods 1000 t.	Ind- læst Gods 1000 t.
April Kvartal 1943	2,400	345	156	138
Januar — —	1,800	242	137	101
Oktober — 1942	2,200	261	149	118
Juli — —	2,900	374	183	127
April — —	2,300	300	165	144

ADVARSEL MOD DE MANGE BROPROJEKTER

I Anstrengelserne for at skaffe Planer nok af offentlige Arbejder efter Krigen, er der paany dukket en Række Brobygnings-Projekter frem, bl. a. tales der om endnu en Bro over Limfjorden og en Bro fra Taasinge til Ærø. Bladet »Skatteborgeren« giver nu en Advarsel imod dette Brobyggeri, da »vi ikke kan leve af Broer alene«. Bladet mener, at ingen af de nye Broprojekter er livsnødvendige, slet ikke naar

det gælder Limfjorden, hvor vi i Forvejen har en Række udmærkede Broer. Og hvad angaar Tanken om Storebæltsbroen, der paany er dukket op, ja, saa kan den — i Følge Bladet — ikke forrente sig gennem de sparede Færgeudgifter.

Til Slut nævnes det, at der er mange andre nødvendige Formaal, der kalder paa den ledige Kapital, — en Forbedring af Boligforholdene vilde betyde mere for Folket end en Storebæltsbro. Vi maa passe paa, at det ikke gaar med Broerne som med Jernbanerne, hvoraf vi pludselig fik for mange.

SKIBSREDER HANS CHRISTENSEN DØD

Efter ganske kort Tids Sygdom er Skibsreder *Hans Christensen*, Dampskibsselskabet Vendila, død paa sin 74 Aars Fødselsdag.

Skibsreder Hans Christensen var Indehaver af Rederiet Svendsen & Christensen og korresponderende Reder for Dampskibsselskabet Vendila. Han var Skibsførersøn fra Marstal og kom som ganske ung i Lære i Skibsmæglerfirmaet H. C. Grube i Fødebyen, og efter at have udstaaet Læretiden var han ansat i Mæglerfirmaer i Nyborg og Flensborg og senere hos Alfred Christensen i København.

I 1897 stiftede Skibsreder Hans Christensen sammen med Skibsreder Svendsen fra Dampskibsselskabet Frein Firmaet Svendsen & Christensen, der samme Aar startede Dampskibsselskaberne Cimbria og Vendila. Dette første Selskab er for længst likvideret, medens Vendila nu er blandt de betydende danske Tramprederier. Siden 1902 havde Skibsreder Christensen været Firmaets Eneindehaver.

Skibsreder Hans Christensen deltog ikke i det offentlige Liv, men helt at undgaa faglige Tillidshverv formaade han dog ikke. Han sad saaledes i en Aarrække som Bestyrelsesmedlem i Nordisk Skibsrederforening.

Blandt hans nærmeste Medarbejdere i Vendila er de to Prokurister, Broderen *Edvard Christensen* og Svogeren *A. F. Møller*.

Ved Krigsudbruddet raadede Vendila over otte Skibe, hvoraf de to nu er krigsforliste, medens fire er udenfor Rederiets Kontrol.

DEN NYE NAVIGATIONSSKOLE I SVENDBORG

Ved en lokal Arkitektkonkurrence, der i Sommer blev udskrevet til den nye Navigationsskole i Svendborg, indkom der ialt syv Forslag fra tre Arkitekter. Ved Dommerkomiteens eenstemmige Afgørelse er et Forslag fra Arkitekt *Fritz Jørgensen* blevet antaget.

Efter Arkitekt Fritz Jørgensens Forslag bliver der en tre-Etages Skolebygning, et Taarn, der faar fem Etager og endelig et Navigatorhus.

Projektets Udførelse regner man med vil koste 400,000 Kroner. De endelige Detailler for Skolebygningens indvendige Indretninger er endnu ikke udførte.

ET 50 AARS MINDE

Paa Sondag er det 50 Aar siden, at den vestjydske Fiskerbefolkning blev ramt af en stor og frygtelig Katastrofe: Efteraarstormen, der rejste sig Natten til den 21. November 1893 og kostede ialt 53 jydske Fiskere Livet.

Haardest ramt blev det lille Fiskerleje, Harboøre, hvorfra alene 26 Mand blev ude paa Havet. 22 Mand fra Agger fandt ligeledes Døden, og fra Vorupør druknede 2 og 3 fra Vangsaar.

Den store Fællesbegravelse i Harboøre nogle Dage efter vakte en pinlig Opmærksomhed over hele Landet, idet den indremissionske Præst, Pastor *Carl Moe*, holdt en Tale, der blev meget heftigt angrebet for sin Skarphed og Fordømmelse af det Liv, Fiskerne paastodes at føre.

Paa den store Fællesgrav er der senere rejst et

Mindesmærke, og hvert Aar den 21. November samles Fiskerbefolkningen i Harboøre for at mindes de Mænd, der satte Livet til den uhyggelige Stormvejrnat.

»DEN DANSKE LODS« GENNEM 100 AAR

Det er i disse Dage 100 Aar siden, at Det kongelige Søkortarkiv udsendte 1. Udgave af *Den danske Lods* — en autentisk og udførlig Beskrivelse af alle danske Farvande. I de forløbne 100 Aar har Søkortarkivet udsendt yderligere ti Udgaver af dette Værk, og den sidste Udgave udkom i Aarene fra 1939 til 1941.

Denne første Beskrivelse udsendtes i 1843, da Chr. Christoffer Zahrtmann — den senere Viceadmiral og Marineminister — var Søkortarkivets Chef. Zahrtmanns Værk fra 1843 var en stor tyk Bog, der foruden de nuværende danske Farvande ogsaa beskrev de slesvigske og holstenske Farvande.

Allerede i 1850 kom der en ny Udgave, og i 1863 fulgte 3. Udgave. Derefter var der et stort Spring helt op til 1893, men siden den Tid er nye Udgaver udsendt med ret korte Mellemlum, nemlig 5—8 Aar.

Søkortarkivets nuværende Chef er — som bekendt — Kommandør *P. C. S. Jensen*, der med stor Dygtighed bestrider den krævende Post.

BETYDELIG FORØGELSE AF DEN SVENSKES TANKSKIBSFLAADE

Ifølge en af det svenske Kommerskollegium foretaget Opgørelse viser det sig, at den svenske Tankskibsflaade er øget fra omkring 250.000 Tons d.w. i 1939 til ca. 400.000 Tons i 1943. Hertil kommer et relativt stort Antal endnu ikke leverede Tankskibe, der er under Bygning paa Værfterne i Sverige.

Sveriges Behov af importerede Petroleumprodukter beregnes i Henhold til Førkrigstidens Kvantitetstotal til omkring 1½ Million Tons aarligt.

Ifølge Kommerkollegiums Beregninger kræves der ca. 250.000 Tons moderne Tanktonnage til Transport af denne Kvantitet til Sverige. Hvis man hertil lægger 50 à 100.000 Tons til Transport af uforudset Behov, skønnes det, at en betryggende Tanktonnage bør være disponibel til Imodegaaelse af Landets eget Behov af oceangaende Tankskibe.

SVENSKES HAVNEUDVIDELSER TIL 154 MILL. KR.

I Sverige foreligger fuldt udarbejdede Planer om store Udbygninger af en Række svenske Havne. Det samlede Beløb skal efter de seneste Beretninger gaa ud paa, at der skal anvendes ikke mindre end tilsammen 154 Mill. Kr.

Det er Hensigten at paabegynde disse Arbejder efter Krigen og i Göteborg og Stockholm skal Udvidelsen omfatte baade Industrihavnen, Frihavnen og selve Trafikhavnen. Ialt drejer det sig om 73 Havne. Af Beløbet, der med de nuværende Priser paa Materialer og Arbejds løn nøjagtigt er beregnet til 154,4 Mill. Kr., vil 15 Mill. Kr. blive anvendt til Reparationsarbejder, medens de resterende 139 Mill. Kr. udelukkende skal benyttes til Udbygning af Havnene.

Af de Havne, der vil komme i Betragtning, nævnes foruden Göteborg og Stockholm, bl. a. Hälsingborg, Malmö, Karlstad, Landskrona, Kristinehamn, Norrköping, Trolla og Vestervik.

FRA SVENSKES VÆRFTER

Tankmotorskibet *Glimmingehus* er fra Kockums Værft blevet leveret til Trelleborgs Ångfartygs Nya Aktiebolag. Nybygningen laster 13,500 Tons og har en kontraheret Fart af 14 Knob paa fuld Last. Hoveddimensionerne er Længde 465 Fod, Bredde 62 Fod, Dybde 34 Fod 6 Tommer og en Dybgang paa 27 Fod 2 Tommer. Maskineriet bestaar af en syvecylindret dobbeltvirkende 2-Takts Kockums MAN-Motor paa 4,500 Hestkræfter.

Glimmingehus, der er et Søsterskib til *Lillöhus*, beteg-

ner en Epoke i Værftets Historie, idet man ved dets Aflevering har passeret 100,000 Tons, leveret til Trelleborg-Rederiet fra Værftet.

*

Fra Karlstad Værft har der været Prøvetur paa Motorsejleren *Arild*, der er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse. Den er nu afleveret til Bestilleren, Rederiaktiebolaget Nordia i Jonstorp. Hoveddimensionerne er Længde 36,05 Meter, Bredde 7,30 Meter, Dybde 3,31 Meter og Dybgang paa Sommerfribord 3,10 Meter. Skibet er bygget med Isforstærkning og har en Bruttotonnage paa 220 Tons og Nettotonnage paa 146 Tons.

*

Höganäs-Billesholm Aktiebolag har ved Spillersboda Værft bestilt en Motorskonnert paa 170 Tons d.w. Skibet skal bygges af Eg og Fyr til Bureau Veritas højeste Klasse og forsynes med en 130 Hestekræfters Skandiamotor. Leverancen er beregnet til 1. Juli 1944.

LEJDESKIB HJEM MED SÆRLIG TILLADELSE

Efter den officielle Standsning af den svenske Lejdetrafik er Svenska Ostasiatiska Kompaniets store Motorskib *Nagara* ankommet til svensk Havn fra Buenos Aires med en Last paa 9,000 Brt., hovedsagelig bestaaende af Foderkager og Hørolie. Skibet havde faaet særlig Tilladelse til at fortsætte til Göteborg. Man havde fra svensk Side gjort opmærksom paa, at Lasten vilde blive ødelagt, saafremt den ikke kunde loses i den nærmeste Fremtid.

Foran en fuldstændig Omlægning af Englands Kulproduktion?

Selv om det er en Kendsgerning, at den engelske Kulproduktion i Øjeblikket har mange Vanskeligheder at slaas med, er man dog allerede i England begyndt at beskæftige sig med de Problemer, som Efterkrigstiden vil bringe ogsaa denne Industrigren. I det sidst udkomne Nr. af *Svensk Utrikeshandel* er der en interessant Artikel, der beskæftiger sig med det Spørgsmaal, om de engelske Kul vil blive Raavarer for en stor syntetisk Industri i England, hvorved der altsaa aabnes den Mulighed, at hele den engelske Kul-eksport maa erstattes af en Eksport af andre Produkter.

Med Henblik paa Kulindustriens Efterkrigsproblemer er der nedsat en Komité sammensat af Politikere, Videnskabsmænd og Teknikere. Denne Komité faar til Opgave at søge at finde nye Anvendelsesmuligheder for Stenkul.

Komiteen har allerede fremlagt en Del Forslag og Synspunkter til en Nyordning, der kan komme til at betyde hverken mere eller mindre end en Revolutionering af den engelske Kulindustri og Kuleksport. Det hedder saaledes i en Betænkning, at England i Øjeblikket kun udvinder ca. 30 pCt. af Kullenes Energi, medens de resterende 70 pCt. forbliver ubenyttede. Efter Krigen hedder det videre, burde man med Videnskabsmænds Hjælp sørge for en rationel Udnyttelse af Kullene, og i Stedet for at anvende dem til Brændsel burde man lade dem tjene som Grundmateriale til Produkter som Flyvebenzin, Gødningsprodukter, Farver, forskellige Kemikalier og syntetisk Gummi. En saadan Udnyttelse af Kullene vilde, hævdes det i Betænkningen, i væsentlig Grad bidrage til en Løsning af Efterkrigstidens Arbejdsloshedsproblem, samtidig med at det i høj Grad vilde stimulere Englands Eksport. Det hedder videre, at man yderligere vilde naa en lang Række Fordele, hvis Forslaget bliver ført ud i Livet. Eksempelvis nævnes saaledes, at de engelske Grubers synkende Produktionsevne vilde blive opvejet ved en bedre Udnyttelse af Stenkullene, Transportproblemerne vilde blive lettere at klare, og endelig vilde der med Kullene som Raavarer opbygges vigtige, nye Industrier.

Krigen har som bekendt medført, at England har mistet det meste af sine transoceaniske Investeringer og dermed ogsaa de store Renteindtægter, som finansierede en stor Del af den engelske Import. Hvis England skal kunne bibeholde sin tidligere Levestandard eller forhøje den, maa der træffes kraftige Forholdsregler for at fremme den britiske Eksport, særlig i Betragtning af at oversøiske Lande som Kina, Australien og Canada er paa Vej til at industrialisere sig og maaske dermed forsvinder fra Eksportmarkedet.

Det er ikke mindst med dette Perspektiv for Øje,

at man nu giver sig til at behandle det Spørgsmaal om i Fremtiden ikke at eksportere Kul i uforædlet Tilstand, men i Stedet for anvende det til Fremstilling af mere værdifulde og syntetiske Produkter. I den Hensigt at paavise den økonomiske Gevinst ved en saadan Forædling har Ekspertter regnet ud, at medens Værdien af 1 Ton Kul før Krigen ved Gruben var 1 Pund, saa vilde det ved Forædling faa en Værdi af 3,7 Pund. Da Forædlingsomkostningerne beregnes til 1,2 Pund pr. Ton, vil der saaledes være et Nettorendbytte paa 1,5 Pund pr. Ton. England producerede i 1938 227 Mill. Tons Kul, hvoraf kun 17 pCt. forædledes, medens 187 Mill. Tons anvendtes direkte til Brændsel. En Eksport af forædledede Kul skulde for England kunne betyde en velkommen Forøgelse af Eksportværdien og dermed hjælpe med til at finansiere en Del af Importen, som forud betales med Renteindtægter.

Hvis England nu vedtager Forholdsregler for ved videnskabelige Metoder at udnytte sin Stenkulproduktion, vil det faa vidtgaaende Eftervirkninger i alle Dele af Verden. Eksporten til England af i hundredevis af Artikler til en Værdi af adskillige Millioner Pund vilde tage af, alt eftersom disse Varer kunde fremstilles indenfor Englands egne Grænser, og *mange Lande, der tidligere plejede at købe deres Kul i England, maatte klare sig uden engelske Kul, men vilde i Stedet blive tvunget til at købe Kulderivater*. Hvis engelske Videnskabsmænd og Forretningsmænd vil kunne overbevise engelske Statsmænd om, at det ligger i Landets Interesse at udnytte Kullene efter helt nye Retningslinier, saa er den traditionelle Kuleksports Dage talte, samtidig med at de nye Produkter bliver af stor Betydning for Englands Handelspartnere.

Den nedsatte Komité har iøvrigt ogsaa beskæftiget sig med rent brændselsøkonomiske Spørgsmaal og fremhæver i denne Forbindelse, at man ogsaa bør undersøge Mulighederne for andre Brændselsprodukter, saasom Brunkul, Tørv, Træ og Trækul. Endvidere skal Transportforholdene til Lands og til Søs gøres til Genstand for stort anlagte Undersøgelser af Spørgsmaalet, om Kul i det hele taget som Brændselsprodukt i Fremtiden kan hævde sig ved Siden af Olien.

Til alle disse Undersøgelser er der Brug for adskillige Forskere, og de kræver aarlige Bevillinger paa adskillige Millioner Pund. Endvidere skal der gives Statsstøtte til Lærestalter, som har Forudsætninger for at udarbejde nye Forslag.

I Komiteens Betænkning understreges det til sidst, at det er nødvendigt, at alle disse Forholdsregler træffes og sættes i Gang med det samme, for »England har ikke Raad til at vente med det til efter Krigen«.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fortrinlig Bog om Udlands-Danskerne

Dansk Samvirkes Sekretær, Redaktør *A. Kamp* har paa Ejnar Munksgaards Forlag udsendt en fortrinlig Bog, der bærer Navnet »De rejste ud — og gjorde Danmark større».

Bog denne Bog ligger meget omfattende Forstudier, hvis Resultat da ogsaa er blevet et Værk om Udlands-Danskere — Landsmænd, der altfor ofte er blevet glemt.

Redaktør *Kamp* dokumenterer i sin Bog, at Danske gennem Tiderne har forstaaet at gøre sig smukt og værdigt gældende ude i det fremmede, og han viser, at en stor og værdifuld Bestanddel af den danske Nation lever og virker udenfor dette lille Lands Grænser. Hans Bog er en Oversigt over den danske Udvandrings Historie fra første Færd, men dog er det de sidste 100 Aar, der særlig interesserer.

Med megen Grundighed og fremstillet interessant giver *Kamp* en samlet Oversigt over danske Mænd og danske Foretagender i Udlandet. Et særlig Afsnit af sin Bog har han ganske naturligt helliget Etatsraad *Andersen*, hans Virke i Siam og Grundlæggelsen af det verdensomspændende Firma, Ø. K., der har sendt saa mange Danske ud over hele Kloden.

Det er et stort og fortjenstfuldt Arbejde, *Kamp* har udført. Han drager en Række Navne frem af Glemmen — Navne paa Mænd, Danmark skylder megen Tak.

Nyt Værft i Sydhavnen

Bortset fra mindre Skibe, Lysbaade og nogle Motorbaade er der i adskillige Aar ikke bygget Træskibe i København. Nu er der imidlertid i Sydhavnen paa det nyopfyldte Omraade Nord for Slusedæmningen og den nye Fiskerihavn opstaaet et nyt Træskibsværft, hvor foreløbig et Par store Fiskekullere er under Bygning, medens der snart skal lægges Køl til et Fragtmotorskib paa et Par Hundrede Tons.

Det nye Værft — Sydhavns-Værftet A/S — drives af Aktieselskabet Skandinavisk Industri-Compagni, et Datterselskab af F. L. Smidth & Co. Efter Planen skal det ikke nøjes med at bygge Træskibe alene. Saa snart Materiale-Situationen tillader det, er det Meningen ogsaa at bygge mindre Staalskibe med en Lasteevne paa indtil 7—800 Tons. Der ligger her utvivlsomt en stor Opgave, hvor det gælder Fornyelsen af vor efterhaanden temmelig gammel-dags Smaaskibsflaade. Man behøver blot at tænke paa den betydelige Flaade af store og smaa tip-top-moderne Motor-sejlere, som i de sidste Aar er bygget i Sverige, for at være klar over, at skal de danske Smaaskibe bevare deres Konkurrenceevne, saa maa der snart tænkes paa en Modernisering. Et Værft, der egnede sig til dette Formaal, har vi ikke hidtil haft.

Ogsaa Reparationer baade af Træ- og Staalskibe vil det nye Værft paatage sig. Der er i Øjeblikket ved Værftet under Opførelse en Ophalerbedding for Skibe op til 250 Tons med tilhørende Reparationsværksted. Flere nye Byggebiddinger er ogsaa under Forberedelse, og efterhaanden er det Meningen, at nye og større Beddinger skal komme til.

Projektet til Værftet er udarbejdet af den kendte Skibskonstruktør, Civilingeniør *Knud E. Hansen*, der ligeledes har leveret Tegningerne til de første Nybygninger. Det daglige Arbejde paa Værftet ledes af Skibbygmester *Willumsen*.

Retssag om Havari-Dispache

Skibsreder *Helmer Reksten*, Bergen, havde under en Sag ved Sø- og Handelsretten mod Firmaet *Thisted & Wærner*, Vejle, og kgl. Dispatchør *Kaj Skovgaard Petersen*, København, nedlagt Paastand om, at en af *Skovgaard Petersen* den 8. December 1942 udfærdiget Havari Grosse Dispache i Anledning af Skade paa *Rekstens Dampner »Hadrian»*, der i December 1938 paa en Rejse fra *Leith* til *Vejle* grundstødte paa *Ljushagen* ved *Samsø*, ændres saaledes, at hele den Taksationsværdi, der ifølge et af *Sandefjords Byret* afgivet *Skøn* og *Tillægsskøn* er henført til Skade opstaaet ved *Flotbringelsen*, samt at de fulde Omkostninger ved Skaden henregnes indenfor Havari Grosset med den Reduktion i Udgifter, der følger af, at de faktiske Reparationsudgifter blev mindre end *Skønsmændenes* Taksering af Skaden.

Sø- og Handelsretten frifandt begge de Sagsøgte og dømte *Skibsreder Reksten* til at betale disse 800 Kr. i Sagsomkostninger.

Kollision i Havnen

D. F. D. S.'s Bugserbaad *Askø* passerede den 23. August med tre Kulpramme paa *Slæb Kvæsthusbroen*. Paa det Tidspunkt dukkede *Motorsejleren »Xenia»*, der senere er forlist, op i *Farvandet* og paasejlede den mellemste Pram, der sank.

Kaptajn *Thingbjerg* fra »*Askø*» udtalte under et Søforhør i Sø- og Handelsretten, at »*Xenia*» sejlede i den forkerte Side og ikke reagerede overfor »*Askø*»s Advarsels-signaler.

Kaptajnen skal have Hyre

I Maj Maaned i Fjor blev *Skibsfører Knud H. Madsen*, *Thisted*, ansat hos *Kaptajn Theodor Lindholmer*, som er *Skibsreder*, for en Hyre af 350 Kr. maanedlig og 4,50 Kr. daglig i Kostpenge. Han havde i Maanedes Opsigelse.

Skibsfører Madsen skulde i Fjor sejle *Slæbebaaden »Castor»* af *København* fra *Limsfjorden* til *København*, men blev efter Ankomsten den 26. September afskediget uden *Varsel*, idet *Skibsrederen* mente at være berettiget hertil paa Grund af *Uduelighed*, da der havde været flere *Uheld* under *Rejsen*.

Skibsfører Madsen, der havde fri Proces, krævede ved Sø- og Handelsretten *Skibsrederen* dømt til at betale ham i Maanedes Gage plus Kost, ialt 485 Kr., og denne Paastand har Retten taget til Følge. Retten kan ikke anse det for bevist, at *Madsen* har gjort sig skyldig i noget *Forhold*, der kunde berettigede *Skibsrederen* til at opsigte ham som sket.

Skibsreder dømt til at betale Erstatning

Der er ved Sø- og Handelsretten afsagt Dom i en Sag, der af Firmaet *Akts. C. A. Quaade & Co.*, *Mariho*, var anlagt mod *Skibsreder M. Pedersen*, *Sejro*.

I Januar førte *Pedersen* med *M/S »Ruth Kirstine»* et Parti Korn fra *Grenaa* til *Firmaet*, men ved *Losningen* i *Bandholm* viste det sig, at en stor Del af Kornet var blevet gennemvædet af *Solarolie*, hvorfor *Skibsreder Pedersen* krævedes dømt til at betale 1006 Kr. i Erstatning.

Retten fastslog i sin Dom, at *Skibsreder Pedersen* maa bære Ansvaret for det skete, idet han intet havde foretaget sig for at forhindre, at *Bundvandet* trængte op i *Lasten*.

Aarhus Navigationsskole

Aarhus Fiskeriforening har — som allerede tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* — i nogen Tid arbejdet med Planer om at faa oprettet en *Navigationsskole* i Aarhus.

Nu er Skolen en *Kendsgerning*, og den har allerede begyndt sin *Virksomhed* med *Kaptajn Jeppesen*, Aarhus, som *Forstander*. Til den første *Sætleskipperprøve* er der indmeldt 15 *Elever*. Skolen har foreløbig Lokaler i *Borger-skolen* i *Fjordsgade*, men haaber snart at faa egen *Bygning*.

Stads- og Havneingeniørerne

Stads- og Havneingeniørforeningen i Danmark har afholdt *Aarsmøde* i *København* i *Dansk Ingeniørforenings* Lokaler i *Tilslutning* til det af *Dansk Ingeniørforening* afholdte *Kursus* i moderne *Kloakteknik* i *Dagene 8.—11. November*, hvilket *Kursus* havde samlet overordentlig mange *Deltagere*, specielt fra *Stads- og Kommuneingeniørernes Kreds*. Paa det af *Omstændighederne* afkortede *Møde* blev der bl. a. holdt *Foredrag* af *Kæmner P. Zoffmann*, *Kolding*, om *kommunal Decimal-Klassifikation*.

Ved *Generalforsamlingen* aflagdes *Beretning* om *Foreningens Virksomhed* og det i *Udvalgene* stedfindende *Arbejde*. *Stadsingeniør A. T. Jørgensen*, *Helsingør*, genvalgtes som *Medlem* af *Bestyrelsen*.

Trods de *sværlige Rejseforhold* var *Medlemmerne* mødt op i meget stort Antal, ialt 52. Dog savnedes de tidligere *Formænd*, *Stadsingeniør H. V. Rygner*, *Odense*, og *Stadsingeniør C. A. Lassen*, *Kolding*.

Da »Carl» forlod Hasle under Flyvervarsel

Ved Retten i *Nexø* var der rejst *Tiltale* mod *Skibsfører Karl Peter Jensen*, *Nexø*, for *Overtrædelse* af *Handelsministeriets Bekendtgørelse* m. v. i *Anledning* af, at han den 11. Marts 1943 Kl. 0,45 var afsejlet med s.s. »*Carl*» fra *Hasle Havn*, uagtet der var givet *Flyvervarsel*.

Kaptajn Jensen bestred, at der forelaa nogen *Overtrædelse* af de *givne Bestemmelser*, og at der forelaa *Hjemmel* til at idømme ham *Straf*, da han havde faaet *Havne-myndighedernes Tilladelse* til at sejle.

Retten i *Nexø* gav *Kaptajn Jensen* *Medhold* i, at han havde været berettiget til at betragte *Havnefogedens* *Udtalelser* som en *Tilladelse* til at sejle, hvorfor han *frifindes*.

Anklagemyndigheden paaankede *Sagen* til *Landsretten* og krævede *Domfældelse* efter det *oprindelige Anklageskrift*, men senere *frafaldt Statsadvokaten* paa Grund af *indhentede nye Oplysninger* *Ankebegæringen*, saaledes at *Frifindelsen* ved *Underretten* staaer ved *Magt*.

Sømandsmissionens Basar

Dansk Sømandsmission i fremmede Havne plejer hvert Aar i *November* at holde sin *Julebasar* og derved at skaffe sig en stor Del af de *Midler*, som er nødvendige for *Oprettholdelsen* af *Missionens* — af *Sømandene* saa stærkt *paa-skønnede* — *Virksomhed*. I *Erkendelse* af *Sagens Betydning* har *Dronningen* Aar efter Aar med *aldrig svigtende Trofasthed* taget *Del* i *Arbejdet*, dels ved at *skænke Gaver*

til Basaren, dels ved at kaste Glans over Begivenheden ved personlig at forestaa Salget i en af Boderne.

I Aar saa det ud til, at Sømandsmissionen maatte opgive sin Basar, men i den 11. Time er det lykkedes at rydde Vanskelighederne til Side, og det er nu bestemt, at Basaren vil blive aabnet paa Hotel d'Angleterre Torsdag den 2. December Kl. 13. Dronningen har givet Tilsagn om at komme til Siede ogsaa i Aar. Der bliver som sædvanlig Restauration, idet Direktør Hilborg med stor Elskværdighed har stillet Palmehaven til Raadighed. Komiteen modtager meget gerne Tilsagn om Gaver og Kager til Restaurationen. Til selve Basaren er der allerede kommet mange Gaver, baade fra Privatfolk og fra Forretningsverdenen.

Sømandshøjskolen i Svendborg

Sømandshøjskolen ved Svendborg har paabegyndt Vinterskolen med ca. 35 Elever. Fra Nytaar er indmeldt yderligere 15 Elever. Vinterskolen varer til Udgangen af Marts.

Særligt Kontor for Skibsinspektionen i Svendborg

Paa et Møde i Handelsstandsforeningen i Svendborg har Sælsredør A. E. Sorensen rejst Spørgsmaalet om et særligt Kontor for Skibsinspektionen — et Kontor, der helst skulde ligge ved Svendborg Havn. Den hidtilværende Skibsinspektør, Kaptajn *Christiani*, der nu trækker sig tilbage, har hidtil haft Kontor i sit Hjem.

Sildefiskeriet under Island

Sildefangsten i Farvandet Nord for Island begyndte i Aar i Begyndelsen af Juli. Der deltog i Aar i Fangsten 135 Skibe med 117 Sildenoter og 1930 Fiskere, et noget større Antal end i Fjor, da der deltog 113 Skibe, 100 Noter og 1694 Fiskere. Fangsten var treg. Den 24. Juli var der hos Sildeoliefabrikkerne landet ialt 453.658 Hektoliter Sild — mod 674.990 Hektoliter i Fjor ved samme Tid. Ved Faxafloi var der samme Dato nedsaltet ialt 2281 Tønder Sild.

Islands Indsamling

Indsamlingen til Fordel for islandske Familier, der er ramt af Ulykker paa Søen, og som blev paabegyndt efter Motorskibet »Pormodur«s Forlis, var i Slutningen af Juli naaet op paa 470,000 Kr.

Saadan begyndte det

Det finske »Hufvudstadsbladet« fortæller:

Da Englænderne i 1588 havde slaat den spanske Armada, arrangeredes en Flaaderøvy for de sejrende Søfolk. Admiral Drake bad Dronning Elisabeth om at komme og uddele Medailler, og Dronningen indvilgede heri. Den Officer, som stod for Arrangementet, tænkte længe over, hvad man nu skulde arrangere, for at Dronningen kunde føle sig hædret for Alvor. Han fik saa den besynderlige Idé, at alle Soldaterne »paa Grund af hendes Majestæts blændende Skønhed«, skulde skygge for Øjnene med den højre Haand, naar Dronningen viste sig. — Saaledes blev efter Sigende Honnøren indført.

Uddybningen af Kalmarsund

Uddybningsarbejderne i Gennemsejlingsrenden i Kalmarsund er nu afsluttet, hvorefter Sundet ved Middelvandsstand kan passeres af Skibe med indtil 7,2 Meters Dybgaende.

»Gripsholm«s Udvekslingsrejser

Svenska Amerika Liniens Motorskib *Gripsholm* er — efter hvad den engelske Efterretningstjeneste meddeler — ankommet til Rio de Janeiro med 1500 Amerikanere og Canadiere fra Japan om Bord. *Gripsholm* gik straks videre til New York.

Svensk Minesprængning i Øresund

Damperen *Majfrid* af Trelleborg er minesprængt i det nordlige Øresund. Ingen Mennesker kom til Skade. Damperen blev bugseret ind til svensk Havn. Man kender endnu ingen nærmere Enkeltheder ved Ulykken. »*Majfrid*«, som er paa ca. 900 Brt., tilhører Rederiaktieselskabet »Østersøen« i Trelleborg.

Standret i Valparaiso og dens Havn

Den chilenske Regering har ifølge Meddelelse fra Santiago de Chile erklæret Standret i Byen Valparaiso og dens Havn, fordi Havnearbejderne har erklæret Strejke.

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnarship

PERSONALIA

75 Aar

I Morgen — Lørdag — fylder tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *H. J. Tønnesen* 75 Aar. Kaptajn Tønnesen, der gik i Land med Udgangen af 1933, var sidst Fører af Damperen *Ydun*.

70 Aar

Stifteren og Indehaveren af Københavns Speditions- og Transport-Kompagni, Speditør *Martin Prip Henriksen* fyldte i Fredags 70 Aar. Speditør Henriksen etablerede ved Aarhundredskiftet sin egen Forretning, der siden 1915 har haft til Huse i Amaliegade 37.

Fisker *J. P. Hansen*, Skovshoved, fyldte forleden 70 Aar. Hansen fo'r i sin Ungdom paa Langfart med de store Sejlere, men slog sig saa ned i Fødehyen, Skovshoved. Han var den første Fisker i Skovshoved og Taarbæk, der benyttede Motor i sin Band.

Paa Onsdag — den 24. November — fylder Kaptajn *J. Boutrup Christensen*, 70 Aar. Kaptajn Boutrup Christensen var Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, indtil han faldt for Aldersgrænsen og i 1938 gik i Land fra Motorskibet *Odense*.

50 Aar

Skibsfører i Dampskibsselskabet *Helland*, Kaptajn *E. V. Larsen*, fylder i Dag — Fredag — 50 Aar.

Paa Torsdag fylder Skibsfører i Rederiet *Anholt*, Kaptajn *Otto Weber*, 50 Aar. Kaptajn Weber er Fører af Motorskibet *Vera*.

Danmarks eneste kvindelige Skibsmægler, Fru *Amalie Holm*, Frederikssund, fylder paa Lørdag 50 Aar.

Statsbanerne

Skibsfyrboderne *K. H. Laugesen* og *N. R. J. Pedersen* ved Storehælts-Overfarten er forfremmet til Overskibsfyrbødere fra 1. December. Overskibsfyrbøder *J. K. Olsen* er afskediget paa Grund af Svagelighed med Pension fra Udgangen af November, og Overmatros *J. P. Rasmussen* er afskediget paa Grund af Svagelighed med Pension fra Udgangen af December.

Søværnet

Maskinmester af 2. Grad *Hans Julius Lauritz Hansen*, der er Ridder af Dannebrog, fratræder med Udgangen af denne Maaned Stillingen som Maskinmester af 2. Grad i Søværnet paa Grund af Svagelighed.

Efter derom indgivet Ansøgning fratræder *Jens Magnus Barfoed* med Udgangen af denne Maaned Stillingen som Ingeniør af 2. Grad i Søværnet.

Maskinlærestuderingen

Direktøren for Maskinlærestuderingen meddeler, at der til den i denne Maaned paa Maskinistkolen afholdte Haandværkerprøve havde indstillet sig 15 Eksaminander, som alle bestod Prøven.

Officielt

Officielt meddeles i *Statstidende*, at Formanden for Aktieselskabet *Lundeborg* Havn *K. V. Jacobsen* er udtraadt af og Fisker *Holger Meier Olsen*, *Lundeborg*, er indtraadt i Bestyrelsen. Medlem af Bestyrelsen *P. A. Petersen* er valgt til Formand.

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

MOGENSE 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 Langelliekajen 0,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kølved Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-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 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pøse eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtægning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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 Løpning af Løsnings- og Løsting af Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsnings og Løsting. I Frihavnen besørges Løsnings og Løsting efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen besørges Løsnings og Løsting med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 15,800 Tons, Ophallingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opsæmning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlossapparater, 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 3 Tons. Moderne Kornlossapparater og moderne Frysrum. 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 Slusestærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—8,8 m, i Fløkerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 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 Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrugtlighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsnings og Løsting: Løsnings og Løsting 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 Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbedding 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 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. 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 Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefylders 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. Løsnings og Løsting foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 96,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3800 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefylders samt proviantrende Skibe er fri. Løsnings og Løsting af Havnen og i Fyrskibet Lappegrund. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Løsnings og Løsting til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergulagsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker 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 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 Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt beskyttet. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, uforud. Ingeu Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsnings og Løst. besørges hovedsagelig af et Spedjorfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kælhalsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 R.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 R.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 3,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Løsnings- og Løstingsomkostn. efter moderate Takster. Dob. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 18. November 1943.

Nr. 46.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarteral 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 toges 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 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* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæson efterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

1645. (T). Danmark. Bornholm W.-Kyst. Hvideodde Rev. Sømærke midlertidigt forsvundet.
Annulleret.

1646. Sverige. Sejløbet Idö—Blackan. Fyr forandret.
(U. f. s. Nr. 47/2230. Stockholm 1943.)

- a) Ved *Idö* Fyr paa c. 57° 43' N. 16° 46' E. er den røde Vinkel mellem Pejlingerne 184° og 198° forandret til at omfatte Vinklen mellem Pejlingerne 184° og 191°.
- b) Ved *Tunnholmen* Fyr paa c. 57° 33' N. 16° 41' E. er Grænsen mellem rødt og grønt Lys i Pejling 142° flyttet til Pejling 174°.
- c) Ved *Strupö Ljungskär* Fyr paa c. 57° 31' N. 16° 46' E. er Grænsen mellem rødt og grønt Lys i Pejling 0° flyttet til Pejling 353°.

1647. Finland. Bottniske Bugt. Ritgrund—Ytteruddskär. Nye Ledebaaker.
(U. f. s. Nr. 30/592. Helsingfors 1943.)

- Følgende nye Ledebaaker er opført:
1. *Gulhällan övre* Baake paa 63° 16' 55" N. 21° 37' 06" E. Hvid Firkant med sort, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 10,5 m.
 2. *Gulhällan nedre* Baake paa 63° 17' 18" N. 21° 35' 03" E. Hvid Firkant med sort, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 7,5 m.
- Baakerne er overet i Pejling 112°.

1648. Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skärgeard. Sejløbet Erstan—Åbo. Nye Sømærker udlagt.

(U. f. s. Nr. 30/594. Helsingfors 1943.)
Følgende nye Sømærker er udlagt:

1. En hvid Stage med sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa hver af Pladserne:

- a) 60° 24' 45" N. 22° 08' 09" E.
 - b) 60° 24' 56" N. 22° 08' 39" E.
 - c) 60° 25' 03" N. 22° 09' 30" E.
 - d) 60° 25' 00" N. 22° 10' 24" E.
 - e) 60° 25' 26" N. 22° 11' 40" E.
2. En rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa hver af Pladserne:
- f) 60° 24' 57" N. 22° 08' 37" E.
 - g) 60° 25' 06" N. 22° 09' 35" E.
 - h) 60° 25' 47" N. 22° 12' 20" E.

1649. Estland. Finske Bugt. Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 45/2504. Berlin 1943.)

Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Forbindelseslinierne mellem nedennævnte Punkter:

1. *Aseri* — *Gross Tälters (Store-Tjuters)*.
 - a) c. 59° 27',₆ N. 26° 52',₂ E.
 - b) c. 59° 49',₆ N. 27° 11',₃ E.
 - c) c. 59° 50',₃ N. 27° 11',₃ E.
2. *Kunda* — *Stenskär (Vaindlo) Fyr*.
 - a) c. 59° 31',₃ N. 26° 32',₄ E.
 - b) c. 59° 39',₂ N. 26° 26',₂ E.
 - c) c. 59° 49',₁ N. 26° 22',₄ E.
 - d) c. 59° 49',₁ N. 26° 21',₇ E.

(Kort Nr. 183 og 184.)

1650. Estland. Finske Bugt. Ekholm (Mohni)—Pärispea. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 45/2505. Berlin 1943.)

Paa Grund af udlagt Kabel er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Forbindelseslinien mellem følgende Punkter:

- a) c. 59° 41',₀ N. 25° 47',₄ E.
- b) c. 59° 40',₂ N. 25° 42',₇ E.
- c) c. 59° 40',₁ N. 25° 42',₄ E.

(Kort Nr. 183.)

1651. Estland. Finske Bugt. Reval Anduvning. Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 45/2506. Berlin 1943.)

Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Forbindelseslinierne mellem nedennævnte Punkter:

1. *Kokskär (Keri) Fyr* — *Gross Wrangel (Prangli)*.
 - a) c. 59° 41',₉ N. 25° 01',₃ E.
 - b) c. 59° 41',₅ N. 25° 00',₉ E.
 - c) 59° 38',₃ N. 25° 00',₁ E.
2. *Kokskär Fyr* — *Wulf (Aegna)*.
 - a) c. 59° 41',₉ N. 25° 01',₃ E.
 - b) c. 59° 38',₉ N. 24° 55',₆ E.
 - c) c. 59° 38',₅ N. 24° 55',₄ E.
 - d) c. 59° 35',₂₁ N. 24° 48',₅ E.
 - e) c. 59° 35',₁₇ N. 24° 48',₁₇ E.
 - f) c. 59° 35',₁₄ N. 24° 47',₂ E.
 - g) c. 59° 35',₂ N. 24° 47',₁ E.
3. *Gross Wrangel* — *Rohuneem*.
 - a) c. 59° 37',₀ N. 24° 58',₇ E.
 - b) c. 59° 34',₂ N. 24° 47',₈ E.
4. *Tammneem* — *Santahamina*.
 - a) c. 59° 32',₆ N. 24° 53',₆ E.
 - b) c. 59° 33',₃ N. 24° 54',₃ E.
 - c) c. 59° 37',₅ N. 24° 54',₈ E.
 - d) c. 59° 39',₃ N. 24° 56',₂.
 - e) c. 59° 40',₈ N. 24° 57',₀.

(Kort Nr. 183.)

1652. Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 45/2507. Berlin 1943.)

Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Forbindelseslinierne mellem nedennævnte Punkter:

1. *Nargön (Naissaar)* — *Wulf (Aegna)*.
 - a) c. 59° 33',₄ N. 24° 33',₀ E.
 - b) c. 59° 34',₃ N. 24° 45',₄ E.
2. *Nargön (Naissaar)* — *Karlö*.
 - a) c. 59° 33',₄ N. 24° 32',₉ E.
 - b) c. 59° 33',₁ N. 24° 34',₂ E.
 - c) c. 59° 32',₂ N. 24° 35',₄ E.
 - d) c. 59° 29',₂ N. 24° 41',₄ N.
 - e) c. 59° 29',₁ N. 24° 41',₄ N.

3. *Nargön (Naissaar) — Kakmaencem.*
 a) c. $59^{\circ} 32',_3$ N. $24^{\circ} 32',_0$ E. d) c. $59^{\circ} 27',_7$ N. $24^{\circ} 33',_2$ E.
 b) c. $59^{\circ} 31',_5$ N. $24^{\circ} 32',_0$ E. e) c. $59^{\circ} 27',_4$ N. $24^{\circ} 34',_0$ E.
 c) c. $59^{\circ} 28',_7$ N. $24^{\circ} 32',_4$ E. f) c. $59^{\circ} 27',_4$ N. $24^{\circ} 34',_2$ E.
4. *Nargön (Naissaar) — Surop.*
 a) c. $59^{\circ} 32',_3$ N. $24^{\circ} 32',_0$ E. d) c. $59^{\circ} 29',_0$ N. $24^{\circ} 24',_3$ E.
 b) c. $59^{\circ} 31',_7$ N. $24^{\circ} 31',_8$ E. e) c. $59^{\circ} 28',_3$ N. $24^{\circ} 24',_1$ E.
 c) c. $59^{\circ} 29',_4$ N. $24^{\circ} 26',_3$ E.

(Kort Nr. 183.)

1653. Estland. Nuckö-Worms Kanal. Vrag.

(N. f. S. Nr. 44/2446. Berlin 1943.)

Vraget af Damperen *Allui* er nu afmærket med en grøn Stage med N.-Topbetegnelse paa c. $59^{\circ} 03',_2$ N. $23^{\circ} 22',_2$ E. og en grøn Stage med S.-Topbetegnelse paa c. $59^{\circ} 03',_4$ N. $23^{\circ} 22',_2$ E.

1654. Estland. Moon- og Wormssund. Vrag.

(N. f. S. Nr. 44/2447. Berlin 1943.)

1. Vraget af en Damper er sunket i 16 m Vand paa c. $59^{\circ} 07',_3$ N. $22^{\circ} 59',_3$ E. Vraget, der rager op over Vandet, er afmærket med en grøn Vragtønde, udlagt c. 65 m E. for Vraget.

2. Vraget af en Skonnert er sunket paa c. $59^{\circ} 08',_2$ N. $23^{\circ} 00',_6$ E. og er afmærket med en Tønde.

3. Et Vrag er sunket paa c. $59^{\circ} 04',_5$ N. $23^{\circ} 04',_3$ E.

4. Vragdele findes paa Pladserne:

a) c. $58^{\circ} 57',_3$ N. $23^{\circ} 04',_6$ E.

b) c. $58^{\circ} 56',_6$ N. $23^{\circ} 04',_4$ E.

Hver af Pladserne er afmærket med en Tønde.

5. Vrag findes paa Pladserne:

a) c. $58^{\circ} 55',_4$ N. $23^{\circ} 14',_7$ E.

b) c. $58^{\circ} 54',_2$ N. $23^{\circ} 11',_6$ E.

Hver af Pladserne er afmærket med en Tønde.

6. Et 80 m langt Vrag er sunket paa c. $58^{\circ} 53',_{65}$ N. $23^{\circ} 11',_2$ E. og er afmærket med en Vragvager. Der skal passeres E. om Vageren.

7. Vrag findes paa Pladserne:

a) c. $58^{\circ} 50',_7$ N. $23^{\circ} 11',_3$ E.

b) c. $58^{\circ} 46',_6$ N. $23^{\circ} 13',_5$ E.

Vrag a) er afmærket med en Tønde.

8. Vrag findes paa Pladserne:

a) c. $58^{\circ} 47',_1$ N. $23^{\circ} 22',_1$ E.

b) c. $58^{\circ} 47',_1$ N. $23^{\circ} 22',_6$ E.

Vragene er afmærket med en grøn Spirtønde. Der skal passeres E. om Spirtønden.

9. Et Vrag er sunket paa c. $58^{\circ} 45',_0$ N. $23^{\circ} 30',_3$ E.

10. Vrag findes paa Pladserne:

a) c. $58^{\circ} 58',_5$ N. $23^{\circ} 04',_0$ E.

b) c. $58^{\circ} 34',_9$ N. $23^{\circ} 27',_0$ E.

Vrag b) er afmærket med en Tønde.

11. Vrag af mindre Fartøjer findes paa:

a) c. $58^{\circ} 34',_6$ N. $23^{\circ} 28',_3$ E.

b) c. $58^{\circ} 34',_5$ N. $23^{\circ} 27',_5$ E.

c) c. $58^{\circ} 34',_5$ N. $23^{\circ} 26',_2$ E.

d) c. $58^{\circ} 35',_0$ N. $23^{\circ} 26',_0$ E.

1655. Estland. Dage SW.-Kyst. Vrag.

(N. f. S. Nr. 44/2448. Berlin 1943.)

Vrag findes paa følgende Pladser:

a) c. $58^{\circ} 45',_1$ N. $22^{\circ} 15',_8$ E.

b) c. $58^{\circ} 41',_3$ N. $22^{\circ} 25',_2$ E.

c) c. $58^{\circ} 40',_5$ N. $22^{\circ} 22',_5$ E.

d) c. $58^{\circ} 39',_5$ N. $22^{\circ} 23',_7$ E.

Hvert af Vragene er afmærket med en grøn Vragvager uden Topbetegnelse.

- 1656. Estland. Riga Bugt. Pernau Bugt. Vragafmærkning forandret.**
(N. f. S. Nr. 44/2449. Berlin 1943.)
Afmærkningen af Vraget *Balwa* paa c. $58^{\circ} 07',_2$ N. $24^{\circ} 14',_0$ E. er forandret fra en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink, til en grøn Vragvager.
- 1657. Letland. Riga Bugt. Sloka NNW. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 44/2450. Berlin 1943.)
Vrag findes paa Pladserne:
a) c. $56^{\circ} 59',_9$ N. $23^{\circ} 35',_5$ E.
b) c. $57^{\circ} 00',_4$ N. $23^{\circ} 35',_8$ E.
Hvert af Vragene er afmærket med en grøn Vragvager.
- 1658. Letland. Riga Bugt. Grund afmærket.**
(N. f. S. Nr. 44/2451. Berlin 1943.)
En Sten, over hvilken der er 9 m Vand, og som er fundet paa c. $57^{\circ} 22',_7$ N. $23^{\circ} 10',_6$ E., er afmærket med en hvid og rød Spirtønde med W.-Topbetegnelse.
Under Passage skal man altid have Spirtønden W. for sig.
- 1659. Letland. Riga Bugt. Kolkasrags. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 44/2452. Berlin 1943.)
Et Vrag er strandet paa c. $57^{\circ} 48',_5$ N. $22^{\circ} 37',_5$ E.
- 1660. Letland. Riga Bugt. Domesnäs W. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 44/2453. Berlin 1943.)
Et Vrag, der rager op over Vandet, er sunket paa c. $57^{\circ} 47',_{01}$ N. $22^{\circ} 21',_3$ E. og er afmærket med en grøn Lystønde, der viser grønt Et-Blink, udlagt c. 40 m S. for Vraget.
- 1661. Letland. Windau Anduvning. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 44/2454. Berlin 1943.)
E. f. S. Nr. 9/424 1942 udgaar og erstattes med:
Vragene af nedennævnte Skibe findes paa følgende Pladser:
a) *Frauenburg* paa c. $57^{\circ} 26',_0$ N. $21^{\circ} 30',_0$ E.
b) *Gertrud III* — c. $57^{\circ} 26',_2$ N. $21^{\circ} 30',_5$ E.
c) *Leontes* — c. $57^{\circ} 26',_1$ N. $21^{\circ} 30',_8$ E.
d) *Mosel* — c. $57^{\circ} 25',_4$ N. $21^{\circ} 29',_5$ E.
Hvert af Vragene er afmærket med en grøn Spirtønde.
(E. f. S. Nr. 9/424 1942.)
- 1662. Letland. Backofen NW. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 44/2455. Berlin 1943.)
Et Vrag findes paa c. $57^{\circ} 16',_8$ N. $21^{\circ} 20',_8$ E. og er afmærket med en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink.
Da Opgivelsen af Vragets Beliggenhed er meget usikker, maa Lystønden derfor altid passeres i god Afstand.
- 1663. Letland. Libau Forhavn. Vrag.**
(N. f. S. Nr. 45/2508. Berlin 1943.)
Et Vrag, af hvilket 2 Kanonløb rager c. 1 m op over Vandet, er sunket i 7 m Vand paa c. $56^{\circ} 32',_6$ N. $20^{\circ} 59',_4$ E.
- 1664. Tyskland. Pommerske Bugt. Greifswalder Oie. Vrag afmærket.**
(N. f. S. Nr. 45/2492. Berlin 1943.)
Vraget af en Damp, der er sunket paa $54^{\circ} 11' 24''$ N. $14^{\circ} 06' 54''$ E. er afmærket med

- a) en med W.-Topbetegnelse forsynet grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver 4^s, udlagt c. 150 m W. for Vraget og
 b) en med E.-Topbetegnelse forsynet grønmalet Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 14^s, udlagt c. 150 m E. for Vraget.
 Skibe med SE.-lig Kurs skal passere W. om den W.-ligste Lystønde, og Skibe med NW.-lig Kurs skal passere E. om den E.-ligste Lystønde.

1665. Tyskland. Greifswalder Bodden. Kabel udlagt.

(N. f. S. Nr. 44/2431. Berlin 1943.)

Et Undervandskabel er udlagt mellem følgende Punkter:

a) c. 54° 12',₅ N. 13° 43',₅ E.

b) c. 54° 12',₃ N. 13° 46',₂₅ E.

Det er forbudt at ankre og fiske i Nærheden af Kablet.

(Kort Nr. 180.)

1666. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Prolner Wick. Grænser for Skydeomraade forandret.

(N. f. S. Nr. 45/2554. Berlin 1943.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 36/1381 og 39/1462 1943 meddeles, at Grænsen for det midlertidige Skydeomraade *Prolner Wick A* nu bestaar af en Linie gennem følgende Punkter:

a) c. 54° 23',₇ N. 13° 01',₉ E.

b) c. 54° 24',₁ N. 13° 01',₉ E.

c) c. 54° 24',₁ N. 13° 04',₅ E.

d) c. 54° 23',₀ N. 13° 04',₅ E.

(E. f. S. Nr. 36/1381 og 39/1462 1943.)

1667. Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser. Skydetid forandret.

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

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 22/976 1943 meddeles, at den deri nævnte daglige Skydetid for Øvelsesskydningen hver Tirsdag, Fredag og Lørdag paa c. 54° 10',₈ N. 12° 03',₀ E. ved *Diedrichshagen*, W. for *Warnemünde*, er forandret til Kl. 1300—1600.

(E. f. S. Nr. 22/976 1943.)

(Se Tillæg).

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

1668. Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr ved nye Færgelejer tændt.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 26/1090 1943 meddeles, at de deri nævnte Fyr ved de to nye Færgelejer i den SE.-lige Del af *Helsingør Havn* paa c. 56° 02' N. 12° 37' E. nu er tændt.

Den resterende Del af den planlagte Fyrbelysning ved Færgelejerne forventes først at blive tændt om c. 1 Aar.

(Kort Nr. 131 og 130. Havnelods, Side 91 og 93. Fyr.-Fort. Nr. 387.)

1669. Danmark. Store-Bælt. Tranekær NE. Vrag nedsprængt. Vragvager ind-draget.

Vraget, der var sunket i 7,₀ m Vand paa 55° 00' (36") N. 10° 55' (00") E., c. 1,₇ Sm 32° fra *Tranekær Fyr*, er nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af 6,₈ m.

Den ved Vraget udlagte Vragvager med 2 grønne Flag er inddraget.

(E. f. S. Nr. 10/555 1943. Kort Nr. 142, 140, 185 og 126).

1670. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lunkebugt. Slotshage. Vragafmærkning forandret.

Det i E. f. S. Nr. 41/1532 1943 nævnte Vrag, der rager op over Vandet, og som ligger sunket i c. 4 m Vand paa $55^{\circ} 01' 26''$ N. $10^{\circ} 40' 17''$ E., c. 0,4 Sm 64° fra Yderenden af *Valdemarsslot* Bro, er nu afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 15 m NE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 41/1532 1943. Kort Nr. 171, 170 og 142.)

1671. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Ved Kontrolmaalingen af *Klørdyb* den 27. Oktober 1943 fandtes Dybden i Baakelinien at være 2,1 m.

(E. f. S. Nr. 39/1490 1943.)

1672. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Traneodde Fyr ommalet.

Traneodde Fyrs hvide, runde Taarn er blevet forsynet med et rødt Bælte.

Traneodde Fyr: c. $55^{\circ} 02',7$ N. $9^{\circ} 51',3$ E.

(Danske Lods III, Side 142. Fyr-Fort. Nr. 608.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1673. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Rev NE. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt slukket.

Annuleret.

1674. Sverige. Kattegat. Torekov. Varselfyr for Telefonkabel tændt.]

(U. f. s. Nr. 47/2241. Stockholm 1943.)

Paa de ved *Torekov* opførte Kabelbaaker, der afmærker et mellem Fastlandet og *Vingaskär* udlagt Telefonkabel, er tændt 2 Varselfyr, *Torekovs Telefonkabel øvre og nedre* Fyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: Bagfyret: 25 m, Forfyret: 15 m. Afstanden mellem Fyrene, der er overet i Pejling 88° , er 700 m. Forfyrets Plads: $56^{\circ} 25',54$ N. $12^{\circ} 37',59$ E.

(Kort Nr. 102, 125 og 100.)

1675. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønde ikke paa Plads.

Annuleret.

1676. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 6,0 m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 6,0 m, i *Søllvundeholm Løb*: 3,6 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,5 m, i *Svaneholm Løb*: 1,3 m og i *Kobberø Løb*: 2,3 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 6,0 m over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svaneholm* Fyrlinie og 3,0 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. — 3,8 m.

(E. f. S. Nr. 41/1510 1943. Kort Nr. 104.)

1677. (T). Norge. Skagerrak. Tønsbergfjord Anduvning. Sydosigrunden Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.
(K. f. F. Nr. 14. Oslo 1943.)
Sydostgrunden Lys- og Fløjtetønde paa c. $58^{\circ} 59',_0$ N. $10^{\circ} 19',_3$ E. har slidt Fortøjningen over og er nu forankret i *Mefjorden*. Den vil først bliver udlagt paa Plads senere paa Efteraaret.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1678. Norge. Lofoten. Skraaven S. Passage gennem Saltværsleden forbudt.
(N. f. S. Nr. 44/2478. Berlin 1943.)
Det er forbudt at passere gennem *Saltværsleden*, E. for *Skraaven Fyr*.
Det spærrede Farvand begrænses:
mod Syd af en Linie
fra c. $68^{\circ} 09',_{17}$ N. $14^{\circ} 39',_7$ E.
til c. $68^{\circ} 09',_2$ N. $14^{\circ} 39',_9$ E.
mod Nord af en Linie
fra c. $68^{\circ} 09',_3$ N. $14^{\circ} 39',_4$ E.
til c. $68^{\circ} 09',_{37}$ N. $14^{\circ} 39',_5$ E.
1679. Norge. Trondheimsfjord. Tyvholm E. Skibsfartshindring. Advarsel.
(N. f. S. Nr. 45/2517. Berlin 1943.)
c. 200 m ($0,_{11}$ Sm) E. for *Tyvholm* E.-Pynt har et Dampskib rørt Grunden eller en under Overfladen flydende Genstand.
Tyvholm: c. $63^{\circ} 38',_6$ N. $9^{\circ} 29',_1$ E.
1680. Norge. Møre og Romsdal. Ålesund N. Kalvøysund. Lystønde udlagt.
(N. f. S. Nr. 44/2470. Berlin 1943.)
En sortmalet Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa $62^{\circ} 31' 46''$ N. $6^{\circ} 11' 27''$ E., ved Siden af den sorte Stage paa den i E. f. S. Nr. 17/775 1943 nævnte fundne $7,5$ m Grund.
(E. f. S. Nr. 17/775 1943.)
1681. Norge. Granesund. Natspærring. Rettelse til E. f. S. Nr. 39/1477 1943.
(N. f. S. Nr. 44/2480. Berlin 1943.)
Den i E. f. S. Nr. 39/1477 1943 anførte Tid for Spærring af *Granesund* paa c. $61^{\circ} 19'$ N. $5^{\circ} 01'$ E. er forandret fra Kl. 2200—0600 til Kl. 2000—0700.
(E. f. S. Nr. 39/1477 1943.)
1682. Danmark. Rømø W. Vrag forsvundet.
(N. f. S. Nr. 44/2467. Berlin 1943.)
Det i E. f. S. Nr. 25/1081 1943 nævnte Vrag, der var sunket paa c. $55^{\circ} 08'$ N. $8^{\circ} 15'$ E., SE. for *Røde Klif Sand* og c. 8 Sm W. for *Rømø*, er forsvundet.
(E. f. S. Nr. 25/1081 1943.)
1683. Holland. IJsselmeer. Oosterleek S. Vrag fjernet.
(N. f. S. Nr. 44/2468. Berlin 1943.)
Det i E. f. S. Nr. 40/1495 1943 nævnte Vrag, der var sunket paa $52^{\circ} 34' 30''$ N. $5^{\circ} 13' 10''$ E., er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.
(E. f. S. Nr. 40/1495 1943.)

1684. Holland. IJsselmeer. Wagenpad. Sømærker flyttet. Oplysning om Dybde.
(N. f. S. Nr. 45/2557. Berlin 1943.)
Da der er fundet Sten i 2,3 m Dybde er nedennævnte Sømærker flyttet, som følger:
a) Den sorte Stumptønde *I* med afstumpet Kegletopbetegnelse er flyttet til
52° 49' 33" N. 5° 09' 30" E.
b) Den sorte Baaketønde *I a* er flyttet til 52° 48' 23" N. 5° 11' 52" E.
SW. for Forbindelseslinien mellem Tønderne *I*, *I a* og *2* findes ingen Sten.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1685. Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser. Rettelse til E. f. S. Nr. 13/686 1943.
(N. f. S. Nr. 44/2480. Berlin 1943.)
Den i E. f. S. Nr. 13/686 1943 anførte Tid for Spærring af Havne, Farvande m. m. er indtil videre ændret fra Kl. 2200—Kl. 0600 til Kl. 2000—Kl. 0700.
(E. f. S. Nr. 13/686 1943.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller
Bogs Nr.
- Sverige:*
- N 333 Östersjön, Ölands södra udde—Sandhammaren.
T Tillægsblad til Kort Nr. 232 (Öregrunds skärgård): Farleden vid Öregrund.
† 33 Hanöbukten och Bornholm.
- Tyskland:*
- R D. 18 Hafen von Libau.
R D. 88 Helgoland.

Tillæg.

I. Østersøen.

1686. Sverige. Trellehørgs redd Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 48/2279. Stockholm 1943.)
Trellehørgs redd Lys- og Fløjtetønde paa c. 55° 20',₀ N. 13° 09',₀ E. er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.
(E. f. S. Nr. 42/1550 1943.)
1687. (T). Sverige. Öland W.-Kyst. Mörbylånga Indsejling. Oplysning om Dybde.
(U. f. s. Nr. 48/2320. Stockholm 1943.)
Dybden mellem Molearmene i Indsejlingsrenden til *Mörbylånga* Havn paa c. 56° 31',₈ N. 16° 22',₀ E. er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 3,9 m ved Middelvandstand.
1688. Sverige. Kalmarsund N.-lige Del. Afmærkning forandret.
(U. f. s. Nr. 48/2321. Stockholm 1943.)
Efter Afslutning af de i E. f. S. Nr. 43/1581 1943 nævnte Bundundersøgelser er der foretaget følgende blivende Forandringer ved Afmærkningen:
1. En sort Stage med hvidt Bælte og 3 Balloner er udlagt paa 56° 51',₁₈ N. 16° 32',₇₆ E., E. for en 7,5 m Grund.
2. En rød Stage med 1 nedadvendt Kost over 2 Balloner er udlagt paa 57° 00',₈₀ N. 16° 41',₃₆ E., W. for en 8 m Grund.

Følgende Sømærker er inddraget:

3. Den røde Stage med 1 nedadvendt Kost over 2 Balloner paa $57^{\circ} 00',_{87}$ N. $16^{\circ} 41',_{97}$ E.
 4. Den paa $56^{\circ} 59',_{39}$ N. $16^{\circ} 40',_{20}$ E. midlertidigt udlagte røde Stage med 1 nedadvendt Kost.
 (Kort Nr. 181 og 182.)

1689. Sverige. Kalmarsund. Blå Jungfrun Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 48/2278. Stockholm 1943.)

Blå Jungfrun Fyr paa c. $57^{\circ} 15'$ N. $16^{\circ} 48'$ E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pejll fra 169° til $16^{\circ},_{5}$. 2. Rødt i Pejll fra $16^{\circ},_{5}$ til $29^{\circ},_{5}$.

(Kort Nr. 181 og 182.)

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

1690. Sverige. Sundet. Falsterbokanalens. Molehoved og Dagmærker facadebelyst.

(U. f. s. Nr. 48/2283. Stockholm 1943.)

1. Det W.-lige Molehoved paa c. $55^{\circ} 24'$ N. $12^{\circ} 57'$ E. ved *Falsterbokanalens* Indløb i *Kämpingebukten* oplyses ved Hjælp af en Lyskaster, opstillet paa Kanalens modsatte Side.

2. Dagmærkerne paa Fyrene *Falsterbokanalens* Nr. 5 og Nr. 6 paa ca. $55^{\circ} 25'$ N. $12^{\circ} 56'$ E. er forsynet med Facadebelysning.

1691. Danmark. Store-Bælt. Onsevig WNW. Vrag flyttet.

Vraget, der var sunket paa $54^{\circ} 58'$ ($12''$) N. $11^{\circ} 01'$ ($54''$) E., c. 3 Sm 297° fra *Onsevig* Havn, og som var afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, er flyttet c. 1000 m fra Vragvageren ind mod Land til c. $54^{\circ} 57',_{7}$ N. $11^{\circ} 02',_{3}$ E.
 (E. f. S. Nr. 24/1034 1943. Kort Nr. 142, 140 og 185.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1692. Danmark. Kattegat. Raageleje W. Vrag afmærket.

Det i E. f. S. Nr. 45/1642 1943 nævnte Vrag, der ligger sunket i 13 m Vand paa c. $56^{\circ} 05',_{6}$ N. $12^{\circ} 05',_{7}$ E., c. 1,1 Sm fra Kysten udfor *Salgaardshøj*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 25 m NE. for Vraget.

En Mast fra Vraget rager c. 4 m op over Vandet.

(E. f. S. Nr. 45/1642 1943.)

1693. (T). Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Fyr midlertidigt slukket.

(U. f. s. Nr. 48/2284. Stockholm 1943.)

Lindholmen Fyr paa c. $57^{\circ} 56',_{5}$ N. $11^{\circ} 42',_{2}$ E. er midlertidigt slukket som Følge af Paasejling.

1694. Sverige. Skagerrak. Løbet Göteborg—Marstrand. Stora Sillesund Fyr. Rettelse til E. f. S. Nr. 45/1626 1943.

(U. f. s. Nr. 48/2318. Stockholm 1943.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 45/1626 1943, Punkt 1 a, meddeles, at Pladsen for *Stora Sillesund* Fyr er $57^{\circ} 51',_{57}$ N. $11^{\circ} 33',_{22}$ E.

(E. f. S. Nr. 45/1626 1943.)

1695. Sverige. Skagerrak. Sejllobet Ellösefjorden—Havstensfjorden (Norra Uddevallaleden). Udlagte og optagne Kabler. Forbud mod Ankring.

(U. f. s. Nr. 48/2285. Stockholm 1943.)

A. I Sejllobet *Ellösefjorden—Havstensfjorden* er udlagt to Belysningskabler, som følger:

Nr. 1: Fra *Rappö S.*-Pynt paa c. $58^{\circ} 12',_{5}$ N. $11^{\circ} 30',_{2}$ E. i SW.-lig Retning til den N-ligste Pynt (*Märrpallen*) S. for Sejllobet.

Nr. 2: Fra *Tärnskär* paa $58^{\circ} 12',_{35}$ N. $11^{\circ} 29',_{70}$ E. i SE.-lig Retning til Fastlandet SE. for Sejløbet (*Albrektsholmens* Varde).

Kablerne er ved Landingsstederne afmærket med Advarselstavler.

B. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra begge Sider af hvert af Kablerne.

C. Følgende Kabler er optaget:

1. Kablet i *Malö Sund* paa c. $58^{\circ} 12',_{5}$ N. $11^{\circ} 30',_{1}$ E. fra *Märrpallen* til *Flatön* (E. f. S. Nr. 8/406 1941).

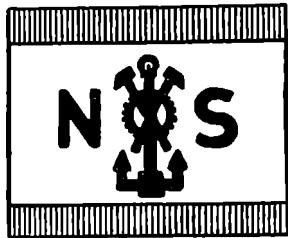
2. Kablet over *Malö Sund* mellem *Orust* ($58^{\circ} 11',_{58}$ N. $11^{\circ} 28',_{05}$ E.) og *Malö* ($58^{\circ} 11',_{68}$ N. $11^{\circ} 28',_{90}$ E.) (E. f. S. Nr. 14/607 1941).

3. Kablet over *Björnsundet* (mellem *Rappö* og *Stora Björnholm*) (E. f. S. Nr. 2/276 1943, Punkt 1).

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
i*
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY-



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DE

FORENEDE

BUGSERSELSKABER

KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

AARHUS

Telefon: 6280

Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„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

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERSTelefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

RUDKØBING

Erik Andersens Eff.

K. H. FRIIS

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibsmægleren“

Telefoner: 169 - 173

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

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262

Stat 2.

Privat 1030

Telegr.-Ad.

»Hude«.

Svendborg

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 47

FREDAG 26. NOVEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Rapporterne fra de oversøiske Markeder er uden større Ændringer. Konkurrencen mellem Befragterne om de faa neutrale Skibe, der er til Disposition, er stadig lige stor, og Raterne, der betales for disse Skibe, ligger derfor paa et helt andet Niveau end for den Tonnage, der faar Fragterne fastsat af en eller anden Myndighed. Det er saaledes ikke mere end et Par Uger siden, at svenske Blade meldte, at en Ladning Hvede i Sække fra River Plate til Callao var afskibet med en Damper hjemmehørende i Peru til \$22, medens der samtidigt maatte betales \$35 for en neutral Baad.

Om Tildelingerne af Skibsrum til de forskellige engelske og amerikanske Markeder foreligger der kun faa Meldinger. Sukker fra Cuba til Northern Range og Golfen synes at være sluttet ret livligt, og det samme gælder for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og brasilianske Havne som Rio og Santos, hvorimod det stadig kniber med at faa Tonnage for Kul til Argentina. Malmtransporterne til Northern Range har ligeledes haft de amerikanske Skibsfartsmyndigheders Bevaagenhed. Der er saaledes sluttet Tonnage for Malm saavel fra Forindien og Sydafrika som fra Brasilien, Chile og Peru. Raterne i disse Trades er uændrede.

Englænderne søger stadig Skibe for Kul fra Østkysten og Wales til Azorerne og Suezomraadet til de uændrede Rater af 70/- resp. 90/-. Endvidere meldes om adskillige Slutninger for Kul saavel fra Humber og Tyne som fra Wales til Nordafrika og Syditalien, men uden Rateangivelse. — Salt fra Aden til Calcutta indikerer uforandret 35 Rupees.

I de frie Trades er det stadig Tonnageefterspørgslen fra River Plate, der dominerer. Stykgods fra Buenos Aires til Suez eller Basrah forsøges nu til \$180, og et stort neutralt Skib er sluttet for Stykgods fra Rosario og Buenos Aires til Mexico til \$110 pr. 40 cbft. — Der udbydes ligeledes stadig mange Stykgodsladninger til Venezuela og Sydafrika til uændrede Rater. For Hvede Buenos Aires/Callao noteres \$37.50 og Buenos Aires/Rio er sluttet til 58 Pesos.

Paa vore hjemlige Markeder er der stadig jævn god Efterspørgsel. Nominering af Tonnage for Kul og Koks fra Tyskland til Danmark er stadig begrænset, men adskillige Baade har dog fundet Beskæftigelse i denne Fart. Malmfarten fra Luleå til Tyskland er meget livlig og har taget Tonnage for helt hen til 10. Decbr. Lastning. I tysk Kystfart søges stadig Tonnage for Transport af Kul, Korn, o. s. v.

Svenska Handelsbankens Fragtindeks for Trafiken paa Sverige viser for Oktober Maaned en Opgang paa 1 Point til 304. Indekset for Kul, Oliekager og indgaaende Fragter i det hele er uforandret 270, medens Indekset for udgaaende Fragter er steget fra 336 til 337. Trævareindekset er uforandret 415, men Papiromasse-Indekset er steget fra 256 til 259.

STADIG LIVLIG HANDEL MED SMAASKIBE

Som allerede tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* gør der sig for Tiden en meget livlig Handel med Smaaskibe gældende. Listen over de Skibssalg, der finder Sted hver Maaned, er stadig voksende.

Det kan i denne Forbindelse nævnes, at Bladet *Skipperen*, der er Medlemsblad for Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, for Oktober Maaned bringer en Liste, der omfatter ikke mindre end 16 Skibe.

DØDSBUDSKABER FRA UDLANDET

Maskinmesterforeningens Medlemsblad *Maskinmesteren* bringer i sit sidst udkomne Nummer en Række Nekrologer over Maskinmestre, der er omkommet paa Havet eller i Udlandet.

Fra Halifax i Nova Scotia er der til Hustruen i Espergærde indløbet Meddelelse om, at Maskinchef *Vagn Aage Skakke* i Begyndelsen af August Maaned er død af et Hjerteslag. Han var Søn af Skibsfører L. N. Skakke. Efter at have taget sine Eksaminer, ansattes Skakke i 1921 i Ø. K. og Aaret efter i C. K. Hansens Rederi, men allerede i 1923 traadte han over i A. P. Møllers Rederi, hvor han ti Aar senere udnævntes til Maskinchef. Ved Krigens Udbrud sejlede Maskinchef Skakke med *Guðrun Mærsk*, men kom senere i Land i England paa Grund af Sygdom. Fra den Tid og indtil hans Død savnes enhver Underretning om ham.

Kun 23 Aar gammel er Maskinassistent *Olaf Poulsen*, der havde sit Hjem i København, omkommet som Følge af Krigsforlis. Efter at have taget sine Eksaminer mønstrede han ud med Dampskibsselskabet Myrens Damper *Astrid*. Senere sejlede han med Ove Skous Damper *Hanne*, hvor Døden nu har indhentet ham. Han efterlader sig sine Forældre og sin Forlovede.

Ligeledes som Følge af Krigsforlis er den 26-aarige Maskinmester *Thomas Thomasen Nielsen*, Skive, den 16. Marts død paa et Hospital i Sidney. I 1937 mønstrede han ud med Myrens Damper *Asbjorn*. Siden har han ikke været hjemme, og kun enkelte Røde Kors-Breve har Familien modtaget fra ham, og det var ogsaa et Røde Kors Brev fra Canada, der har berettet om hans Død i Australien. Nielsen efterlader sig sin Mor, der er Enke med seks Børn.

Til Familien i Ribe er der indløbet Efterretning om, at Maskinmester *Ib Windfeld-Hansen* er omkommet, 50 Aar gammel. Maskinmester Windfeld-Hansen var oprindelig ansat paa Elektricitetsværket i Ribe, men da Kommunen i sin Tid overtog Værket, rejste han til Canada, hvor han opholdt sig i seks Aar. Efter sin Hjemkomst sejlede han som Maskinmester i Ø. K. og Rederiet J. Lauritzen. Den 9. April 1940 laa han paa et Hospital i Bergen for en Forbrænding, han havde paadraget sig om Bord. Efter et Ophold herhjemme mønstrede han atter ud. Det Forlis, der kostede ham Livet, fandt Sted i den hjemlige Fart, og hans Lig er nu fundet og jordfæstet i Ribe. Han efterlader sig sin Hustru, to Børn og sin gamle Mor, Enke efter Landstingsmand, Bankdirektør Windfeld-Hansen i Ribe.

Endvidere bringer Bladet Nekrolog over Maskinassistent *Carl Chr. Hørlyck*, der omkom ved *Ellensborgs* Minesprængning ved Svenskekysten.

NI AF SØMANDSHØJSKOLENS ELEVER ER DØDE PAA HAVET.

Sømandshøjskolen i Svendborg har holdt sit 37. Saaarsmøde, hvor Forstander *Bollerup* aflagde en Beretning om Virksomheden i det forløbne Aar. Her under oplæste han Navnene paa de af Skolens tidligere Elever, som har fundet Døden paa Havet. Det

viste sig, at ialt ni af Skolens gamle Elever var kommet som følge af Krigsforlis.

Det oplystes iøvrigt, at Skolen ialt har haft 97 Elever, delt paa to Hold, men herudover har der boet en Del Sømænd paa Skolen, og de har deltaget i den almindelige Undervisning, men for kort til at faa deres Eksamenspapirer.

JULEHILSENER TIL SØENS FOLK

I Lighed med i Fjor vil der gennem Statsradiofonien fra den 10. December i en Periode paa ikke over fjorten Dage blive sendt Julehilsener fra herboende Paarørende til dansk Sømænd i Udlandet og til Slægtninge paa Færøerne og i Island.

Meddelelse om, at man ønsker at sende en saadan Hilsen, skal gives til den stedlige Politimester eller Politimyndighed som f. Eks. Sognefogeden, der skal samle Navnene paa Lister, som sendes til Udenrigsministeriets Pressebureau. Hilsenerne bliver ikke individuelle, men bestaar kun af den paagældende Afsenders Navn og Adresse samt Titel og Navn paa Modtageren. Politimesteren har Pligt til at konstatere Afsenderens Identitet.

De sidste Navnelister skal være Indenrigsministeriet i Hænde senest den 12. December. Senere modtagne Lister bliver ikke ekspederet.

FREMIDSPROBLEMER FOR TANKTONNAGEN

I det tyske Søfartsblad *Hansa* har den svenske Professor i Socialøkonomi, Dr. *Sven Helander*, skrevet en interessant Artikel om Tanktonnagens Fremtidsproblemer.

Indledningsvis hævder den svenske Professor, at den af Krigen foraarsagede almindelige Tonnagetrang i Løbet af et eller to Aar efter Krigen vil blive afløst af et Tonnageoverskud. Dette vil dog ikke gøre sig gældende saa hurtigt for Tankskibenes Vedkommende. For det første har Tankskibene været et af de tyske Ubaades Hovedmaal, og for det andet har Tankskibsbyggeriet paa Grund af disse Skibes specielle Konstruktion taget betydelig længere Tid end Byggeriet af almindelige Fragtbaade. Man skulde derfor mene, at Manglen paa Tankskibe vil være følelig i ret lang Tid efter Krigen.

Udviklingen indenfor Olieindustrien kan imidlertid paa flere Maader komme til at spille ind. Professoren mener f. Eks., at Olieledninger over Land vil blive gennemført i langt større Udstrækning, end Tilfældet er nu, og at Fordelingen af Olie fra Oliecentrene til Forbruger-Landene vil blive arrangeret paa en mere praktisk Maade, end Tilfældet nu er.

Saaledes paapeger Professor Helander det urimelige i, at Tyrkiet hidtil har købt sin Olie i Amerika, nedens Rumænien sendte sin Olie til England eller Frankrig. Hvis der fandt en større Omlægning Sted i den internationale Transport af Olien, kunde en væsentlig Del af Tankskibsflaaden overflødiggøres.

NY LEDER AF SVENSKA AMERIKA-LINIENS PASSAGERAFDELING I GÖTEBORG

Den hidtidige Leder af Svenska Amerika-Liniens Passagerafdeling, Direktør *Alfred Sjöberg*, har nu besluttet sig til at træde tilbage fra sin Stilling efter at have været ansat i den svenske Linie lige fra dens Start i 1915.

Direktør Sjöbergs Afløser bliver Friherre *Göran von Essen*, der er Svigersøn af Generalkonsul *Axel Jonsson*. Friherre von Essen har i en Del Aar været knyttet til Liniens amerikanske Afdelinger.

Iøvrigt oplyses det, at Liniens Leder i Amerika, Direktør *Hilmer G. Lundbeck*, der nu er højt oppe i Halvfjerdserne, har ønsket at trække sig tilbage. Han afløses af Sønnen, Direktør *Hilmer G. Lundbeck* jun.

FRA SVENSKA VÆRFTER

Fra Ekensberg Varv har der været Prøvetur paa det af Enhörning Kemiskt-Tekniskt Aktiebolag bestilte Tankmotorskib *Skansen*. Dette Skib er af Værftets Standardtype paa 1.000 Tons. Det er bygget til Lloyds Registers højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde 55 Meter, Bredde 9 Meter og Dybde 4,4 Meter. Atlas Diesel har leveret Hovedmaskineriet, der bestaar af en 4-cylindret Polar Dieselmotor paa 680 effektive Hestekræfter ved 260 Omdrejninger i Minuttet. Skibets Gennemsnitsfart bliver 11,8 Knob.

Der har fra Nya Warvet paa Lidingön været Prøvetur paa Motorbugserbaaden *Flink*, som er bestilt af Aktiebolaget Bunkeroljer i Göteborg. Baaden, som kölstraktes den 20. Maj i Aar, er beregnet til Person- og Godsbefordring for Broströmrederiernes Regning i Göteborgs Havn. Hoveddimensionerne er: Længde 13,2 Meter, Bredde 3,6 Meter og Dybde 1,7 Meter. Maskineriet bestaar af en to-cylindret Skandia-Motor paa 105 effektive Hestekræfter ved 50 Omdrejninger i Minuttet. Farten er 8,2 Knob.

ER SEJLSKIBENES DAGE ENDNU IKKE TALTE?

Det finske Søfartsorgan *Finlands Sjöfart* bringer i sit sidst udkomne Nummer en Artikel, hvori man opkaster det Spørgsmaal, om de hvide Sejls Tid endnu ikke skulde være forbi. Bladet skriver, at der fra forskellige Dele af Verden indløber Rapporter om et Skibsbyggeri, der varsler en Renaissance for de store Sejlskibe, og Bladet citerer videre en tysk Oversigt, hvori det udtales, at det under Krigen, hvor Skibsværfterne mangler Materialer som Jern og Staal, ligger nær at antage, at man vil forsøge paa at bygge Skibe, der kræver mindre Mængder af disse Materialer. Men meget kan endvidere tyde paa, at man ogsaa regner med en Sejlskibsfart i Overgangsperioden efter Krigen. Eksempelvis nævnes, at de baltiske Lande og da navnlig Estland har besluttet sig til at bygge en større Sejlskibsflaade til Kystfarten i Østersøen.

Fra Portugal, Spanien, Italien og Grækenland kommer der Rapporter om talrige Nybygninger af Sejlskibe, ikke alene til Kystfart, men ogsaa til Langfart. Disse Skibes Drægtighed varierer mellem 150 og 300 BRT., og de skal alle forsynes med Hjælpemotor.

Videre fremhæves det, at Tonnageknapheden ogsaa har trukket Sejlskibe til Farten mellem De Forenede Stater og Sydamerika og mellem Afrika og Indien, samt i forskellig anden Fart.

Ligesom andre sydamerikanske Stater er Brasilien i stor Udstrækning gaaet over til at anvende Sejlskibe i Kystfart, og endvidere forlyder det, at De Forenede Stater i den senere Tid planmæssigt har arbejdet paa at frigøre Damp- og Motorskibstonnagen fra Farten paa det caribiske Hav ved at indsætte et stort Antal Skonerter i denne Fart. Det oplyses, at disse Skibe skal være bygget paa Haiti, Jamaica og i St. Domingo. Materialerne kommer fra De Forenede Stater, og Import- og Eksportbanken i Washington yder Byggelaan til de Værfter, der bygger Sejlskibe.

Hvad angaar det japanske Træskibsbyggeri, foreligger der ogsaa forskellige Meddelelser. Den tyske Oversigt melder om en Byggeplan, der skal strække sig flere Aar frem i Tiden, og det skal være Japans Hensigt at sikre ikke alene sig selv, men ogsaa Forbunds-fæller i Østen en effektiv Sejlskibsflaade, som ogsaa i Fremtiden skal tildeles vigtige Transportopgaver. Saaledes hævdes det, at der paa de tidligere engelske og amerikanske Værfter i Shanghai nu bygges forbedrede Enhedstyper af Motorsejlere i Serier. Det skal ikke alene være Hensigten at indsætte dem i Fart mellem Japan, Korea, Kina og Manchukuo, men ogsaa skyde dem ind i en Fart, der kan betyde en Lettelse i den voksende Trafik paa de nye Interesseomraader.

Ogsaa den hæderværdige kinesiske Djonke staar paa Programmet, idet den skal bygges i forbedrede og moderniserede Typer.

I den i det finske Blad citerede Oversigt nævnes til sidst, at baade i Østasien, Europa og Amerika er der under Krigen indledet et Seriebyggeri af Sejlskibe. For Størstedelen drejer det sig om 300 Tonnere med Hjælpe maskineri.

Man kan ganske vist imødesee, at de store Sejlskibes Tid af økonomiske Grunde er forbi, men man maa

imødesee, at nye Sejlskibstyper vil blive sat ind, saa de med Held kan hævde sig i Kysttrafik og Nærtrafik.

DEN AMERIKANSKE SKIBSBYGNING.

Den amerikanske Skibsbygning synes stadig at arbejde i et enormt Tempo. De sidst tilgængelige Oplysninger fra Amerika fortæller saaledes, at alene Henry Kaisers Værft i Oktober Maaned byggede fire Hangarskibe og 32 Skibe af Liberty-Typen.

60 Aar siden Færgefarten over Storebælt begyndte.

Paa Onsdag er det 60 Aar siden, at Færgefarten over Storebælt indledtes, og dermed skabtes en ny Æra i vort Trafikvæsens Historie. Overfarten med de almindelige Dampere betød store Udgifter ved Omladninger etc., og det havde allerede længe staact Ledelsen klart, at det vilde betyde en meget stor Lettelse, hvis der indførtes Færgefart mellem Korsør og Nyborg, men Betænkelighederne var store. Mange frygtede, at baade Færger, Vogne og Gods vilde gaa tabt i Tilfælde af haardt Vejr.

Der blev imidlertid arbejdet videre med Planerne, og i 1874 var man naaet saa langt, at en nedsat Kommission kunde tilraade, at man paa Bæltet gik over til Færgefarten, men der skulde endnu gaa nogle Aar, før Myndighederne vilde gaa med til disse Planers Realisation. Endelig havde man imidlertid i Sommeren 1883 faaet færdigbygget de to Dampfærger *Korsør* og *Nyborg*. Lidt hen paa Efteraaret blev der givet officiel Meddelelse om, at der fra den 1. December — »saa vidt Forholdene tillod det« — vilde blive sat Dampfærger ind i Farten mellem Nyborg og Korsør.

De to Færger, der skulde sættes ind i Bæltfarten, var bygget i Malmø, og hver af dem havde kostet 608.000 Kroner at bygge — et meget beskedent Tal, naar man tager i Betragtning, hvad det i Dag koster at bygge en Færge.

Korsør var den først byggede af disse to Færger, og da den skulde forlade Værftet i Malmø, var det nødvendigt at fjerne et Stykke af Molen, før den overhovedet kunde slippe ud af Havnen. Det gav Anledning til, at forskellige Mennesker heri saa et daarligt Varsel for Togfærgernes Fremtid. Bedre blev det naturligvis ikke, da der hen paa Foraaret næste Aar opstod en voldsom Brand om Bord i denne Færge.

I Begyndelsen lod man ikke disse Færger sejle om Natten. Det var to efter Datidens Forhold meget store Skibe, som man var meget betænkelig ved at manøvrere i Mørke. Det er dog i denne Forbindelse værd at bemærke, at disse Færger ikke var større, end at hver enkelt af dem kunde staa paa Dækket af en af vore moderne Motorfærger.

De to første Togfærger viste sig at være solidt Arbejde, idet de holdt ud en Menneskealder. Medens de endnu var i Fart, byggedes yderligere to Hjulfærger, nemlig *Sjælland* og *Storebælt*, og endelig kom de to Skruefærger *Christian IX* og *Odin*, som begge er bygget hos Burmeister & Wain i henholdsvis 1908 og 1910. Begge disse Færger er i stadig Fart.

I Slutningen af Tyverne kom den saa haardt tiltrængte Modernisering af Færgefarten. Indenfor Handelsflaaderne havde man længe benyttet sig af Dieselskibenes mange Fordele, men Færgevæsenet kom først med Kristi Himmelfartsdag i 1927, da Danmarks første Dieselfærge *Korsør* gled ind i Færgelejet. Denne Færge var bygget paa Helsingør Skibsværft, medens Burmeister & Wain havde leveret Motorerne. Senere er Dieselfærgerne *Sjælland* og *Nyborg*, der hver kostede mellem 2 $\frac{3}{4}$ og 3 Mill. Kroner at bygge, og endelig *Storebælt* kommet til.

Alle disse Færger har Burmeister & Wain-Dieselmotorer. De har Plads til 1500 Passagerer og sejler med en Fart af 15 Knob. Et særligt Fremskridt var det, da Statsbanerne i 1930 indsatte den særlige Automobilfærge *Heimdæl* paa Ruten over Bæltet. Denne Færge kan foruden 50 Automobileer give Plads til 600 Passagerer, og endelig kom i 1936 Motorfærgen *Freja*, der har Plads til 35 Automobileer og 1000 Passagerer.

I de svundne 60 Aar er der selvsagt sket et meget stort Opsving i Befordringen af Gods og Passagerer mellem Korsør og Nyborg. Det kan saaledes eksempelvis nævnes, at der i Aaret 1884—85 befordredes 141.000 Passagerer over Bæltet, medens dette Tal i Aaret 1938—39 var svulmet op til 1.621.000. Paa tilsvarende Maade er Godsbefordringen steget meget væsentligt. I 1884—85 blev der befordret 15.000 Tons Gods over Bæltet, medens det samme Tal i 1938—39 beløb sig til 760.000 Tons, og hertil kom, at der i dette Aar samtidig befordredes 194.000 Automobileer, hvoraf mange var Lastbiler med en betydelig Godsmængde om Bord.

Det er iøvrigt i denne Forbindelse værd at bemærke, at Danmark var det første Land i Verden, der indførte de tresporede Dieselmotorfærger, som har haft saa stor Betydning for den bekvemme og lette Afvikling af Trafikken i Aarene op til denne nye Verdenskrig.

Gaar man iøvrigt ellers tilbage i Storebæltsoverfartens Historie, viser det sig, at der i alle Tilfælde allerede omkring 1100 fandtes en Smakkeforbindelse mellem Korsør og Nyborg, men det var Søfartskongen Christian den Fjerde, der oprettede den første regelmæssige Postforbindelse over Bæltet, samtidig med at han fik oprettet en lignende Forbindelse mellem København og Hamburg. De nye kongelige privilegerede Postsmakker kom i Fart Juleaftensdag 1624, men de havde den væsentlige Ulempe, at de kun sejlede, naar Vind og Vejr tillod det, og en Overfart kunde af og til tage mellem to og tre Døgn, ligesom det nogle Gange hændte, at en Smakke gik ned med Mand og Mus.

I 1828 indgik det første Dampskib paa Ruten. Det var Damperen *Mercurius*, der imidlertid ikke sejlede om Vinteren, da man nærede Betænkeligheder for, at Isen skulde kunne ødelægge dens Hjul.

Da Planerne om en Færgeforbindelse første Gang kom frem, skyldtes det et engelsk Konsortium, der fremsatte et Tilbud om Bygningen af en tresporet Færge, men Planen stødte paa mange Vanskeligheder og kunde — som sagt — først realiseres efter mange og lange Forhandlinger.

Som man vil se, er der sket mange og store Forandringer i de 60 Aar, der er gaaet, men i de sidste Aar, inden denne store Krig brød ud, stod Korsør—Nyborg-Overfarten som en af de fineste og bedst betjente Ruteforbindelser i Verden, og Eksperter fra Udlandet, ikke mindst fra Amerika, har været paa Storebælt for at studere denne Færgefart.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Udvidet Samarbejde med Schweiz

Efter forudgaaende Delegationsforhandlinger er der den 15. November i Bern blevet undertegnet en dansk-schweizisk Tillægsaftale til den i August afsluttede Vareudvekslingsaftale for indeværende Halvaar, der omfatter en Indførsel og Udførsel paa 12½ Mill. Kr. hver.

Ved Tillægsaftalen forudses yderligere en Udførsel her fra Landet paa 9,4 Mill. Kr. omfattende navnlig Læggekartofler, Saasæd, Frø og Heste. Indførslen bestaar hovedsagelig af Garner og Metervarer, Medicinal-Kemikalier, Maskiner, Jern- og Metalvarer, Manufakturvarer og Baand, derunder Snørebaand og Baand til Skrivemaskiner.

Køleanlæg i Fiskekuttere

Der kommer nu Meddelelse om et nyt Led i Moderniseringen af den danske Fiskerflaade, idet man vil begynde at installere Køleanlæg i Kutterne.

Den kendte Fiskeskipper, *Christian Venø*, Esbjerg, der ejer Kutterne »Dora Venø« og »Johnny Venø«, fører i Øjeblikket Forhandlinger med et københavnsk Ingeniørfirma om Installering af Køleanlæg i de to Kuttere. Det vil koste ca. 10.000 Kr. for hvert Skib.

Chr. Venø udtaler, at han ikke vil være afhængig af Isværkets Produktion, og at han derfor vil prøve med Køleanlæg i Kutterne.

Sejlet uden Styrmand

Ved Sørensen i København var der rejst Tiltale mod Skibsreder G. Schiønemann, København, og Skibsfører Edvard Lange, fordi Motorgaleasen »Lopra Oyme« tre Gange senest i Maj i Aar havde sejlet i Fart paa Norge uden at have Styrmand om Bord, skønt Skibet var over 100 Tons.

Skibsfører Lange erkendte ved et Forhør forleden, at dette var rigtigt nok, men det var ikke forsælligt, og han havde ikke haft nogen økonomisk Fordel deraf. Anklagemyndigheden frafaldt derefter Tiltale mod Skibsfører Lange, medens Skibsreder Schiønemann, der ligeledes erkendte sig skyldig, vedtog en Bøde paa 50 Kr.

Skibssalg

Skibsfører A. P. Jensen, Yderby, har solgt Motorskonnerten *Stella* af Yderby til Skibshandler H. E. Jensen, Helsingør. Overtagelsen sker straks. Købesummen er ukendt.

To Navigationskursus i Thyborøn

Styrmand *Gudjohnson* paabegyndte for 4 Aar siden et Navigationskursus i Thyborøn i et Lokale paa Sømandshjemmet. Dette Kursus er siden fortsat og tæller i Aar 14 Elever. Den voksende Tilslutning har medført, at Toldbetjent, Styrmand V. K. Pedersen forrige Efteraar i sit Hjem ogsaa optog denne Undervisning, som nu har 9 Elever.

Der er indsamlet et ikke ringe Pengebeløb til Opførelse af en Bygning for Undervisningen, og man ventner nu blot paa, at Tiderne skal gøre Planens Realisation mulig.

Tre Sømandsromaner

»Vikingen«s Forlag har i disse Dage udsendt tre Sømandsbøger, hvoraf den betydeligste er C. C. Tverstedts »De skal nok blive glemte«. Bogens Handling er fra Vinteren 1939—40 og henlagt til Nordsøen, hvor to danske Skibe sejler sammen. Man følger Skibene paa den farefulde Færd, og de forliser begge. Fra det ene reddes nogle faa Stykker op paa en Flaade, og i mange Døgn driver de afsted over Vinterhavet. Samtidig gaar paa Landjorden den Mand, hvis Bestilling det har været at placere de enkelte i Skibene, og han forstaar, hvorledes han i bitter Forfængelighed har leget Skæbne for mange. Der er i Bogen mange glimrende Typer og godt skildrede Situationer.

Stik modsat er Gustav Kraghs »Leopardlængen«, der skildrer Livet i det hyggelige gamle Nyboder. I Leopardlængen samledes en Gang om Maaneden nogle af de rigtige Nyboderfolk for at høre den gamle Højbaandsmand Sivert Lund fortælle om Nyboders og Flaadens Storhedstid, da Vestindietogter og Ostindietogter var regelmæssig tilbagevendende Begivenheder.

O. M. Brørup Sørensens »Den shanghaiede Præst« maa nærmest betegnes som en Ungdomsbog, hvis Emne er hentet fra de store Sejleres Storhedstid. Bogen er meget spændende og let læst.

Jubilæumsgaver til Fanø Navigationsskole

Fanø Navigationsskole har i Anledning af sit 50 Aars Jubilæum modtaget en lang Række Hilsener og Gaver. Blandt Gaverne er ogsaa en Del Pengegaver til Skolens Fond, saaledes 1000 Kr. fra Østjysk Dampskibsselskab og 1000 Kr. fra Nordby Sogneraad, saaledes at Skolens Jubilæumsfond nu er oppe paa ialt 25.000 Kr.

Er Fiskeribankens Laan for smaa?

I sidste Nummer af »Dansk Fiskeritidende«, Dansk Fiskeriforenings Medlemsblad, rejstes Spørgsmaalet om Finansieringen af den sidste Tids mange Nybygninger af Fiskefartøjer. Der henvises til, at Kutterne nu bygges større end før, og at deres Pris som Følge deraf samt som Følge af Prisstigningen bliver stadig dyrere. Om Reglerne for Laan til disse Nybygninger skrives derefter:

»Byggede en Fisker under de tidligere Tidens Statslaane-forhold en Kutter paa 30 Tons til ca. 24.000 Kr., kunde han almindeligvis laane ca. 15.000 Kr. af Staten, hvilket var mere end 50 pCt. af Byggesummen. Siden Fiskeribankens Oprettelse er navnlig under Krigen Laanevilkårene skærpet betydeligt.

Vil en Fisker i Dag bygge en lignende Kutter, hvis Pris nu er ca. 100.000 Kr., kan han kun laane ca. 30.000 Kr., hvilket svarer til kun ca. 33 pCt. af Byggesummen, til Trods for, at Banken ifølge Loven kan udlåne indtil 66 pCt.

Ved Siden af Fiskeri-Banklaan er ganske vist for Tiden ifølge Lov Særlaan og do. Tilskud til Nybygninger opnaaelige, men alligevel er det saaledes, at hvis Laantageren ikke har betydelig Egenkapital, maa han søge væsentligt Laan andelssteds, og en saadan Fordyrelse har næppe været Forudsætningen ved Fiskeribankens Debut.

Der henvises i Artiklen til det Maal, Staten har sat sig i Retning af at dæmme op for Prisstigningen, og til de Begrænsninger, der med dette Maal for Øje er indført for Laan i Landbrugsejendomme. Men heroverfor hævdes det, at naar Staten begrænser Laanene til de nye Fiskekuttere, medfører dette ikke, hverken at Prisen holdes nede eller at der bygges færre Kuttere. Resultatet bliver blot, at Fiskerne belastes med større Udgifter end ellers fornødent, idet Landets øvrige Banker ikke har taget samme Standpunkt som Fiskeribanken. De andre Banker sætter gerne Penge i Fiskekuttere — blot til en højere Rente.

Et Fyr jubilerer

For hundrede Aar siden opsattes paa Hanstholmen et roterende Lindsefyr af 2den Orden. Det blev anbragt i et Taarn 58 Fod over Grunden og 212 Fod over Havfladen. Det var indrettet til hvert halve Minut at give et Glimt af 15 Sekunders Varighed, og det kunde ses 4 à 5 danske Mil til Søs. Efter Bestemmelserne skulde det i Sommerhalvaaret tændes en halv Time, i Vinterhalvaaret en Time efter Solnedgang og holdes brændende indtil Solopgang. Det tændtes første Gang den 15. December 1843.

Skagens-Museet skal udvides

Fiskerimuseet »Skagens Fortidsminder« med de tre gamle Bygninger paa Svallerbakken i Vesterby har efter femaarig Virksomhed nu opnaaet Statsanerkendelse som kulturhistorisk Provinsmuseum. Efter hvad Formanden, Borgmester *Geisnæs*, oplyser, har Museet modtaget saa mange Gaver, at en større Udvidelse allerede er paakrævet.

Sejlsadsen paa Bornholm

Den 1. December aabner *Dampskibsselskabet paa Bornholm* af 1866 Billeetsalget til Julesejlsadsen. Der afsesles fra København den 19. og 21. December ½ Time før Mørklægningsens Ophør, den 22. December Kl. 11,30 og Juleaftensdag ½ Time før Mørklægningsens Ophør. Hjemreisen fra Rønne kan ske den 26., den 28. eller den 31. December Kl. 22.

Dødsfald

Kaptajn *Carl Lolk*, Trøense, er død paa Svendborg Amtssygehus efter længere Tids Sygeleje, 59 Aar gammel.

Kaptajn Lolk var født paa Taasinge, og allerede fra sin tidligste Ungdom sejlede han. I mange Aar sejlede Carl Lolk i oversøisk Fart, men fra 1920 blev han hjemme paa indenlandsk Fart og sejlede en Overgang mest paa Jylland. Lolk havde netop sidste Sommer solgt sit Skib og købt et lille Husmandssted i Bjernemark.

Tidligere Kaagfører *Laur. P. Randrup*, Randers, er død, 68 Aar gammel. Han var en af de sidste af de gamle Kaagførere, der fragtede Varer ad Gudenaanen ned til Randers. Tillige var han sammen med en Broder Ejer af de kendte Fladbro-Baade, der om Sommeren var stærkt benyttet af Turister.

Liden Tue ...

* Liden Tue kan vælte stort Læs, siger man. I Løgstør har man i disse Dage oplevet, at een Musling har sænket en 7 Tons Baad. Baaden hed »Louise« og var indkommet med Muslinger til Muslingekogeriet. Et af Skaldyrene var paa en eller anden Maade kommet i Klemme i Pumpe-røret, hvorved Vandet trængte ind, saa at Kutteren sank paa dybt Vand.

Sorø-Fabrikant køber to Skibe

Fabrikant *Dahlberg-Hansen* i Sorø har i disse Dage købt to Skibe. Det ene er den tremastede Motorskinnert *Birthe*

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.

Brodersen af Esbjerg, der tilhørte Grosserer Chr. Mærsk Brodersen. Prisen var 95.000 Kr. Birthe Brodersen laster 210 Tons dw. og er bygget i Sverige 1907 af Fyr. Den er udstyret med en 100/120 HK. Vølund Motor.

Skibet er den tidligere svenske Skonnert *Nauta*, der i Fjor blev bjærget i Storebælt efter en Stranding og sat i Stand. Grosserer Mærsk-Brodersen købte Skibet i Juni i Aar for ca. 45.000 Kr. og har ladet sætte ny Motor i.

Endvidere har Fabrikanten af Skibsfører N. J. Olesen, Fakse Ladeplads, købt Motogaleasen *Gunna*. Dette Skib laster ca. 100 Tons d.w. og er bygget af Staal i Waterhuizen 1912 og er forsynet med en 48 HK. Alliance Motor. Prisen for dette Skib har været ca. Kr. 40.000.

Begge Køb er formidlet igennem Suenson & Jespersens Skibssalgssafdeling.

Stort Landvindingsprojekt i Jylland

Blandt de mange store Landvindingsprojekter, som i Øjeblikket effektueres, har man nu begyndt paa et Arbejde af ganske usædvanligt Omfang. Det er Norkær Enge mellem Nibe og Løgstør, der nu skal inddæmnes. Efter hvad Bladet *Ingeniøren* meddeler, drejer det sig om en Afvandingsanlæg af 2800 Hektar Eng. Det vil tage tre Aar at gennemføre dette Arbejde, som berører henved 600 Lodsejere.

Juleunderstøttelse til ledige Styrmande

Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad oplyser, at Foreningens Bestyrelse har vedtaget, at man i Lighed med tidligere Aar vil udbetale en ekstra Julehjælp til ledige Medlemmer. Denne Julehjælp andrager 35 Kroner for gifte og 30 Kr. for ugifte.

Postbaad paa dramatisk Tur

Hundested-Kutteren »Herluf Trolle« har været ude paa en dramatisk Tur i Egenskab af Postbaad til Hesselø. Kutteren var afgaaet fra Hundested via Rørvig, men i det tætte Mørke om Aftenen strandede den paa Grunden ved Hagen i Nærheden af Rørvig. Det var umuligt at komme løs ved egen Hjælp. Politiet havde imidlertid hørt Postbaadens vedvarende Arbejde paa Stedet, og Lodsbaaden gik ud. I over tre Timer forsøgte denne derefter forgæves at slæbe »Herluf Trolle« af Grunden. Blandt de fire Passagerer, der var om Bord, befandt sig en gravid Kvinde, der skulde føde paa Nykøbing Sygehus, hvorfor Lodsbaaden tog Passagererne om Bord og sejlede dem ind. Først den følgende Morgen, da Vandet steg, lykkedes det at faa »Herluf Trolle« af Grunden.

Ny Kutter til Skagen

Fra Nyborg Træslibsværft har der været Søsætning af en ny Fiskekutter, der skal leveres til Fiskeskipper *Aage Winther*, Skagen. Kutteren, der bliver paa 40 Tons, fik Navnet »Ciska«, og den ventes færdig til Aflevering i Begyndelsen af Januar Maaned.

Stabelafløbningen overværedes, foruden af Ejeren, til lige af Købmand *Saxberg* og Fiskeeksportør *Bjerregaard*, Skagen, der ved samme Værft faar bygget en Fiskekutter paa 50 Tons.

Frihavn i Barcelona

Den spanske Regering har besluttet, at der skal oprettes en Frihavn i Barcelona. Det er Hensigten i første Række at anvende denne Havn i Vareudbyttet med Sydamerika.

Svenske Skibssalg

Förnyade Angfartygs Aktiebolag Götha har solgt Damperen *Malva* af Göteborg til Rederiaktiebolaget Henckel i Göteborg. *Malva*, som blev bygget i Löödse i 1925, laster 751 Tons og har en Bruttotonnage paa 519 Tons. Maskinkraften er paa 190 Hestekræfter.

Skonnerten *Nanna* af Västervik er af Skibsreder Axel

Hansson i Västervik solgt til Skibsmægler E. Samuelsson i Oskarshamn. *Nanna*, der er bygget af Eg i Svendborg i 1902, laster 300 Tons og har en 90 Hestekræfters Motor.

Redningsbaade forsynet med Destillationsapparater

Det engelske Departement for Transport af Krigsmateriel har bestilt Redningsbaade af Staal til de engelske Tankskibe. Disse Baade skal udstyres med Dieselmotorer, som er i Stand til at give dem en Fart af fem Knob.

Yderligere skal disse Baade forsynes med Destillationsapparater, som skal være i Stand til at destillere Drikkevand af det salte Havvand. Det bestemmes endvidere, at alle engelske Tankskibe i Fremtiden skal have den Slags Redningsbaade.

Fisker druknet under Fiskeri

Den 50-aarige Fisker Chr. Pedersen-Lund, Følle, er druknet under Fiskeri i Kalø Vig. Det blev bemærket fra Land, at hans Baad kængtrede, men inden Hjælpen naaede ud til det Sted, hvor Baaden var kængtret, var Fiskeren gaaet til Bunds. Det er endnu ikke lykkedes at finde den forulykkedes Lig.

Drammens Sjømannsforening jubilerer

Drammens Sjømannsforening, som er den ældste Forening i sin Art i Norge, har i disse Dage fejret 100 Aars Jubilæum. Kaptajn *Erling Madsen* er Foreningens nuværende Formand.

10 franske Dampere solgt til Tyrkiet

Den franske Regering har til Tyrkiet solgt 10 Skibe, som har ligget interneret i tyrkiske Havne. Salgssummen andrager 18 Millioner Schweizer-Francis. Den franske Regering har forbeholdt sig Retten til at købe Skibene tilbage inden seks Maaneder efter Krigens Afslutning.

Perus Kystfart

Perus Kystfart kunde i Aaret 1942 ikke udvise bemærkelsesværdige Resultater. I Tidsrummet fra Januar til September 1942 blev der transporteret 706.000 Tons Gods til en Værdi af 102 Millioner Soles, hvilket vil sige en ubetydelig Fremgang, sammenlignet med det foregaaende Aar.

PERSONALIA

60 Aar

Paa Mandag — den 29. November — fylder Skibsfører i Dampskibsaktieselskabet Torm, Kaptajn *H. P. Andersen*, 60 Aar.

50 Aar

Radiotelegrafist *J. M. Laursen*, der har sit Hjem Kongensgade 48 i Esbjerg, fylder paa Onsdag — den 1. December — 50 Aar.

Ny Isbryder-Fører

Med Aarets Udgang fratræder Havnefoged, Kaptajn *H. Bessel*, Posten som Fører af Havnevæsenets Isbryder *Væderen*. Hans Afløser bliver Havneassistent *A. Poulsen*.

Søretterne

I Henhold til Loven om Søretter uden for København m. m. bekendtgøres det, at Amtet har beskikket Havnefoged *Chr. Møller*, Struer, til at være Søretsmedlem i Ringkjøbing Amt indtil den 31. December 1944.

Guldbryllup

Flv. Skibsfører *Jens Pilegaard* og Hustru, Vindeby, Taastrup, kan paa Mandag fejre Guldbryllup.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGER

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



Medlemsliste

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 25. November 1943.

Nr. 47.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarter tegnes paa alle Egl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kwartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kwartals Begyndelse. Kwartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort. Nr. 201. Østersøen, Arkona—Stettin. 1943. Maalestok: 1 : 150 000. Kortet indeholder Specialkort i Maalestok 1 : 25 000 over følgende Havne: *Sassnitz*, *Stettin* og *Swinemünde*. Pris: Kr. 4.00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

I. Østersøen.

1696. Finland. Bottniske Bugt. Nyt Sejllob afmærket. Sejllob og Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 31/608. Helsingfors 1943.)

I. Et nyt 4,9 m dybt Sejllob er aabnet fra 60° 42' 52" N. 21° 15' 23" E., W. om *Iso Hylkmys* og *Pieni Hylkmys*, E. og N. om *Seiskari* og W. om *Kallikari* til det 6,1 m dybe Sejllob, der fører til *Kirsta Ristikari*. Sejlløbet er afmærket, som følger:

A. Nye Ledebaaker:

1. *Latuskeri* Bagbaake paa 60° 46' 27" N. 21° 12' 04" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 10,5 m.
2. *Kallikari* Forbaake paa 60° 45' 12" N. 21° 13' 11" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 5,5 m.
Baakerne 1 og 2 er overet i Pejling 335°.
3. *Kuliluoto* Bagbaake paa 60° 43' 01" N. 21° 17' 28" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 11,5 m.
4. *Laitakari* Forbaake paa 60° 43' 34" N. 21° 15' 39" E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 5,5 m.
Baakerne 3 og 4 er overet i Pejling 122°.
5. *Seiskari övre* Baake paa 60° 44' 02" N. 21° 13' 02" E. Hvid Trekant med nedadvendt Spids og med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 9,5 m.
6. *Seiskari nedre* Baake paa 60° 44' 11" N. 21° 13' 00" E. Hvid Trekant med opadvendt Spids og med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 5,5 m.
Seiskari övre og *nedre* Baaker er overet i Pejling 175°.

B. Nye Sømærker udlagt:

1. En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa hver af Pladserne:
 - a. $60^{\circ} 43' 21''$ N. $21^{\circ} 14' 38''$ E.
 - b. $60^{\circ} 44' 52''$ N. $21^{\circ} 12' 48''$ E.
2. En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa hver af Pladserne:
 - c. $60^{\circ} 44' 03''$ N. $21^{\circ} 14' 24''$ E.
 - d. $60^{\circ} 44' 50''$ N. $21^{\circ} 13' 00''$ E.

II. Det 7,3 m dybe Sejlløb fra *Hamskeri* W. om *Rouskeri*, *Kivikari*, *Kallikari* og *Santikari*, E. om *Latuseri* og *Iso Lempholm* til *Verkletto* er forandret og er afmærket, som følger:

A. Nye Ledebaaker:

1. *Mailankari* Bagbaake paa $60^{\circ} 48' 49''$ N. $21^{\circ} 14' 00''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: $18,5$ m.
2. *Latuseri* Forbaake paa $60^{\circ} 46' 27''$ N. $21^{\circ} 12' 04''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: $10,5$ m.
Baakerne 1 og 2 er overet i Pejling 22° .
3. *Kallikari* Bagbaake paa $60^{\circ} 45' 10''$ N. $21^{\circ} 13' 18''$ E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: $13,5$ m.
4. *Santikari* Forbaake paa $60^{\circ} 46' 13''$ N. $21^{\circ} 12' 49''$ E. Rød Firkant med hvidt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 8 m.
Baakerne 3 og 4 er overet i Pejling 168° .

B. Nye Sømærker udlagt:

1. En sort og hvid Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $60^{\circ} 41' 31''$ N. $21^{\circ} 08' 10''$ E.
2. En hvid og rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa $60^{\circ} 44' 35''$ N. $21^{\circ} 10' 16''$ E.
3. En hvid Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost paa $60^{\circ} 44' 38''$ N. $21^{\circ} 10' 15''$ E.

C. Inddraget Sømærke:

1. Den sorte og hvide Stage med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa $60^{\circ} 44' 32''$ N. $21^{\circ} 10' 02''$ E.

III. Det 7,3 m dybe Sejlløb fra *Mustaklupu* E. og N. om *Blekungen*, S. om *Hamskeri* og *Flatu* til *Medelklubb* (*Keskikallio*) er forandret og er afmærket, som følger:

A. Nye Ledebaaker:

1. *Kaurssalo* Bagbaake paa $60^{\circ} 38' 27''$ N. $21^{\circ} 14' 18''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 19 m.
2. *Kukinkuoto* Forbaake paa $60^{\circ} 38' 43''$ N. $21^{\circ} 13' 20''$ E. Hvid Firkant med rødt, lodret Midterfelt. Højde over Havfladen: 9 m.
Baakerne 1 og 2 er overet i Pejling 123° .

1697. Estland. Finske Bugt. Odensholm (Osmussaar) SE. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 46/2575. Berlin 1943.)

Paa Grund af et udlagt Kabel er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Linien mellem Punkterne:

- a) *Odensholm* (*Osmussaar*) SE.-Pynt paa c. $59^{\circ} 16',_8$ N. $23^{\circ} 25',_5$ E.
- b) *Kap Spithamn* (*Poosapää*) — c. $59^{\circ} 13',_7$ N. $23^{\circ} 30',_6$ E.

1698. Estland. Nukkö—Vorms Kanal og Moonsund. Kabler udlagt. Forbud mod Ankring.

(N. f. S. Nr. 46/2576. Berlin 1943.)

Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Forbindelseslinierne mellem nedennævnte Punkter:

1. *Söderby—Räägu*.
 - a) c. $59^{\circ} 00',_5$ N. $23^{\circ} 21',_8$ E.
 - b) c. $59^{\circ} 00',_6$ N. $23^{\circ} 24',_5$ E.

2. *Uppholm—Pullapää.*
a) c. $58^{\circ} 58',4$ N. $23^{\circ} 22',1$ E. b) c. $58^{\circ} 56',6$ N. $23^{\circ} 27',3$ E.
3. *Saksby—Sääreneem.*
a) c. $59^{\circ} 00',7$ N. $23^{\circ} 07',3$ E. b) c. $58^{\circ} 58',9$ N. $22^{\circ} 56',6$ E.
4. *Werder—Kuivaste.*
a) c. $58^{\circ} 34',5$ N. $23^{\circ} 30',6$ E. b) c. $58^{\circ} 34',2$ N. $23^{\circ} 23',7$ E.
1699. Estland. Dagö S. Soölo Sund. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
(N. f. S. Nr. 46/2577. Berlin 1943.)
Paa Grund af et udlagt Kabel er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Forbindelseslinien mellem Punkterne:
a) *Emmast* paa c. $58^{\circ} 41',4$ N. $22^{\circ} 34',6$ E.
b) *Kap Pammerort* c. $58^{\circ} 37',9$ N. $22^{\circ} 34',5$ E.
1700. Estland. Ösel NW.-Kyst. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
(N. f. S. Nr. 46/2578. Berlin 1943.)
Paa Grund af et udlagt Kabel er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Forbindelseslinien mellem Punkterne:
a) c. $58^{\circ} 23',6$ N. $21^{\circ} 54',4$ E., *Vilsand* NE.-Pynt.
b) c. $58^{\circ} 24',3$ N. $21^{\circ} 57',2$ E.
1701. Estland. Riga Bugt. Arensburger Bugt. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
(N. f. S. Nr. 46/2579. Berlin 1943.)
Paa Grund af et udlagt Kabel er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Forbindelseslinien mellem Punkterne:
a) *Ramasaar* paa c. $58^{\circ} 13',1$ N. $22^{\circ} 30',3$ E.
b) *Abro* — c. $58^{\circ} 10',5$ N. $22^{\circ} 30',4$ E.
1702. Estland. Riga Bugt. Testama Bugt. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
(N. f. S. Nr. 46/2580. Berlin 1943.)
Paa Grund af et udlagt Kabel er det forbudt at ankre inden for en Afstand af 0,5 Sm fra begge Sider af Forbindelseslinien mellem Punkterne:
a) c. $58^{\circ} 14',8$ N. $24^{\circ} 05',5$ E. b) c. $58^{\circ} 09',3$ N. $24^{\circ} 00',5$ E.
1703. Letland. Libau. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 46/2581. Berlin 1943.)
Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber i Havneindløbet fra Forhavnen til *Stadtkanal* i *Libau* paa c. $56^{\circ} 31',6$ N. $21^{\circ} 57',7$ E.
1704. Tyskland. Memel. Seetief. Sømærker udlagt.
(N. f. S. Nr. 46/2613. Berlin 1943.)
En hvid Spirstønde med henholdsvis Nord- og Sydtopbetegnelse er udlagt paa hver af Pladserne:
a) c. $55^{\circ} 41',5$ N. $21^{\circ} 08',3$ E., i 4 m Vand.
b) c. $55^{\circ} 41',2$ N. $21^{\circ} 08',5$ E., i 4 m Vand.
Sømærkerne angiver Grunden i *Memeler Seetief*, W. for *Schmelzer* Sejlløb.
1705. (T). Tyskland. Pillau. Pillauer Rinne. Tilsanding. Sømærker flyttet.
(N. f. S. Nr. 46/2558. Berlin 1943.)
Da S.-Kanten af *Lausangel*, c. 40 m SE. for den tidligere Plads for den sortmalede Spidstønde 4, har skudt sig ud indtil c. 15 m fra Ledefyrilinien, er den rødmalede Lystønde B flyttet til c. $54^{\circ} 37',37$ N. $19^{\circ} 54',12$ E. og den sorte Spidstønde 4 til c. $54^{\circ} 37',40$ N. $19^{\circ} 54',19$ E.
I Nærheden af Lystønde B er der overalt 5 m Vanddybde.
Ved Spidstønde 4 maa man ikke komme NE. for Ledefyrilinien.
1706. Tyskland. Pillau. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 46/2559. Berlin 1943.)
Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem Punkterne:
a) $54^{\circ} 37' 59''$ N. $19^{\circ} 55' 03''$ E. c) $54^{\circ} 38' 15''$ N. $19^{\circ} 54' 32''$ E.
b) $54^{\circ} 37' 58''$ N. $19^{\circ} 54' 32''$ E. d) $54^{\circ} 38' 11''$ N. $19^{\circ} 55' 01''$ E.

1707. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 46/2560. Berlin 1943.)
Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber:
a) i Sejllobet mellem Bølgebryderen og Indsejlingerne til Havnebassinene I og II,
b) i Indsejlingen til Forhavnen.
c. 54° 31' N. 18° 34' E.
1708. (T). Tyskland. Rixhöft N. Midlertidigt Forbud mod Sejlads og Fiskeri.
(Meddelelse fra Min. f. Handel, Industri og Søfart 18/11 1943.)
I Tiden: 22.—28. November 1943, begge Dage inklusive, er al Skibsart og Fiskeri forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
a) 55° 03',₀ N. 18° 10',₀ E. c) 55° 06',₀ N. 18° 33',₀ E.
b) 55° 09',₀ N. 18° 13',₀ E. d) 55° 00',₀ N. 18° 30',₀ E.
1709. (T). Tyskland. Funkenhagen—Jershöft. Forbudt Omraade.
(N. f. S. Nr. 46/2561. Berlin 1943.)
Indtil Slutningen af Januar 1944 er al Sejlads forbudt i et Omraade inden for en Linie gennem følgende Punkter:
a) 54° 55' N. 16° 12' E. d) 54° 39' N. 15° 45' E.
b) 54° 48' N. 16° 20' E. e) 54° 49' N. 15° 58' E.
c) 54° 35' N. 15° 48' E.
1710. Tyskland. Oder. Stettin. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 46/2562. Berlin 1943.)
Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber i *Stettin* Havn, hvor *Parnitz* og *Grosse Reglitz* mødes paa c. 53° 24',₉ N. 14° 37',₅ E. samt paa *Parnitz* mellem *Möllnfahrt* paa c. 53° 24',₇ N. 14° 36',₆ E. og *Dunzig Parnitzkanal*, c. 200 m E. for *Petroleumshavnen*.
1711. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Sassnitz. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 46/2564. Berlin 1943.)
Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber inden for en Afstand af c. 250 m paa begge Sider af Linien mellem Fyret paa E.-Molens Hoved paa c. 54° 30',₅ N. 13° 38',₃ E. og den sorte Spidstønde med Ballon ved Havneindløbet.
1712. Tyskland. Kiel Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 46/2566. Berlin 1943.)
Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber i mindre Afstand end 250 m fra følgende Punkter:
a) c. 54° 22',₉ N. 10° 11',₄ E., 400 m 273° fra Undervandsbaadsmindesmærket.
b) c. 54° 22',₂ N. 10° 09',₅ E., 200 m 98° fra *Holtenu* Fyr.
c) c. 54° 20',₄ N. 10° 09',₇ E., 100 m 92° fra Midten af Indsejlingen til *Olympia* Havn.

(Se Tillæg.)

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

1713. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kalvehave NE. Søndre-Knigge. Oplysning om Dybde.
Ved en nylig foretagen Undersøgelse af Dybdeforholdene mellem Sømærkerne *Nordre-Knigge* røde Stage med 2 opadvendte Koste paa 55° 00' 32" N. 12° 11' 23" E. og *Søndre-Knigge* hvide Stage med 1 Halmvisk paa 55° 00' 20" N. 12° 11' 29" E. er der paa denne Strækning ikke fundet Dybder under 2,7 m. Den i Kortet viste Tunge af Grunden *Søndre-Knigge* N. for den hvide Stage med 1 Halmvisk eksisterer ikke.
(Kort Nr. 161.)

1714. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Mærke udgaar.

Efter Opførelsen af *Ulvsundbroen* er det i Kortet angivne Mærke H: „Det højeste af *Borren* overet med en Duc d'Albe til højre for *Koster Brohoved*“, der leder mellem *Søndre-Knigge* og *Nordre-Knigge*, blevet ubrugeligt, idet Duc d'Alben paa c. $54^{\circ} 59',_2$ N. $12^{\circ} 10',_4$ E. selv i klart Vejr er meget vanskelig at se, hvorfor det udtages af Kortet.
(Kort Nr. 161. Danske Lods III, Side 232.)

1715. Danmark. Smaalandsfarvandet. Gron sund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaaling den 18. November 1943 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være $6,1$ m i E.-Siden af Renden, $6,3$ m i Midten af Renden og $4,4$ m i W.-Siden af Renden.
c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 12\frac{1}{4}'$ E.
(E. f. S. Nr. 44/1606 1943.)

1716. Danmark. Smaalandsfarvandet. Helleholm Fyr ESE. Vrag nedsprængt. Vragvager inddraget.

Vraget, der var sunket i $12,5$ m Vand paa $55^{\circ} 10' 13''$ N. $11^{\circ} 17' 24''$ E., c. $2,8$ Sm 109° fra *Helleholm Fyr*, er nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af $9,0$ m. Vragvageren er inddraget.
(E. f. S. Nr. 44/1511 1942. Kort Nr. 143, 160 og 140.)

1717. Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund N. Vrag fjernet.

Det i E. f. S. Nr. 37/1407 1943 nævnte Vrag, der var sunket i 16 m Vand paa Pladsen $55^{\circ} 13' 31''$ N. $11^{\circ} 05' 26''$ E., c. $4\frac{1}{4}$ Sm 337° fra *Omø Fyr*, er fjernet.

1718. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Løb. Siø SE. Midlertidigt udlagte Bøjer inddraget.

De i E. f. S. Nr. 25/1070 1943 nævnte 2 Bøjer, der til Brug for Strømmaalingsarbejder i *Rudkøbing Løb* var udlagt paa c. $54^{\circ} 56',_8$ N. $10^{\circ} 42',_6$ E., er atter inddraget.
(E. f. S. Nr. 25/1070 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1719. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed. Aarhus Radiofyr paa $56^{\circ} 10' 00''$ N. $10^{\circ} 13' 25''$ E. er indtil videre ude af Virksomhed.****1720. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**

(N. f. S. Nr. 46/2584. Berlin 1943.)

Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber inden for en Afstand af 250 m fra begge Sider af nedennævnte Forbindelseslinier a—b og c—d.

1. a) $56^{\circ} 09' 29''$ N. $10^{\circ} 13' 49''$ E.
- b) $56^{\circ} 09' 31''$ N. $10^{\circ} 13' 44''$ E.
2. c) $56^{\circ} 09' 29''$ N. $10^{\circ} 13' 49''$ E.
- d) $56^{\circ} 09' 29''$ N. $10^{\circ} 13' 27''$ E.

1721. Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

(N. f. S. Nr. 46/2585. Berlin 1943.)

Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber inden for en Afstand af 250 m fra Molehovederne ved Havneindløbet.

Frederikshavn: c. $57^{\circ} 26',_1$ E. $10^{\circ} 32',_9$ E.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1722. Norge. Florøy Anduvning. Natspærring.

(N. f. S. Nr. 46/2592. Berlin 1943.)

Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Tiden Kl. 2000—Kl. 0700 i et Omraade, der begrænses, som følger:

Mod Syd: I *Eidet* Kanal af Breddeparallellen:

61° 35',₅ N.

Mod Vest af Forbindelseslinien:

a) 61° 35',₈₂ N. 5° 00',₀ E., *Havernes*.

b) 61° 36',₅ N. 5° 00',₈₅ E., *Øen Roten W.-Pynt*.

Mod Nord af Forbindelseslinien:

a) 61° 36',₁ N. 5° 01',₉ E., *Roten NE.-Pynt*.

b) 61° 36',₇ N. 5° 02',₄ E., *Gulldholm N.-Pynt*.

c) 61° 36',₇ N. 5° 04',₁₆ E., *Botanes*.

1723. Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.

(N. f. S. Nr. 46/2591. Berlin 1943.)

Al Gennemsejling er forbudt:

a) mellem *Bugdoy* paa c. 58° 04',₁₄ N. 6° 53',₈ E. og *Langøy (Kveldsund)*,

b) mellem *Uroy* paa c. 58° 04',₁₄ N. 6° 50',₃ E. og *Prestøy*,

c) mellem *Prestøy* paa c. 58° 04',₅ N. 6° 50',₀ E. og *Tyveholm*,

d) mellem *Eigerøy* paa c. 58° 04',₁₄ N. 6° 49',₃ E. og Fastlandet (*Bjørnsund*).

1724. Norge. Vest-Agder. Ullerøysund Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 21/605. Oslo 1943.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1043 1943 meddeles, at *Ullerøysund Fyr* paa c. 58° 02',₄ N. 6° 56',₄ E. er forandret, saaledes at Grænsen mellem hvidt og rødt Lys i Pejling 224° er flyttet til Pejling 215°.

(E. f. S. Nr. 24/1043 1943.)

(Se Tillæg).

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1725. Island E.-Kyst. Seydisfjörður. Grænse for fartligt Omraade forandret.

(U. f. s. Nr. 48/2293. Stockholm 1943.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/882 1943 meddeles, at W.-Grænsen for det deri nævnte farlige Omraade er flyttet c. 1,₅ Sm mod Vest og forløber nu, som følger:

Fra et Punkt 2,₅₇ Sm 247° fra *Brimnes Fyr* paa c. 65° 18' N. 13° 46' W. i Retning 0° til Fjordens N.-Kyst.

(E. f. S. Nr. 19/882 1943.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1726. (T). Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indløbet aftaget.

Dybden i Indløbet til *Hammerhavnen* paa c. 55° 16',₇ N. 14° 45',₇ E. er paa Grund af Tilsanding aftaget noget, saaledes at den normale Vanddybde, 4,₀ m, ikke overalt er til Stede.

1727. Sverige. Kalmarsund djupränna E. Farvand atter aabnet for Sejlads.

(U. f. s. Nr. 49/2324. Stockholm 1943.)

Sejlløbet E. for *Kalmarsund djupränna* paa c. 56° 40',₀ N. 16° 23',₅ E., der paa Grund af Oprensningsarbejder midlertidigt har været spærret, er atter aabnet for Sejlads.

De søfarendes Opmærksomhed henledes paa det i Farvandet udlagte Stærkstrømskabel samt paa Forbudet mod at ankre inden for en Afstand af 100 m fra dette.

(E. f. S. Nr. 51/1758 1942.)

1728. Sverige. Bottniska Bugt. Norrsundet. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.
(U. f. s. Nr. 49/2323. Stockholm 1943.)
Et Stærkstrømskabel er udlagt paa c. $60^{\circ} 56',_5$ N. $17^{\circ} 09',_4$ E. fra *Kopparfors Aktiebolags* Savværk ved *Norrsundet* til *Granskär*. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 50 m fra begge Sider af Kablet, der er afmærket med Kabelskilte.
1729. Tyskland. Kielerkanalen. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
(N. f. S. Nr. 46/2588. Berlin 1943.)
Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæbenet inden for en Afstand af 250 m fra følgende Punkter:
a) c. $54^{\circ} 20',_6$ N. $9^{\circ} 57',_6$ E.
b) c. $54^{\circ} 22',_6$ N. $10^{\circ} 06',_0$ E.

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

1730. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bredegrund SSE. Vrag afmærket.
Et Vrag, der rager op over Vandet, og som er sunket i c. 7 m Vand paa $55^{\circ} 00'$ ($20''$) N. $11^{\circ} 47'$ ($36''$) E., c. $2,8$ Sm 268° fra *Ore Fyr*, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 30 m NNE. for Vraget, samt med en elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m , anbragt paa en Mast paa Vraget.
1731. Danmark. Smaalandsfarvandet. Raago Flak NW. Vrag afmærket.
Et Vrag, der er under Bjærgning, er midlertidigt sat paa Grund i $4,7$ m Vand paa c. $55^{\circ} 00',_3$ N. $11^{\circ} 15',_3$ E., c. $4,5$ Sm 244° fra *Vejrø Fyr*. Vraget er om Natten afmærket med en klar Lanterne.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1732. Sverige. Kattegat. Halmstad Indsejling. Lystønde genudlagt.
(U. f. s. Nr. 49/2345. Stockholm 1943.)
Efter Afslutning af de i E. f. S. Nr. 14/703 1943 nævnte Uddybningsarbejder i Indsejlingsrenden til *Halmstad* Havn, er Lystønden *Halmstads ränna* paa c. $56^{\circ} 39'$ N. $12^{\circ} 51'$ E. atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 14/703 1943.)
1733. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Styrso NE. Somærke udlagt.
(U. f. s. Nr. 49/2347. Stockholm 1943.)
En sortmalet Tønde er udlagt paa $57^{\circ} 36',_{98}$ N. $11^{\circ} 48',_{45}$ E., NE. for *Bringelbärsholmen* ved *Styrso* NE.-Pynt.
(E. f. S. Nr. 45/1548 1942.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1734. Norge. Troms. Balsfjorden. Storneset Fyr forandret.
(E. f. S. Nr. 21/610. Oslo 1943.)
Storneset Fyr paa $69^{\circ} 27' 28''$ N. $18^{\circ} 58' 33''$ E. er forandret, saaledes at Grænsen mellem rødt og grønt Lys i Pejling 8° er flyttet til Pejling 6° .
(E. f. S. Nr. 43/1570 1943.)
1735. Norge. Senja. Tjeldsundet. Steinlandsstraumen. Oplysning om Dybde. Langkvitneset Fyr forandret.
(E. f. S. Nr. 21/608. Oslo 1943.)
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 43/1571 1943 meddeles, at Dybden paa Grunden paa c. $68^{\circ} 37',_3$ N. $16^{\circ} 34',_6$ E. er $7,5$ m og ikke, som angivet i Kortet, 10 m.
Ved *Langkvitneset* Fyr paa c. $68^{\circ} 37',_9$ N. $16^{\circ} 36'$ E. er Grænsen mellem hvidt og rødt Lys i Pejling 41° flyttet til Pejling 36° .
(E. f. S. Nr. 43/1571 1943.)

1736. Norge. Senja. Tjeldsundet. Balstadgrunnen Lystønde flyttet.

(E. f. S. Nr. 21/607. Oslo 1943.)

Balstadgrunnen Lystønde paa c. $68^{\circ} 33',_1$ N. $16^{\circ} 20',_3$ E. er flyttet 95 m i SE.-lig Retning til $68^{\circ} 33' 16''$ N. $16^{\circ} 18' 28''$ E.**1737. Norge. Salta. Hamarøy E. Tannøy Fyr forandret.**

(E. f. S. Nr. 21/606. Oslo 1943.)

Tannøy Fyr paa $68^{\circ} 09' 02''$ N. $15^{\circ} 46' 26''$ E. er forandret, saaledes at Grænsen mellem hvidt og rødt Lys i Pejling 168° er flyttet til Pejling 167° .**1738. Norge. Tronheimsfjorden. Gulosen. Sejladsforskrift.**

(E. f. S. Nr. 21/604. Oslo 1943.)

I *Gulosen* SE.-lige Bugt, SE. for Linien mellema) $63^{\circ} 19',_2$ N. $10^{\circ} 12'$ E. ogb) $63^{\circ} 18',_7$ N. $10^{\circ} 10'$ E.skal alle Skibe i Tiden mellem Solnedgang og Solopgang have de reglementerede Lanterner tændt og skal efter eventuelt Tilraab eller Varselskud fra Land straks lægge ind til *Pienes melle* for Kontrol.**1739. Norge. Rogaland. Åmøyfjorden. Kløvningane. Nyt Fyr tændt.**

(E. f. S. Nr. 21/628. Oslo 1943.)

Et nyt Fyr, *Kløvningane Fyr*, er tændt paa $59^{\circ} 01' 32''$ N. $5^{\circ} 46' 42''$ E. og viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 14 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 Pejl. fra 56° til $59^{\circ},_5$. | 6. Grønt i Pejl. fra 209° til 254° . |
| 2. Hvidt i — - $59^{\circ},_5$ - 84° . | 7. Hvidt i — - 254° - $285^{\circ},_5$. |
| 3. Grønt i — - 84° - 192° . | 8. Rødt i — - $285^{\circ},_5$ - 294° . |
| 4. Rødt i — - 192° - 206° . | 9. Hvidt i — - $294^{\circ},_5$ - 301° . |
| 5. Hvidt i — - 206° - 209° . | 10. Grønt i — - 301° - 314° . |

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KØBENHAVN

DAMPSKIBSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**EINAR SCHMITH**
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

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

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**PENSION** for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke**PENSIONSFORSIKRING** er Tidens Løsen**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S**
er Stedet*Anstalten, der er oprettet af danske
Erhvervs- og Funktionærorganisationer,
er statsanerkendt og statskontrolleret.*HOVEDKONTOR: HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. TLF.: CENTRAL 7809**KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.**

(S. OLSEN)

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELGADE 8, MEZZ.**PAKHUS: **TEGLHOLMEN**HOVEDKONTOR:
TLF. C. 3491
C. 11491EFTER KONTORTID KALDES:
S. OLSEN, TLF. RYVANG 539**AARHUS**
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusson«

Telefon Central 12057

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 48

FREDAG 3. DECEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Efter at vi herhjemme i saa lange Tider har været uden Kontakt med Udviklingen paa de oversøiske Markeder, men har været henvist til Oplysninger, der ikke altid kommer fra lige kontrollable Kilder, er det naturligvis vanskeligt at danne sig et eksakt Billede af, hvorledes Tonnagesituationen virkelig ligger.

Paa Trods af de tyske Meldinger om Ubaadens kæmpemæssige Sænkninger af allieret Handelstonnage har det dog endnu ikke været nødvendigt for Englænderne at indføre Brodrationering, og naar man ved, hvilke betydelige Tonnagemængder der tidligere krævedes for at tilføre Øriget de nødvendige Kvantiteter Korn, kan man kun komme til den Slutning, at de Allierede disponerer over betydelig mere Tonnage, end man kunde have Indtrykket af. Ogsaa andre Tegn, saasom de Allieredes militære Aktivitet i Middelhavsrummet, og især i det sydvestlige Stillehav, to Krigsskuepladser, der begge ligger Tusinder af miles borte fra de Baser, hvor Vaahnene produceres, og hvorfra Forstærkninger maa hentes, gaar ud paa, at de Allierede har været i Stand til at udligne deres Tab af Handelstonnage ved en forceret Nybygningsvirksomhed. Ifølge svenske Meldinger skulde de Allierede da ogsaa paa nuværende Tidspunkt igen disponere over lige saa store Handelsflaader som før Krigen, hvilket naturligvis forklarer en hel Del, men hvorvidt disse Oplysninger er korrekte eller ej, faar vi først Lejlighed til at kontrollere, naar Krigen er forbi.

Selv om der maaske saaledes ikke paa noget tidligere Tidspunkt under Krigen har været saa megen Tonnage til Raadighed for oversøiske Transporter som i Øjeblikket, saa er de Befragtere, der skal have Tonnage til Transport af ikke krigsvigtige Varer, dog stadig lige vanskeligt stillede. Argentinske Kornexportører ligger med kæmpemæssige Lagre af Korn, som der findes Købere til mange Steder i Verden, men det er praktisk talt umuligt at skaffe Tonnage. De engelske og amerikanske Skibsfartsmyndigheder har Hænderne fulde med at skaffe Skibsrum til de Transporter af civil og især militær Natur som Krigsførelsen fordrer, og det er kun yderst sjældent, at der gives Tilladelse til at udføre en Rejse, som ikke direkte eller indirekte tjener Krigens Interesser. Paa de frie Markeder, der hovedsagelig betjenes af neutral Tonnage, meldes der derfor ogsaa fortsat om akut Tonnagemangel. Korn fra River Plate til Portugal og Eire noteres uforandret i \$60 og \$90, men det er yderst sjældent, at der foreligger Meddelelse om afsluttede Forretninger. Fra River Plate eller Bahia Blanca noteres Korn til sydlige Havne i Chile nu i henholdsvis \$25 og \$23. Buenos Aires/Rio Grande do Sul eller Port Allegre betales med 20 Guldpesos og til Santos med 23 Guldpesos. Endvidere noteres stadig en lang Række Stykgodsladninger fra River Plate til Sydafrika, Venezuela og den mexikanske Golf til uforandrede Rater.

Paa de amerikanske Markeder er der givet rigeligere Tildeling for Kullaster fra Hampton Roads. Til Rio og Santos er saaledes sluttet til \$9 plus 35 pCt. kombineret med Malm tilbage fra Brasilien til USNH. til \$17.50. Hampton Roads/Chile har betalt \$8.20 plus 58 pCt. Krigstillæg. Tildelingerne til de forskellige Malmtrades har været ret store. Malm fra Indien til

Baltimore er sluttet til den uforandrede Rate af \$15 plus 40 pCt. og adskillige Baade er sluttet fra Syd- og Vestafrika til uforandrede Rater.

Paa de engelske Markeder noteres Kul til Azorerne til 70/- og til Port Said til 90/- Basis Wales Lastning; fra Østkysten noteres 2/6d. à 3/-mere. Salt Torrevicja/Calcutta betaler uforandret 54/6d. og Aden/Calcutta 35 Rupees. Kul Wales/Sydtalien er sluttet til Rater mellem 64/- og 68/- afhængig af Losschavn.

Paa vore hjemlige Markeder er Aktiviteten stadig jævnt tilfredsstillende. Enkelte Skibe er sluttede for Kul, Koks og Briketter fra tyske Havne til Danmark paa Basis af Fragnævnets Rater. Der er kun ringe Aktivitet i Trælastfarten fra finske og svenske Havne til Danmark, og Salpeterfarten fra Norge til danske Havne er uden større Efterspørgsel. Malmfarten fra Sverige til tyske Havne er meget livlig og det samme gælder tysk Kystfart. Raterne i disse Trades er uforandrede.

KONGENS GAVE TIL SØFARTENS BIBLIOTEK

Kongen har altid vist den allerstørste Interesse for Søen og dens Folk. Dette har man i disse Dage faaet et synligt Bevis paa, idet Søfartens Bibliotek har haft den Glæde at modtage en Gave paa 100 Kroner fra Kongen.

Iøvrigt kan det — som et Bevis paa den Interesse, der fra mange Kredse i vort Land vises Sømanden — nævnes, at der er indkommet en lang Række Bidrag paa ialt 12.000 Kr.

38 ESBJERG-FISKERE OMKOMMET PAA SØEN

Under Tilslutning af 200 Fiskere og Fiskeskippere har *Esbjerg Fiskerforening* holdt Generalforsamling i Esbjerg. Formanden, Fiskeskipper *Jens Holch*, Esbjerg, bød velkommen, og i sin Beretning mindedes han de Fiskere, der er forulykket i Aarets Løb. Foraaret var det alvorligste, der nogen Sinde har været for Esbjergs Fiskerstand, udtalte Formanden. Næsten hver Uge bragte Meddelelser om Forlis og Tab af Menneskeliv. Ikke mindre end 38 Fiskere fra Esbjerg er i Aar blevet derude. Deraf var de 23 Familieforsørgere og har tilsammen efterladt sig 43 Born. Af Formandens Beretning fremgik det, at der nu er investeret ca. 20 Mill. Kr. i Esbjergs Fiskerflaade paa ca. 400 søgaaende Fartøjer, og Redskaberne har nu en samlet Værdi af mere end 2 Mill. Kroner.

A. E. SØRENSEN STIFTER NYT REDERI

Skibsreder *A. E. Sørensen*, Svendborg, har sammen med Plantageejer *A. Guldborg*, Thurø, Rentier *H. P. Hansen*, Svendborg, Prokurist *Hj. Jensen*, Svendborg, og Mejeribestyrer *Ad. Sørensen*, Vester Hæsingø, stiftet et nyt Rederiaktieselskab i Svendborg. Dets Navn er »Ørkildshus«, dets Formaal at drive Fragtfart og dermed beslægtet Virksomhed, og dets Aktiekapital 500,000 Kr., hvoraf Majoriteten, nemlig 260,000 Kr., er tegnet af Stifterne. Der er underhaanden tegnet yderligere 90,000 Kr., mens de resterende 150,000 Kr. vil blive udbudt offentligt.

Det nye Selskab har overtaget den 4-mastede Motorskonnert »Gerda« (520 Tons d.w.) og den 3-mastede Motorskonnert »Asta« (378 Tons d.w.), der tilhørte de to A. E. Sørensen'ske Selskaber af samme Navne, for henholdsvis 300,000 Kr. og 225,000 Kr.

MØNBROEN 2 MILLIONER DYRERE END BEREGNET

I Præsto Amsraad er det blevet oplyst, at den samlede Udgift til Mønbroen er blevet godt 8,64 Mill. Kr., eller ca. 2 Mill. Kr. mere end beregnet.

I Tilskud til Broen har man modtaget ca. 3 Mill. Kroner.

DEN SVENSKKE UDENRIGSHANDEL OG UDENRIGSSØFART

Den svenske Udenrigshandels Kvantitets-Tal viser for Oktober Maaned en Forøgelse af Importen, men en betydelig Formindskelse af Eksporten baade set i det store og hele og Sæsonforholdene taget i Betragtning. Værdimæssigt gør den samme Udvikling sig gældende. Fra September til Oktober blev Importen forøget med 4,2 Mill. Kr., medens Eksporten formindskedes med 14 Mill. Kr. For Tidsrummet Januar—Oktober udgjorde Importværdien 1.534,6 Mill. Kr. mod 1.452,7 Mill. Kr. i 1942, og Eksportværdien 990,7 Mill. Kr. mod 1.075,3 Mill. Importoverskudet steg dermed til 543,9 Mill. Kr. mod 377,4 Mill. Kr. for samme Tidsrum i Fjor.

Udenrigssøfarten formindskedes betydeligt i Oktober Maaned. Hvis man ser bort fra Færgetrafiken med Danmark og Tyskland dalede den egentlige Udenrigssøfart fra 1.281.000 Nettotons i September til 1.047.000 Tons i Oktober. Lejdetrafiken, som blev afbrudt i Oktober Maaned, omfattede i denne Maaned kun 5 indklarerede og 4 udklarerede Skibe mod 13 ind- og ligesaa mange udklarerede Skibe i September.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafiken, inklusive Færgetrafiken, øgedes fra 50,6 pCt. i September til 53 pCt. i Oktober, og eksklusiv Færgefarten fra 58,7 til 64,9 pCt. Bortset fra Færgefarten var de tyske Skibes Andel 20,2 mod 18,5 pCt. og de danske Skibes 10,1 mod 5,2 pCt.

Den svenske Handelsflaade har i Tidsrummet fra den 19. Oktober til den 19. November ikke haft noget Krigslab.

DE SVENSKKE REDERIERS NYBYGNINGS- PROBLEMER

Den svenske Trampsefarts Behov for Nyanskaffelser bliver et stadig mere og mere aktuelt Problem. I de forløbne Krigsaar er den svenske Dampskibstonnage blevet formindsket med over 250.000 BRT., medens Motorskibstonnagen trods alle Krigslab ved flittigt Erstatningsbyggeri er blevet forøget med over 10.000 BRT. Tramptonnagens Gennemsnitsalder er steget en Del i Sammenligning med 1939. Saaledes steg Antallet af Trampskibe paa over tyve Aar med ca. 15 pCt., og disse Skibe repræsenterede i Begyndelsen af dette Aar 72,4 pCt. af hele Flaaden. Denne Stigning i Gennemsnitsalderen beror naturligvis paa den manglende Tilgang af ny Tonnage.

Om dette Problem udtaler Skibsreder *Tore Ulff*. Stockholm, at der jo er sket en vis Nykontrahering, særlig fra de større Trampredier, der lettere kan tage den Risiko, som Spørgsmaalet om Leveringstiden og en eventuel Prisstigning medfører. De større svenske Værfter er nu næsten alle indstillet paa Byggeri for Linierederierne. Hvis dette ikke havde været Tilfældet, vilde der i de senere Aar nok være bygget noget mere Tramptonnage med kortere Leveringstid.

Videre hævder den svenske Reder, at det uheldige Byggeri for udenlandsk Regning i de første Krigsaar bidrog til at skærpe Materiale manglen til svenske Nybygninger. Han fastslaar endvidere, at de svenske Myndigheder paa et tidligere Stadium af Krigen burde have indført en Materialefordeling.

Nogle Muligheder for i de første Aar efter Krigen at øge Tonnagetilgangen ved Køb fra Udlandet, mente Skibsreder Ulff ikke, at man kunde regne med.

DE SVENSKKE STATSBANERS OVERTAGELSE AF ØRESUNDSSELSKABET

De svenske Statsbaner har nu overtaget det svenske Øresunds-Aktieselskab og betalt kontant 1.200.000 Kr. Transaktionen fandt Sted i Stockholm, og Sælgerne var repræsenteret ved Direktør *Frans Kockum*, Malmø, mens Statsbanerne bl. a. repræsenteredes af Distriktschef *Walentin*.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Eriksberg mek. Verkstad har der været Prøvetur paa Lastmotorskibet »Tidaholm«, som Værftet har bygget for Svenska Amerika Mexico Linien. Nybygningen, der er paa 6490 Tons d.w., har følgende Hoveddimensioner: Længde 400 Fod, Bredde 57 Fod 8 Tommer og Dybde til Shelterdæk 35 Fod 3 Tommer, medens Dybgangen er 23 Fod 6 Tommer.

»Tidaholm« er bygget til Lloyds højeste Klasse, og Maskineriet bestaar af en to-Takts enkeltvirkende Burmeister & Wain Motor. Farten er beregnet til 16,5 Knob paa fuld Last.

Ved Ekensberg Varv i Stockholm har der været Stabelafløbning paa det største Skib, som Værftet hidtil har bygget: et 1.650 Tons Lastmotorskib, der sesattes fra den ene af Værftets to nye Beddinger. Det nye Skib, som er bygget for udenlandsk Regning, fik Navnet *Helga Cords*.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 72,38 Meter, Bredde 10,8 Meter og en Dybgang paa 4,65 Meter. Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cylindret, enkeltvirkende 2-Takts Atlas-Dieselmotor, der kan give Skibet en Fart af 11 Knob.

Sølvesborg Varv har ligeledes haft Søsætning paa en SDamper, som er bygget for udenlandsk Regning. Nybygningen, der har følgende Hoveddimensioner: Længde 75 Meter, Bredde 10,5 Meter og Dybgang 4,9 Meter, fik Navnet *Konsul Sartori*. Det er det første af fire Søsterskibe, der skal leveres fra Værftet. *Konsul Sartori* har en Nettotonnage paa 1.900 Tons.

Höganäs-Billesholms Aktiebolag har ved Holmens Skeppsvarv i Raa bestilt en Motorskonnert paa 170 Tons d.w. til Levering den 1. April 1945. Skibet bygges af Eg og Fyr bliver et Søsterskib til en Skonnert, Selskabet for nylig har bestilt i Spillersboda. Maskineriet skal bestaa af en 130 Hestekræfters Skandiamotor.

UNDERSKUD I DET ISLANDSKE STATSREDERI

Det er kun faa og sparsomme Efterretninger, vi modtager fra Island, men i næsten alle de fremkomne Underretninger bringes der Meddelelse om meget vanskelige Forhold for Skibsfarten, og ogsaa en Række alvorlige Forlis er der berettet om.

Det oplyses nu fra Island, at det islandske Statsrederi, som opretholder Trafiken paa Skibsruterne langs Kysten, i 1942 har haft et Driftsunderskud paa 2,5 Mill. Kr.

Udgifterne til Fiskeriinspektionen i de islandske Farvande har i 1942 andraget 1,6 Mill. Kr. Som bekendt blev denne Fiskeriinspektion før Krigen besørget af den danske Marine.

SØFARTEN I VERDENSSAMFÆRDSLEN

Diskussionen om Spørgsmaalet Søfart contra Luftfart, naar Krigen engang er forbi, optager stadig Sindene meget. Som ofte før omtalt, er der næppe Tvivl om, at en Del af de mere kostbare Laster og en Del af Passagerbefordringen vil falde paa Luftfarten, men det kan kun blive en Detaille.

Et godt Indtryk af den Godsmængde, der aarlig fragtes med Skibe over Havene, faar man, naar man læser om eet enkelt Skibs Præstation. *Times* indeholdt for kort Tid siden en Notits om den 12.000 Tons store britiske Tankdamper *British Confidence*, som

siden Krigens Begyndelse — altsaa i fire Aar — har tilbagelagt 243,000 Sømil og besøgt femten Lande, deriblandt Australien, Malakka, Indien, Ceylon, De Forenede Stater og Nordafrika. De fragtede Godsmængder var 254.000 Tons.

Den svenske Søfartspresse kommenterer denne Notits ved en Sammenligning med Jernbanetransporten. Den samlede svenske Benzinimport androg i 1939 574,000 Tons. For at transportere de 254,000 Tons, som det ene Skib har befordret, skulde der bruges 400 Togstammer paa hver 40 Tankvogne. Hvis man regner med, at *British Confidence* gennemsnitligt har ført Last Halvdelen af den sejlede Distance, saa har den ene Baad paa fire Aar præsteret 1½ Milliard Ton-Kilometer. De svenske Jernbaner præsterede i 1939 med sine 23,000 Jernbanevogne 4,5 Milliarder Ton-Kilometer.

Det bør i denne Forbindelse nævnes, at *British Confidence* ikke er en af de største, og at den desuden efter moderne Forhold at dømme, kun sejler en beskeden Fart. Hertil kommer yderligere, at man i sine Beregninger maa tage i Betragtning, at Skibet har gennemført disse Transporter under de vanskelige Forhold, som Krigen har skabt med Konvojsystemer og andre Ting, der kan forsinke Rejserne.

HVALFANGSTEN I DE ANTARKTISKE FARVANDE

Saaan som Forholdene har udviklet sig, har man i de senere Aar hørt meget lidt om den før saa blomstrende Hvalfangst i de antarktiske Farvande, men at den ikke helt er ophørt, fortæller forskellige tilgængelige Oplysninger. Det oplyses saaledes, at der for engelsk og amerikansk Regning er købt 50.960 Fade Hvalolie og tilsvarende andre Produk-

ter fra 998 Hvaler, som for nylig skal være fanget ved Syd Georgia.

Hvorvidt dette Kvantum udgør den totale Fangst paa dette Felt, oplyses der intet om, men gaar man ud fra, at dette er Tilfældet, andrager Udbyttet kun 2 pCt. af Totalfangsten paa de sydlige Felter i Fredstid. Krigen har saaledes skaffet Hvalbestanden en sikkert haardt tiltrængt Pause, som forhaabentlig vil føre til, at Bestanden bliver væsentligt forøget paa de Felter, der har været haardest brandskattet.

En tysk Opgørelse oplyser iovrigt, at der i Krigsaarene skal have samlet sig en Hvalbestand, der svarer til 13—14 Mill. Fade. Produktionen af Hvalolie i 1938—39 opgives at have været 2,9 Mill. Fade.

DE FORENEDE STATERS HANDELSFLAADE STØRRE END ENGLANDS

Styrkeforholdet, hvad angaar Handelsflaaders Størrelse, er blevet forskudt siden Krigsudbruddet i 1939. Den portugisiske Søfartsredaktør *Domingos Menesses* behandler saaledes i *Diario da Manha* i en Artikel Spørgsmaalet, og han fastslaar, at den britiske Handelsflaade ved Udgangen af dette Aar vil være paa omkring 9,4 Millioner BRT., hvorved Førstillingen er overgaaet til De Forenede Stater.

Selv om, skriver han videre, de amerikanske Skibe efter Krigen ikke skulde vise sig konkurrencedygtige paa Grund af den ringe Fart, stort Brændselsforbrug o. s. v., er Udsigterne for England noget uklare, da man maa tage i Betragtning, at en stor Del af Landets Indtægter tidligere var baseret paa Skibsfarten.

Disciplinen om Bord i Skibe.

Det finske Blad *Finlands Sjöfart* behandler i sit November-Nummer Spørgsmaalet om Disciplinen om Bord, som Krigen har gjort om muligt mere aktuelt end tidligere. Vi citerer i det følgende Bladets Synspunkter, som vi finder fortjener at blive kendt i videre Kredse.

»Krigen skaber flere onde Mennesker, end den dræber«, lyder et af Pacifisternes Slagord. Ser man paa Forholdene i Krigstid, falder det ved første Øjekast meget let uden videre at acceptere denne Sætning. Mangel paa Disciplin har mange Steder vundet Indpas, de Overordnede faar sværere og sværere ved at opretholde den nødvendige Autoritet, og paa flere af vore Skibe findes den Gruppe ret stærkt repræsenteret, som mener at kunne gøre hvad den vil og som let bliver toneangivende om Bord paa Bekostning af den flinke Del, der er fredsommelig og som hellere følger sig end holder paa sin Ret. Det er et Faktum, at en liberal Lovgivning i høj Grad indskrænker de Overordnedes Muligheder for at gøre sig gældende, men dette rummer dog ikke hele Forklaringen, hverken i Freds- eller Krigstid.

Alligevel er Pacifisternes citerede Slagord kun en halv Sandhed. Det er snarere saaledes, at eftersom Krigen udvikler sig, giver den Spillerum for Tendenser, som er usunde og som bæres frem af Elementer, som under normale Forhold holdes tilbage. Det er den af Krigen forårsagede Mangel paa Arbejdskraft, som har den største Skyld. Redere og Skibsofficerer tvinges ikke sjældent til at tage Folk om Bord, som i Fredstid og i Tider med normal Tilgang paa Arbejdskraft ikke vilde blive længe paa noget Skib. En langvarig Krig er Døgenigternes gyldne Tid. De kender deres eget Værd, som pludseligt uden at de selv har gjort noget derfor, noteres højt over Pari, og de besværes ikke af Hæmninger, som lægger Skjul paa deres moralske, asociale Holdningsløshed. Den Slags Mennesker kender heller ikke noget Ansvar overfor

Overordnede, Skib eller Fædreland, som er nødt til at udnytte deres Tjeneste. De har nu deres Chance, og de nyder den ligesaa hæmningsløst, som de nyder Frugterne af det overbetalte Arbejde; de lader Hyren rulle. I Havnene lever de i Sus og Dus, og naar Skibet er klar til Afgang, kommer de om Bord, hvis det passer dem og hvis Pengene er sluppet op. Den usunde Forlystelsessyge skærpes end mere af den relative Fare, som præger Faget i Krigstid og hvis Reaktion er en aabenbar Trang til at leve, som om hver Dag var den sidste, en Reaktion for hvilken heller ikke de mere faste Elementer er helt fremmede. Denne Foreteelse er en af de typiske Krigsfølger. I denne Henseende maa man ogsaa regne med Skibsbesætningernes relativt unge Alder. Som de gamle sjunge, saa kvindre de unge, altfor mange purunge Mennesker vælger Kroen til Arena, naar de vil vise, hvad de duer til.

Der findes intet andet til at raade Bod paa dette Krigens Onde end den utaknemmelige Opgave at opretholde Disciplinen. Man maa simpelthen indenfor Handelsflaaden som andre Steder trækkes med det baade fysisk og psykisk underlegne Menneskemateriale, som skal fylde Lugerne. Saaledes er det, og efter det har vi os at rette. Men vi undser os heller ikke for at fremhæve, at Forholdene kunde have været i det mindste noget bedre, om man allerede i Fredstid oftere og alvorligere, end Tilfældet var fra Redernes Side, havde lagt Vægt paa at skabe en god Sømandsstand.

At behandle Disciplinens Problem er næsten det samme som at stikke Haanden i en Hvepsere. Uden at støde nogen af de tre Parter, Redere, Skibsofficerer eller Mandskab, kan Spørgsmaalet overhovedet ikke ventileres. Aarsagen til de raadende Misforhold er dog ikke helt at søge hos de daarligere Elementer, som tvunget af Forholdene udgør en store Procentdel af Skibsbesætningerne. Heller ikke Skibsofficererne kan gaa Ram forbi. Under Krigen er der kommet Mænd

ind i denne Gruppe, som under normale Forhold ikke vilde have nogen Mulighed for at beklæde en overordnet Post. Der er dog kun Tale om et Faatal, men det er dog nok til at gøre Skade og bidrage til at sænke Skibsofficerernes Autoritet. Det maa saaledes hævdes, at det grundlæggende Moment i Skabelsen og Opretholdelsen af en god Disciplin om Bord er det personlige Eksempel, og den overordnede Stilling til Begrebet Pligt. En Skibsofficer maa i disse Tider mere end ellers passe paa ikke ved sin Optræden at give de urolige Elementer noget at hænge deres Hat paa. Af stor Betydning er endelig ogsaa den Respekt, en Mand kan skabe om sig paa Grund af sin Dygtighed. En dygtig Kaptajn eller Styrmand, der kan sine Sager, og har Ord for at være inde i mere end selve Tjenesten, vil altid vinde Respekt, og denne Respekt bliver større jo mere ukyndige Folk han har under sig.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To 3-mastede Skonnerter bestilt ved Skibsværftet i Holbæk

Holbæk Skibsværft (Indehaver Skibsbygger A. Nielsen) har afsluttet Kontrakt med et Rederi i København om Levering af en ny 100 Tons Brutto tremastet Fragtskonnerter, forsynet med en 100 HK. Vølund Hjælpemotor og færdig til Aflevering omkring 1. Maj 1944.

»Aktieselskabet af 17. September 1943« i Odense har paa samme Værft bestilt en tremastet Fragtskonnerter, af samme Størrelse og med en lignende Motor som ovennævnte Skonnerter, og leveret færdig først paa Sommeren 1944.

Samme Værft har ligeledes afsluttet Kontrakt med et Aktieselskab i Skagen om Levering af en ny 30 Tons Fiskekutter, forsynet med en 100—120 HK. Motor og færdig til Aflevering i Løbet af Sommeren 1944.

Holbæk Skibsværft har endvidere overtaget Reparationen af Færgeren »Lundeborg«, der besørgede Farten mellem Lohals og Lundehøj, og som blev stærkt beskadiget for ca. 3 Uger siden som Følge af en Brand i Maskinrummet. Udgiften til Reparationen vil andrage ca. 35,000 Kr.

Pakkefart

Der udfoldes iflg. »Holbæk Amts Venstreblad« for Tiden Bestræbelser for at faa en fast Pakkefart i Gang mellem Holbæk—Hundested og Grenaa—Aarhus. Man undersøger for Tiden, hvor store Godsmængder der i paa kommende Tilfælde kan regnes med.

Speditionsfirmaet frifandtes for Tiden

Firmaet Dansk Crown Cork Fabrik havde ved Sø- og Handelsretten krævet Speditionsfirmaet *Emil Stephensens Efterfølger* dømt til at betale 8121 Kr. i Erstatning for Tab, som Firmaet har lidt ved, at der ikke var tegnet tilstrækkelig Forsikring for 10 Partier Blikplader, som i Februar 1940 var afskibet fra Amerika med M.S. »Algier«, der forliste paa Rejsen.

Speditionsfirmaet paastod Frifindelse, da det ikke kunde være ansvarlig for Fejl, der muligvis var begaaet af deres Agenter i Amerika, der havde tegnet Forsikringen. Firmaet fremsatte iøvrigt et Modkrav paa 5859 Kr., som det havde tilgode i anden Anledning.

Sø- og Handelsretten fandt, at Betingelsen for de Sagsøgte Ansvar i hvert Fald for Tiden ikke er til Stede. *Emil Stephensens Efterfølger* blev derfor frikendt for det af Crown Cork Fabrik rejste Erstatningskrav for Tiden, og sidstnævnte Firma blev dømt til at betale Stephensens Efterfølger Modkravet paa 5859 Kr. og 600 Kr. i Sagsomkostninger.

Bøder for ikke at følge Sejlanvisning

Ved Retten var der rejst Tillale mod Skibsfører *Vagn Egon Dyrberg*, København, for Overtrædelse af Handelsministeriets Bekendtgørelse om Sejanvisninger, fordi han den 4. Juli 1942 paa Rejse fra Gotenhafen til Aalborg med Sandpumperen »Suomi« i Smaalandsøhavet havde undladt at benytte den for Skibet anviste Sejlroute.

Kaptajnen undskyldte sig med, at det kun havde været en ganske kort Periode, han havde været uden for Sejl-ruten, og dette var sket for at give Plads for et andet Fartøj, over for hvilket han havde Vigepligt. Da det andet Fartøj var passeret, var han straks søgt tilbage i Sejl-ruten.

Retten lod ham slippe med at vedtage en Bøde paa 75 Kr. eller tre Dages Hæfte.

Der var ligeledes rejst Tillale mod Skibsfører *Edvard Lange*, idet han den 6. Juli i Aar var afsejlet fra Grenaa

Fremfor alt maa man sørge for, at Mandskabet i Penge og Proviant faar det, de har lovlige Krav paa. Hvis Kaptajnen ikke er korrekt paa dette Punkt, undergraves Disciplinen saa virksomt som overhovedet muligt. Begrebet Disciplin betyder ikke blindt at skulle adlyde men blot en Skærpelse af Samarbejdet, saa dette underordnes en styrende Vilje. Den, som kan indse dette og som ved personlig Autoritet, Retfærdighed, Fasthed, Venlighed og Hjælpsomhed mod sit Mandskab, bygger en Samarbejdsdisciplin op, trækker det længste Straa, selv om det ikke mangler paa Døgenigter i hans Besætning. Har han Held med sig paa dette Punkt, faar han de bedre Elementer paa sin Side og sandsynligvis til sidst ogsaa nogle af de daarligere, der stilles over for det Faktum, at der er et godt Arbejdsfællesskab, som man i Længden ikke kan staa for.

Havn med Galeasen »Lopra« af København uden forud at have rettet Henvendelse til Havnefogden om Sejanvisninger.

Han forklarede i et Forhør, at han havde Sejanvisning fra København til Nørresundby, og det var rent tilfældigt, at han havde maattet søge ind til Grenaa Havn. Han mente iøvrigt ikke, at han havde begaaet noget ulovligt, da han havde faaet Politiets Tilladelse til at afsejle.

Retten tilraadede ham dog at vedtage en Bøde, og han vedtog derefter en Bøde paa 40 Kr.

Den danske Sejlerskole

Efter at Skibsmæglerfirmaet *Friis & Frederiksen* er fraflyttet det gamle Sømandshjem paa Havnen i Odense, var det egentlige Meningen at nedrive Bygningen, hvis Bindingsværkmure er meget tynde, saa at Lokalerne er vanskelige at opvarme. Da der for Tiden ikke kan skaffes Materialer til den nye Havnetoldbod, som tænkes opført paa Grunden, har Havnevesenet nu ifølge »Fyns Tidende« besluttet at lade den gamle Bygning staa indtil videre og udleje den til Den danske Sejlerskole, der allerede har taget Husel i Brug til Undervisning af sine ca. 60 Elever.

Ankerligger drevet paa Land

Jagten »Adda«, tilhørende Andelsementfabriken i Nørresundby, er strandet ved Bangsbostrand. Den havde to Mands Besætning og var paa Vej fra Sverige til Nørresundby. Under Storm kastede den Anker ud for Sæby, men Ankerkæden sprang, og den drev ind paa Kysten, hvor den nu staa paa et Stenrev. Chancerne for at bjerge den er minimale.

Dramatisk Stranding paa Sjællands Rev

Motorskibet »Familiens Lykke«, tilhørende Nordisk Shipping i København, er strandet paa Sjællands Rev. I den høje Sø var det forbrundet med Livsfare for Besætningen, der foruden af Kaptajn *N. Johansen*, København, bestod af en Bedstemand og en Kok, at blive om Bord, og de gik derfor i Redningsbaaden for at søge at naa ind til den sjællandske Kyst. Sø og Storm førte imidlertid Baaden til Havs, men efter at have drevet om et Par Timer fik de tre Søfolk Øje paa en Dampner, der var Ankerligger. De naaede frem til den og blev bjerget om Bord i forkommen Tilstand.

Skibet var paa Rejse fra Fredericia til København.

Bankassistent sælger Skib

Bankassistent *Herman Jørgensen*, Odense, har solgt Motorskibet »Anna« af Odense, der er paa 45 Tons d.w., til Skibsfører *Carl Anthon Larsen*, Odense.

Bjergning af gammelt Vrag

Entrepreneur *Sigurd Damgaard*, Hirtshals, har af Thisted Amt faaet Tilladelse til at foretage Bjergning af et gammelt Vrag ud for Thyborøntangen.

Vareudveksling med Ungarn for 5,56 Mill. Kr.

Udenrigsministeriet meddeler:

Efter stedfunde Delegationsforhandlinger er der i København den 24. ds. blevet paraferet en Aftale vedrørende Vareudvekslingen mellem Danmark og Ungarn for Halvdelen af Aaret 1944. Aftalen, der træder i Kraft den 1. Januar 1944, er ligesom de for indeværende Aar gældende Aftaler mellem de to Lande en Overenskomst, inden for hvilken private Kompensationsforretninger vil kunne finde Sted i Tiden indtil Udgangen af Juni 1944.

I Aftalen regnes der med en Udsørsel fra Danmark til Ungarn paa 5,56 Mill. Kr. og en tilsvarende Udsørsel fra Ungarn til Danmark.

Den danske Udførsel vil navnlig omfatte Tarme, Fisk og Fiskekonserves, tørre Sukkerroesnitter, Maskiner og Apparater, medens Indførsel fra Ungarn bl. a. vil omfatte Løg, Paprika, Beklædningsgenstande for Damer, skaaret Egetømmer, Parafin, farmaceutiske Produkter af vegetabilsk Oprindelse (Opiumsklorider), Glødelamper og Radorer.

Samtidig er der truffet en Ordning om gensidig Leve- ring af Frø. I Følge denne Ordning, der er traadt i Kraft straks, skal Ungarn saaledes levere Have- og Lucernefrø til et samlet Beløb af 1,95 Mill. Kr., mod at Danmark til Gengæld leverer Ungarn diverse Havefrø og Markfrø m. v.

Udvidelse af Aktiekapitalen

Aktieselskabet Søby Pækkelfart har paa en General- forsamling besluttet at udvide Aktiekapitalen fra 10.000 til 40.000 Kr. og at bemyndige Bestyrelsen til at købe en ny 200 HK. Motor til M.S. »Elisa«. Borgmester *Neer- gaard*, der repræsenterede Søby Byrånds Interesser i Sel- skabet, modsatte sig et af Formanden, Garver *Oluf Myhre*, anbefalet Forslag til Vedtægtsændring, hvorefter ingen Aktionær skulde kunne afgive mere end 30 Stemmer. Man endes derefter om at sætte Grænsen ved 45 Stem- mer.

Mindegudstjeneste for 15 Søfolk fra Hundested—Lynæs

I Lynæs Kirke har der været holdt en gribende Minde- gudstjeneste for Fiskere og Sømænd fra Hundested—Lynæs, der siden Januar 1941 har fundet Døden paa Havet under Udøvelsen af deres Gerning. Den lille Fiskerkirke var saa fyldt, at kun Halvdelen af Kirkegængerne kunde faa Siddeplads. Helt ud paa Kirkegulvet stod Paarørende, Venner eller Bekendte til de 15 Søfolk, fra en 14-aarig Skibsdreng til midaldrende Familiefædre, som havde fundet Døden. Staaende paahørte Menigheden Oplæsningen af de Forulykkedes Navne i den dødsstille Kirke, og Me- nigheden var dybt grebet.

Skønnest i Danmark

Kaptajn *Svend Clausen*, Esbjerg, der i mange Aar har været Fører af D. F. D. S.'s »Falken«, har i et Interview fortalt »Vestkysten« om sine mange Rejser paa Verdens- havene og i de fremmede Lande.

Intervieweren spørger:

— Længes De ikke efter de store Vidder? siger vi til Kaptajnen, der nu har fortalt om sine lange Rejser ud over de syv Have.

Han er tavst et Øjeblik, og saa kommer Svaret, alvor- ligt og stilfærdigt:

— Man kan nok engang imellem længes efter de lange Rejser, men man er alligevel lykkelig over at være hjem- me. Da jeg med »Falken« sejlede i de sydfynske Far- vande, kom jeg mange Gange til at tænke paa, hvor skønt der er i vort lille Land. Naar man har rejst ude i Verden, lærer man at skønne paa, hvor smukt her er. Der staar i Sangen: »Jeg tror, der er skønnest i Dan- mark«. Jeg vil ikke sige, jeg tror — men jeg véd — for det har jeg lært ved mine Rejser, at intet Sted paa Jor- den er der saa skønt som her i Danmark. Og naar man kommer til den Antagelse, ja, saa har Rejserne ikke væ- ret helt forgæves!

Præliminæreksamen og Fødselshjælp

I Forbindelse med Udsendelsen af den 40. Aargang af Julemærket bringer »Dansk Post- og Telegraf Tidende« en lang og fornøjelig Artikel om Julemærkets Fader, Post- mester *Einar Holbøll*, der døde for 17 Aar siden. Einar Holbøll havde sejlet i sine unge Aar, men Gigtfeber og en alvorlig Øjensygdom tvang ham væk fra Sømandslivet, da han 21 Aar gammel gik paa Navigationsskole. Med stort Lune fortalte Holbøll selv om sine Rejser til Dansk Vestindien, Afrika og Canada, og her har De hans Ynd- lingshistorie fra Dagene paa Havet:

Holbøll var forhyret med en Skonnertbrig som Let matros. Skuden havde ligget for daarligt Vejr i Nord- søen og krydset og krydset uden at komme nogen Veg- ne. Skipperen, hvis Kone var om Bord, blev mere nervøs og arrig, for hver Dag Skibet laa og huggede i Søen. En Nat, da Holbøll havde Frivagt og laa midt i sin søde Søvn, kom Styrmanden ind i Lukafet og vækkede ham. Han skulde op og assistere som Fødselshjælper hos Kap-

tajnens Hustru. Holbøll protesterede, men da Styrmanden udbød: »Men Mand dog, De har jo Præliminæreksamen og maa altsaa vide Besked om de Ting,« højede Holbøll sig for Argumentet og gik hen til Kaptajnens Kahyt, hvor en velskabt Dreng kom til Verden.

Vestjydsk Dampskibsselskab

Vor Opmærksomhed er blevet henledt paa, at den smuk- ke Gave paa 1.000 Kr., som Fano Navigationsskole har modtaget ved sit 50 Aars Jubilæum, ikke var fra Østjydsk Dampskibsselskab, men fra *Vestjydsk Dampskibsselskab*.

Svensk Shipping-Jubilæum

Et kendt svensk Shipping Firma, *Wilson & Co.* i Göte- borg, kunde i Onsdags fejre 100 Aars Jubilæum. Grund- læggeren, J. W. Wilson, var en Søn af den berømte engel- ske Skibsreder Thomas Wilson af Firmaet, Wilson, Hud- son & Co. i Hull, og Motivet til det nye Firmas Oprettelse var Ønsket om at etablere en Dampskibsforbindelse mel- lem Hull og Göteborg. Det lykkedes ogsaa efter store Van- skeligheder. Den sidste Indehaver af Navnet Wilson døde i 1930, hvorefter Firmaet fortsattes af Konsul *Wm. Kjell- berg*, der nu udelukkende driver Kommissions-, Agentur- og Speditionsforretning med et Datterselskab i Malmø.

PERSONALIA

85 Aar

I Mandags fyldte en af Marstal-Flaadens gamle og me- get velanskrevne Kaptajner, *Claus Simonsen*, 85 Aar.

Simonsen var i en Aarrække betroet Kommandoen over flere af Marstals store Sejlere, og han vil huskes fra en rask Redningsdaad i 1891, da han forte Barken »*Claudia*«, hvor det lykkedes ham at redde fem for- komne Harboørefiskere i Nordsøen. For denne Bjerg- ning modtog han Medaillen for ædel Daad.

60 Aar

Paa Tirsdag fylder Skibsfører i De danske Statsbaners Storebæltsoverfart, Kaptajn *V. J. Brandt-Hjeresen*, 60 Aar.

50 Aar

Formanden for Radiotelegrafistforeningen af 1917, Ra- diotelegrafist *C. A. Gottschalck*, fylder i Morgen — Lør- dag — 50 Aar. Paa Grund af Forholdene kommer Gott- schalck til at fejre Dagen langt fra Hjemmet, idet han siden 9. April 1940 har været borte fra Danmark.

25 Aars Jubilæum

Indehaveren af det gamle Mæglerfirma *Marquardt & Tornøe* i Nykøbing F., Skibsmægler *Emil Petersen*, fej- rede i Mandags sit 25 Aars Jubilæum som edsvoren Skibsmægler. Det gamle Firma er grundlagt i 1861 af *M. Marquardt*, som i 1892 optog Føreren af S.S. »*Knu- thenborg*«, der sejlede paa Ruten Bandholm—England, Kaptajn *W. Tornøe*, som sin Kompagnon. Efter Mar- quardts Død Aar 1900 fortsatte Tornøe som Eneinde- haver. *Emil Petersen*, der er født i Nykøbing F. 1889, blev ansat i Firmaet i 1905 og blev der i første Omgang i syv Aar, hvorefter han tilbragte to lærerige Aar i Ud- landet, først et Aar i England og derefter et Aar hos *Robert Kleynstüber & Co.* i Königsberg. I 1914 vendte han hjem til Marquardt & Tornøe, hvor han i 1918 blev oplaget som Kompagnon for ved Kaptajn Tornøes Død i 1928 at blive Eneindehaver.

Officielt

I »Statstidende« oplyses, at Direktør *N. L. E. Hansen* er fratruddet som Direktør for Aktieselskabet Vestjydsk Dampskibsselskab, og at Skibsreder *Erik Winther* er til- traadt som Direktør — korresponderende Reder.

Forhyringskontoret

Det meddeles officielt, at *Boye Hermansen* er blevet ansat som Assistent ved Forhyringskontoret i København fra den 1. December at regne.

Fyrvæsenet

Marineministeriet har ansat Fyrassistent *Niels Gregers Lange* som Fyrmester af 3. Grad.

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 Langelliekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havneværnets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havneværnets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtægning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritagelse for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lømpning af Læsning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at retere Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lods penge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lods og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Læsning og Læsning. I Frihavnen besørges Læsning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Frihavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Opslagning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornløseapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusestrækningen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0—8,8 m, i Flaskerhavnen 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. 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. — Læsning og Læsning: Læsning og Læsning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flaskerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionsbal 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 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 Aacord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Læsning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3800 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods 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 & 2,00 Kr., paa Reden 4,00, 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. Havnepakhuse. 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 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 (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 Hjalpeskrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varesafgift: Moderat. Bugseridamp, uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Læs. og Læsning besørges hovedsagelig 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 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Læsning- og Læsningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedic. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 2. December 1943.

Nr. 48.

„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 Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Nyt Kort. Nr. 157. Lille-Bælt, Vejle Fjord. 1943. Maalestok 1 : 25 000. Kortet indeholder Specialkort over *Vejle* Havn i Maalestok 1 : 6 000. Pris: Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

I. Østersøen.

1740. Finland. Finske Bugt. Sejllobet Porkkala—Helsingfors. Ledebaaker forandret. (U. f. s. Nr. 32/618. Helsingfors 1943.)

Nedennævnte Ledebaaker er forandret, som følger:

1. *Lökgrund nedre* Baake paa $59^{\circ} 58' 14''$ N. $24^{\circ} 30' 57''$ E. har nu en hvid Firkant med en rød Diamant i Midten. Højde over Havfladen: 3,5 m.

2. *Lökgrund övre* Baake paa $59^{\circ} 57' 57''$ N. $24^{\circ} 30' 43''$ E. har nu en rød Firkant med en hvid Diamant i Midten. Højde over Havfladen: 5,75 m.

Ledebaakerne er overet i Pejling 204° .

1741. Finland. Finske Bugt. Sejllobet Gråhara—Östergrund—Tallörn. Oplysning om Grund. Nyt Sømærke udlagt. Ledebaaker flyttes.

(U. f. s. Nr. 32/617. Helsingfors 1943.)

En ny Grund er blevet fundet paa $60^{\circ} 07' 48''$ N. $25^{\circ} 05' 46''$ E. og er afmærket med en rød Stage med 1 rød, opadvendt Kost. Opmærksomheden henledes paa, at Sømærket ligger i Ledebaakernes Ledelinie; Baakerne vil blive flyttet i den nærmeste Fremtid.

1742. Finland. Finske Bugt. Kotka Oliehavn. Nyt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 32/619. Helsingfors 1943.)

En hvid Stage med sort Bælte og ued 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa $60^{\circ} 26' 40''$ N. $26^{\circ} 55' 48''$ E.

(Kort Nr. 183.)

(Se Tillæg).

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

1743. Danmark. Sundet. Humlebæk E. Fortøjningsbøje inddraget.
Den sorte Fortøjningsbøje, der midlertidigt var udlagt paa $55^{\circ} 58' (14'') N. 12^{\circ} 34' (58'')$ E., er atter inddraget.
(E. f. S. Nr. 17/787 1943.)
1744. Danmark. Sundet. Humlebæk E. Midlertidigt udlagt Sømærke inddraget.
Humlebæk E. sorte Spidstønde, der var udlagt til Vejledning for Lystsejlere paa c. $55^{\circ} 58',2 N. 12^{\circ} 36',8 E.$, c. 2 Sm 92° fra *Humlebæk Havn*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 18/826 1943.)
1745. Danmark. Sundet. Rungsted E. Midlertidigt udlagt Sømærke inddraget.
Rungsted E. sorte Spidstønde, der var udlagt til Vejledning for Lystsejlere paa c. $55^{\circ} 53',1 N. 12^{\circ} 36',0 E.$, c. 1,6 Sm 90° fra *Rungsted Havn*, er inddraget.
(E. f. S. Nr. 18/827 1943.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1746. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 26. November 1943 fandtes Dybden ikke at være under $6,3$ m ved Middelvandstand.
(E. f. S. Nr. 43/1590 1943.)
1747. (T). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarnø Fyr indtil videre slukket.
Hjarnø Ledefyr paa c. $55^{\circ} 49',0 N. 10^{\circ} 04',1 E.$ er indtil videre slukket paa Grund af Reparation.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1748. Norge. Sirafjord—Sletta. Mineomraade.
(N. f. S. Nr. 45/2514. Berlin 1943.)
Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:
- a) $59^{\circ} 25',0 N. 5^{\circ} 13',9 E.$, *Skåre-Trebåen Lys- og Klokketønde.*
 - b) $59^{\circ} 25',1 N. 5^{\circ} 09',0 E.$, *Seiskjær.*
 - c) $59^{\circ} 26',1 N. 5^{\circ} 07',8 E.$
 - d) $59^{\circ} 27',1 N. 5^{\circ} 05',0 E.$
 - e) $59^{\circ} 25',0 N. 4^{\circ} 59',0 E.$
 - f) $59^{\circ} 17',2 N. 5^{\circ} 01',0 E.$
 - g) $59^{\circ} 17',2 N. 4^{\circ} 46',0 E.$
 - h) $59^{\circ} 28',5 N. 4^{\circ} 46',0 E.$
 - i) $59^{\circ} 30',5 N. 5^{\circ} 05',0 E.$
 - j) $59^{\circ} 30',5 N. 5^{\circ} 10',0 E.$
1749. (T). Norge. Haugesund Havn. Vestre Risøyflu Fyr midlertidigt slukket.
(K. f. F. Nr. 15. Oslo 1943.)
Vestre Risøyflu Fyr paa c. $59^{\circ} 24',5 N. 5^{\circ} 16',0 E.$ er ødelagt efter at være paa sejlet. Et nyt Fyr vil næppe blive tændt, saa længe Krigen varer.

1750. Norge. Rogaland. Ryfylke. Erfjorden. Kileneset. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/630. Oslo 1943.)

Et nyt Fyr, *Kileneset Fyr*, er tændt paa 59° 18' 54" N. 6° 16' 20" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 4,5 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. Grønt i Pej. fra 333° til 353°. | 4. Grønt i Pej. fra 87° til 135°,5. |
| 2. Rødt i — - 353° - 84°,5. | 5. Hvidt i — - 135°,5 - 144°. |
| 3. Hvidt i — - 84°,5 - 87°. | 6. Rødt i — - 144° - 155°,5. |

1751. Norge. Rogaland. Ryfylke. Frekasund. Brattholmen. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/629. Oslo 1943.)

Et nyt Fyr, *Brattholmen Fyr*, er tændt paa 59° 16' 18" N. 5° 28' 40" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 92° til 115°. | 4. Hvidt i Pej. fra 284° til 300°. |
| 2. Hvidt i — - 115° - 160°. | 5. Rødt i — - 300° - 309°. |
| 3. Grønt i — - 160° - 284°. | |

1752. Norge. Rogaland. Ryfylke. Idsesund. Idsal. Nyt Fyr tændt.

(E. f. S. Nr. 21/631. Oslo 1943.)

Et nyt Fyr, *Idsal Fyr*, er tændt paa 58° 58' 39" N. 5° 58' 28" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 4 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. Hvidt i Pej. fra 334° til 349°. | 3. Rødt i Pej. fra 179° til 196°. |
| 2. Grønt i — - 349° - 179°. | |

1753. (S). Tyskland. Nordsøen. Vinterafmærkning.

(Meddelelse fra det Kgl. Danske Konsulat i Hamborg den 23. November 1943.)

Omskiftning af Sommerafmærkning med Vinterafmærkning er paabegyndt.

Tillæg.

I. Østersøen.

1754. Sverige. Trelleborg SE. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.

(U. f. S. Nr. 50/2304. Stockholm 1943.)

Det i E. f. S. Nr. 6/425 1943 nævnte Vrag, der var sunket paa c. 55° 19',0 N. 13° 11',5 E., er fjernet. Den ved Vraget udlagte Afmærkning, en Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viste grønt Et-Blink hver 3^s, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 6/425 1943.)

1755. (T). Sverige. Öland W.-Kyst. Degerhamn Indsejling. Tilsanding. Oplysning om Dybde.

(U. f. s. Nr. 50/2393. Stockholm 1943.)

Dybden i Indsejlingen til *Degerhamn* paa c. $56^{\circ} 21',_0$ N. $16^{\circ} 24',_4$ E. er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til $4,1$ m ved Middelvandstand.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1756. Danmark. Sundet. Nordre-Rose NW. Undervandshindring rapporteret.**

Et Skib med $2,2$ m Dybgaaende rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa $55^{\circ} 38' (40'')$ N. $12^{\circ} 40' (36'')$ E., c. 400 m N. for E.-ligste Sømærke ved Sejlrenden til *Kastrup*. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

1757. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Oplysning om Pulle.

Ved Udkastning af Fyld er der blevet dannet en Pulle med $1,3$ m Vanddybde paa $55^{\circ} 36' 05''$ N. $12^{\circ} 30' 46''$ E., c. 140 m SSE. for *Skelsands Kors* hvide Stage med Tværtræ.

(Kort Nr. 133.)

1758. Sverige. Sundet. Landskrona—Hälsingborg. Ændring i Afmærkning af Sejlroute.

(U. f. s. Nr. 50/2458. Stockholm 1943.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1114 1943 meddeles at nedennævnte Ændringer er foretaget ved Afmærkningen af Sejlløbet *Malmö—Kullen*:

I. Følgende Sømærker er genudlagt:

11. Stagen paa $55^{\circ} 54',_{60}$ N. $12^{\circ} 44',_{50}$ E.
12. Lystønden paa $55^{\circ} 55',_{55}$ N. $12^{\circ} 43',_{20}$ E.
13. Lystønden paa $55^{\circ} 59',_{80}$ N. $12^{\circ} 41',_{30}$ E.

II. Følgende Sømærker er inddraget:

- a) Lystønden paa $55^{\circ} 56',_{00}$ N. $12^{\circ} 44',_{35}$ E.
- b) Stagen paa $55^{\circ} 58',_{00}$ N. $12^{\circ} 43',_{10}$ E.
- c) Lystønden paa $56^{\circ} 00',_{00}$ N. $12^{\circ} 41',_{80}$ E.

(E. f. S. Nr. 27/1114 1943.)

1759. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bredegrund SSE. Afmærkning af Vrag forandret.

Det i E. f. S. Nr. 47/1730 1943 nævnte Vrag, der er sunket i 6 m Vand paa $55^{\circ} 00' 19''$ N. $11^{\circ} 47' 36''$ E., c. $2,8$ Sm 268° fra *Ore Fyr*, er nu afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag samt med en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 10^s , begge udlagt NNE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 47/1730 1943. Kort Nr. 161 og 160).

MAANEDSOVERSIGT

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

Danmark.

- 1948
1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/2 Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3 Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen.
1/6
2/250
2/251
4/342
7/452
8/496
13/852 Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i danske
14/706 Færvande.
16/759
18/799
19/847
23/995
33/1285

I. Østersøen.

- 1948
1/7 Østersøen. Oplysning om Operationsomraade.
44/1593 Østersøen, E.-lige Del. Mineomraader.
18/800 Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn Indsejling. Tilsanding.
45/1635 Danmark. Lolland S.-Kyst. Rodby Havn. Oprensningsarbejde paabegyndt. Sømærke
midlertidigt inddraget.
21/932 Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
23/996 Danmark. Fakse Havn. Oplysning om Dybde.
47/1726 Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Dybde i Indløbet aftaget.
1/14 Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
42/1536 Danmark. Bornholm. Listed Havn. Havnearbejder. Advarsel.
1/16 Danmark. Bornholm. Nekse Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
1/18 Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.
3/299 Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
1/19 Sverige. Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/20 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladshindringer.
1/21 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.
1/22 Sverige. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/23 Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/24 Sverige. Kalmarsund. Sejladsforskrift. Uddybningsarbejder.
28/1154 Sverige. Kalmarsund. Sillåsen. Midlertidigt Fyr tændt.
1/25 Sverige. Öland E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
1/26 Sverige. Öland E. Miner udlagt.
1/27 Sverige. Arholma og Landsort. Anvisninger angaaende Ankring.
1/28 Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod
Luftmaal kan finde Sted.
19/851 Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.
1/29 Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.

- 1948
1/30 Sverige. *Oxelösund. Marsviken.* Bombekastningsøvelser.
1/32 Sverige. *Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
34/1338 Sverige. *Gotland E.-Kyst. Fårösund.* Indsejling spærret.
19/849 Sverige. *Gotland E.-Kyst. Fårösund S.* Skyde- og Bombekastningsøvelser.
19/850 Sverige. *Gotland E.-Kyst. Slite—Östergarn.* Skydeøvelser.
1/33 Sverige. *Hävringe—Kråkelund.* Miner udlagt.
1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund.* Forbud mod Ankring.
7/456 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejlløb. Östra Röko.* Lodsartøjs Plads.
1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarne. Huvudskär.* Forbudte Løb.
1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.
1/40 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Hårafjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.
15/717 Sverige. *Stockholms Skærgaard.* Skydeøvelser.
1/41 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan.* Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
1/42 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.
17/782 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lindalssundet E.* Sejladsforskrift.
1/43 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vazholm Fæstningsomraade.* Miner udlagt.
1/44 Sverige. *Södra Kvarnen. Minespærring.* Advarsel.
1/45 Sverige. *Öregrundss Skærgaard.* Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
32/1254 Sverige. *Bottniske Bugt. Löfstabukten N.* Skydeøvelser.
32/1255 Sverige. *Bottniske Bugt. Skutskär ENE.* Skydeøvelser.
32/1256 Sverige. *Bottniske Bugt. Gävle.* Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
23/999 Sverige. *Bottniske Bugt.* Udsendelser fra Radiofyrr midlertidigt forandret.
1/49 Finland. *Särgårdshavet. Åland.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
42/1537 Estland. *Rooger Wiek.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
32/1258 Estland. *Riga Bugt.* Spærret Omraade.
44/1599 Letland. *Riga Bugt. Dünamünde W.* Spærret Omraade.
1/50 Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.
1/51 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Fyr midlertidigt slukket.
1/52 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Lodstvang.
1/53 Tyskland. *Østersøen W.-lige Del.* Sejladsforskrifter.
1/54 Tyskland. *Warnemünde—Gedser.* Forbud mod Ankring.
36/1379 Tyskland. *Memel Anduvning.* Sejladsforskrift.
1/55 Tyskland. *Memel Anduvning.* Skydeomraade.
1/56 Tyskland. *Pillau Anduvning.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/57 Tyskland. *Pillau Anduvning.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/58 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
1/59 Tyskland. *Danzig Bugt. Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/61 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbudt Omraade.
30/1195 Tyskland. *Danzig Bugt. Kahlberg.* Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
36/1380 Tyskland. *Neufahrwasser Anduvning.* Skydeøvelser.
1/64 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Sejladsforskrift.
14/694 Tyskland. *Danzig Bugt. Gotenhafen.* Signal ved Passage af *Hela*.
41/1505 Tyskland. *Danzig Bugt.* Skydeøvelser.
1/65 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplade.
1/66 Tyskland. *Danzig Bugt. Putziger Wiek.* Skydeøvelser.
47/1709 Tyskland. *Funkenhagen—Jershöft.* Forbudt Omraade.
1/67 Tyskland. *Nest.* Skydeøvelser.
44/1603 Tyskland. *Kolberg NE.* Spærret Omraade.
1/68 Tyskland. *Swinemünde.* Advarsel til Søfarende.
43/1563 Tyskland. *Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff.* Tilsanding. Sejladsforskrift.
1/69 Tyskland. *Rügen E.-Kyst. Kabelfelt.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/70 Tyskland. *Darsser Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
36/1381 Tyskland. *Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek.* Skydeomraade.
39/1462 Tyskland. *Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek.* Skydeomraade.
46/1666 Tyskland. *Warnemünde. Warnow.* Uddybningsarbejder.
17/768 Tyskland. *Warnemünde W.* Skydeøvelser.
22/976 Tyskland. *Warnemünde W.* Skydeøvelser.
46/1667 Tyskland. *Lübeck Bugt.* Forbudt Omraade.
1/71 Tyskland. *Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE.* Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.
1/72 Tyskland. *Kieler Bugt. Kabelfelt.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
1/73 Tyskland. *Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW.* Oplysning om Flaade. Advarsel.
1/74 Tyskland. *Kieler Fjord.* Undervandshindringer. Advarsel.
1/75 Tyskland. *Kieler Fjord. Bülk NE.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
13/607 Tyskland. *Kiel Havn. Hollenau Red.* Forbud mod Ankring.
6/433 Tyskland. *Kiel Havn. Möllenort W.* Sømærker midlertidigt udlagt.
1/76 Tyskland. *Passage gennem Kielerkanalen.*
1/77 Tyskland. *Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
1/78 Tyskland. *Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

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

1948	
1/79	Danmark. Sundet N.-lige Anduvning. Vægtskib.
1/80	Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.
39/1463	Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.
20/926	Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
1/82	Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.
1/83	Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
1/85	Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.
1/86	Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.
34/1325	Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidigt Skakto. Fyr tændt.
1/88	Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
1/89	Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
45/1638	Danmark. Sundet. Københavns Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.
19/890	Danmark. Sundet. Københavns Havn. Kalvebod Brygge. Kulkraner under Reparation. Advarsel.
37/1403	Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.
7/469	Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.
1/91	Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
1/93	Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
8/499	} Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.
11/584	
22/994	} Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
34/1340	
1/95	Sverige. Sundet. Helsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
1/96	Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.
1/97	} Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
24/1055	
1/99	Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rønde. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
47/1715	Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rønde over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
23/1024	Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedøværkets Havn. Havnearbejder.
4/378	Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duo d'Alber knækket af Isen.
1/107	Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.
1/108	Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
7/460	Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
1/110	Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerød Havn. Dybde aftaget.
18/832	Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde aftaget.
1/111	Danmark. Store-Bælt. Korsør. Havnefyrt ødelagt.
21/948	Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.
8/501	Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
43/1588	Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.
1/115	Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn Indsejling. Dybde.
39/1489	Danmark. Store-Bælt. Agerød Flak W. Sømærke midlertidigt forsvundet.
1/116	Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
46/1671	Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Kløvsø. Oplysning om Dybde.
1/118	Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.
1/119	Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Spidstønde udlagt.
8/482	Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
42/1542	Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
41/1533	Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
1/123	Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.
1/124	Danmark. Lille-Bælt. Sandvig. Halk Skydeterræn. Signaler for Skarpskydning. Advarsel.
1/125	Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser. Advarsel.
21/953	Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgeshavn. Tilsanding. Advarsel.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1948	
1/128	Danmark. Kattegat. Bestemmelser angaaende Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat.
45/1641	Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Puller. Midlertidig Afmærkning udlagt.

- 1948
 39/1465 Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeøvelser.
 1/129 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.
 1/130 Danmark. Kattegat. Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udlagt.
 48/1746 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 20/919 Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikkhavn.
 1/133 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 44/1607 Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket.
 38/1454 Danmark. Kattegat. Rosnæs Puller Fyr. Taagesignal og Radiofyr midlertidigt i Uorden.
 21/955 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 36/1386 Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarno Bro. Brohoved og Dækmole opføres.
 48/1747 Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Hjarno Fyr indtil videre slukket.
 1/137 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sølvg Bro. Dybde aftaget.
 1/138 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 45/1625 Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.
 47/1719 Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
 47/1720 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/139 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 38/1455 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Havnearbejder. Sejladsforskrift.
 44/1612 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin III. Krøn væltet og afmærket.
 1/140 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 18/838 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 45/1644 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Somærke midlertidigt flyttet.
 1/141 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 1/142 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 1/143 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 2/290 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
 47/1721 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/242 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
 1/243 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.
 40/1502 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
 1/144 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.
 1/145 } Sverige W.-Kyst. Kattegat og Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
 23/1010 }
 1/146 Sverige. Kattegat. Falkenberg Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/147 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgeaard. Ankringsforbud.
 1/148 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/149 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 15/731 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
 19/873 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duo d'Alber fjernet af Isen.
 16/753 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 35/1360 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
 1/153 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
 1/154 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
 25/1086 Danmark. Limfjorden. Glyngøre Fiskerihavn Indsejling. Tilsanding.
 1/157 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
 1/159 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
 2/273 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Dybde og Dækværk.
 1/160 Danmark. Limfjorden. Odesundbroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Odesundbroen.
 43/1568 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 6/451 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.
 46/1676 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.
 29/1187 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
 27/1134 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
 1/165 Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 27/1137 } Norge. Oslofjord. Drobak—Enge. Sejladsbestemmelser.
 45/1628 }
 1/166 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1948
 30/1210 Norge. Øst-Finnmark. Vardø E. Mineomraade. Advarsel.
 35/1361 Norge. Varangerfjord. Vadso. Ankringsforbud.
 1/167 } Norge. Farlige Omraader. Advarsel.
 21/958 }
 20/921 Norge. Kamøy Fjord. Mineomraade.
 20/922 Norge. Porsanger Fjord. Mineomraade.

- 1048
- 21/959 Norge. *Vest-Finmark*. Færligt Omraade. Advarsel.
- 1/169 Norge. *Rognsund*. Mineomraade. Sejlads forbudt.
- 1/170 Norge. *Kvalsund og Langsund*. Mineomraade. Advarsel.
- 14/704 Norge. *Lyngsfjord*. Mineomraade.
- 1/171 Norge. *Tromsø- og Sandesund*. Forbud mod Ankring.
- 30/1211 Norge. *Senja og Troms. Melangen—Grotøydjupet*. Mineomraade. Advarsel.
- 35/1363 Norge. *Vågsfjord. Harstad*. Natspærring.
- 7/465 Norge. *Vågsfjord. Harstad*. Forbud mod Ankring.
- 1/173 Norge. *Vestfjord*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/174 Norge. *Lofoten. Svolvær*. Alarmtilstand.
- 46/1678 Norge. *Lofoten. Skriiven S. Passage gennem Saltværleden* forbudt.
- 1/175 Norge. *Folla*. Spærret Omraade.
- 41/1517 Norge. *Bodo Anduvning. Tvangsruter*.
- 27/1141 Norge. *Bodo W.* Spærret Omraade.
- 41/1518 Norge. *Saltstraumen og Sundstraumen*. Sejladsforskrift.
- 1/176 Norge. *Stifjord—Fugloyfjord*. Mineomraade.
- 23/1013 Norge. *Vestfjord. Fugloyvær—Måløy—Skarholm*. Mineomraade.
- 41/1519 Norge. *Glomfjord*. Sejladsforskrift.
- 23/1166 Norge. *Sor-Heigeland. Vefsensfjorden*. Spærret Omraade.
- 25/1078 Norge. *Vikten—Vega*. Mineomraade.
- 30/1213 Norge. *Namsenfjord. Namsos*. Sejladsforskrift.
- 30/1214 Norge. *Sor- og Nord-Trondelag. Smola—Vikna*. Mineomraade. Advarsel.
- 24/1040 Norge. *Nord-Trondelag. Flatanger. Strandsøysundet*. Mindre Dybde rapporteret.
- 2/277 Norge. *Nord-Trondelag. Namsenfjorden*. Spærret Omraade.
- 24/1041 Norge. *Sor-Trondelag*. Grunde rapporteret. Advarsel.
- 39/1473 Norge. *Bjugnsfjord. Uthaug*. Natspærring.
- 28/1167 Norge. *Trondheimsleia*. Mineomraade.
- 16/765 Norge. *Trondheim Omraade*. Spærringsbestemmelser.
- 1/180 Norge. *Trondheim Fjord*. Undervandshindringer. Forbud mod Ankring.
- 1/181 Norge. *Trondheim Fjord. Trondheim Red*. Forbud mod Ankring.
- 31/1243 Norge. *Trondheim Red*. Skibsfartsforskrift.
- 47/1738 Norge. *Trondheimsfjorden. Gulosen*. Sejladsforskrift.
- 24/1042 Norge. *Møre og Romsdal. Trondheimsleia S. Dromnessundet*. Grund.
- 27/1143 Norge. *Hustadviken*. Spærret Omraade.
- 11/599 Norge. *Kristiansund*. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
- 37/1413 Norge. *Alesund. Giskoy N.* Natspærring.
- 37/1414 } Norge. *Alesund*. Natspærring.
- 39/1476 }
- 1/182 Norge. *Giskosund og Kjerringsund*. Spærrede Omraader.
- 1/183 Norge. *Stadlandet*. Mineomraade.
- 19/876 Norge. *Gorsen*. Sejladsforskrift.
- 42/1545 Norge. *Gulensfjord. Nordgulen*. Forbud mod Sejlads.
- 1/184 Norge. *Sogn og Fjordane. Frøysjøen og Stavfjorden*. Spærrede Omraader.
- 42/1546 Norge. *Florøy Anduvning*. Sejladsforskrift. Gennemsejling forbudt.
- 47/1722 Norge. *Florøy Anduvning*. Natspærring.
- 16/757 Norge. *Florøy*. Afspærringsbestemmelser.
- 12/646 Norge. *Bue (Aspo) Fjord—Stavfjord*. Mineomraade.
- 25/1079 Norge. *Granesund*. Gennemsejling forbudt.
- 1/185 Norge. *Fens- og Sognefjord Anduvning*. Mineomraade.
- 39/1477 } Norge. *Granesund*. Natspærring.
- 46/1681 }
- 30/1215 Norge. *Masfjord*. Løb spærret.
- 1/186 Norge. *Hordaland*. Kontrolstationer. Advarsel.
- 36/1391 Norge. *Bergen Omraade*. Fyr upaalidelige.
- 1/187 Norge. *Hordaland. Bergen Havn*. Klærgøring af Lanterne.
- 2/278 }
- 13/681 } Norge. *Bergen Anduvning*. Spærrede Omraader.
- 39/1478 }
- 13/682 Norge. *Bergen Anduvning*. Spærret Omraade. Sejladsforskrift.
- 38/1441 Norge. *Samnangerfjord*. Forbudte Omraader.
- 36/1392 Norge. *Leroyosen*. Mineomraade.
- 1/189 Norge. *Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane*. Spærring af Havne. Advarsel.
- 35/1368 Norge. *Hjeltefjorden*. Mineomraade.
- 1/190 } Norge. *Hordaland. Hjeltefjorden W.* Spærrede Omraader. Advarsel.
- 35/1367 }
- 35/1369 Norge. *Grimstadfjord*. Natspærring.
- 35/1370 Norge. *Fusefjord. Hatvikbuk*. Sejladsforskrift.
- 1/191 Norge. *Selbjørnfjord*. Færligt Omraade.
- 11/601 Norge. *Selbjørnfjord Anduvning*. Mineomraade.
- 48/1748 Norge. *Sirafjord—Sletta*. Mineomraade.
- 28/1168 Norge. *Rogaland. Haugesund. Vibransøysund*. Gennemsejling forbudt.

- 1948
 30/1216 *Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.*
 1/193 *Norge. Talgjesfjord. Mastrafjord. Mineomraader.*
 1/194 *Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 12/647 *Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.*
 35/1371 *Norge. Listerfjord og Hitteroysund. Natsspærring.*
 47/1723 *Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.*
 4/374 *Danmark. Hanstholm. Redningstation midlertidigt nedlagt.*
 1/195 *Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.*
 1/196 *Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.*
 1/197 } *Danmark. Graadby. Sandforskydning. Advarsel.*
 41/1534 }
 44/1609 *Danmark. Graadby. Lystønde midlertidigt udlagt. Lystønde midlertidigt flyttet.*
 1/199 *Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.*
 10/564 *Danmark. Mano W. Sømærke midlertidigt udlagt.*
 1/200 *Danmark. Rømo E. Afmærkning inddraget. Løb midlertidigt afmærket. Kabler flyttet.*
 Oplysning om Dæmning.
 1/201 *Lister Dyb. Rømo—Sild. Forbud mod Ankring.*
 1/202 *Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.*
 1/203 *Holland. Forbudte Omraader.*
 25/1082 *Holland. Sejladsforskrift.*
 1/204 *Holland. W.-Schelde. Vlissingens ydre Red. Forbud mod Ankring. Advarsel.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1948
 1/238 *Skagerrak. Nordsoen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.*
 41/1524 *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Fiskeri. Advarsel.*
- Danmark.*
- 1/205 *Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.*
 1/206 *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.*
 1/207 *Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.*
- 1/208 *Nødmeldinger fra Skibe.*
 1/209 *Stednavne rettes i de danske Søkort.*
- 22/984 } *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i*
 31/1244 } *danske Farvande.*
 39/1480 }
- 1/211 *Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra dansk Havn til Sverige.*
 1/212 *Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.*
 24/1044 *Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.*
- 30/1222 *Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masned Sundbroen.*
 34/1334 *Jylland E.-Kyst. Sjælland N.-Kyst. Politibekendtgørelse angaaende Sejlads.*
 40/1497 *Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlads.*
- Norge.*
- 1/213 *Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.*
 1/214 *Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.*
 1/215 *Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.*
- 4/376 }
 13/686 } *Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.*
 35/1366 }
 42/1549 }
 45/1634 }
 46/1685 }
- Sverige.*
- 1/216 *Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.*
 2/252 *Sverige. Neutralitetslobet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.*
- 1/217 }
 33/1314 } *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.*
 38/1445 }
 43/1578 }
- 1/218 } *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.*
 20/923 }
 1/219 } *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.*
- 1/220 *Östra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.*
 1/221 *Stockholm Havn. Færdselsforbud.*

- 1948
 1/222 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 28/1173 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 1/224 *Falsterbokanalen*. Signaler ved Passage af Kanalen.
 1/225 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 1/227 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
 1/228 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 1/229 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 1/230 }
 43/1577 } *Sverige*. Midlertidige Lodsfarvande.

Tyskland.

- 1/231 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 1/232 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
 1/233 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 1/234 Afstandssignal. Advarsel.
 1/235 Anvisning for Koffardskibes Optræden under Nærmelse til Krigskibe.
 1/236 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
 1/237 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
 4/377 Afmærkning. Advarsel.
 39/1481 Oplysning om Sommertid.
 41/1525 Signaler for Skibe, der sløber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
 41/1526 Signal for Afmagnetisering.
-

1760. (T). Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Gisseløre. Sømærke midlertidigt forsvundet.

Gisseløre hvide Stage med 2 Halmviske paa c. $55^{\circ} 40',_2$ N. $11^{\circ} 04',_1$ E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1761. Danmark. Kattegat. Gilleleje Havn N. t. E. Oplysning om Vrag.

Et Vrag rapporteres at være sunket i 18—20 m Vand paa c. $56^{\circ} 12'$ N. $12^{\circ} 20'$ E., c. 4 Sm N. t. E. for *Gilleleje Havn*. Vraget er midlertidigt afmærket med en stor Bøje.

1762. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr E. t. N. Vrag rapporteret.

Et Vrag rapporteres at være sunket i 18—20 m Vand paa c. $56^{\circ} 05',_1$ N. $11^{\circ} 17',_5$ E. c. 2,₅ Sm 82° fra *Sjællands Rev Fyr*. Vraget vil blive afmærket.

1763. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr NNW. Skibsfartshindring rapporteret.

Et svært Rundholt, der tilsyneladende var fast i Bunden, er observeret i c. 9 m Vand paa c. $56^{\circ} 39',_2$ N. $10^{\circ} 44',_8$ E., c. 8,₁ Sm 339° fra *Gerrild Fyr*. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

1764. Sverige. Kattegat. Torekov. Varselfyrs Plads. Rettelse til E. f. S. Nr. 46/1674 1943.

(U. f. s. Nr. 50/2410. Stockholm 1943.)

Pladsen for det i E. f. S. Nr. 46/1674 1943 nævnte *Torekøvs Telefonkabel nedre Fyr* er $56^{\circ} 25',_{55}$ N. $12^{\circ} 37',_{50}$ E.

(E. f. S. Nr. 46/1674 1943. Kort Nr. 102, 125 og 100.)

1765. Sverige. Kattegat. Varberg NW. Skydeøvelser. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 50/2459. Stockholm 1943.)

Skydeøvelser foretages ud over Havet den 7.—10. December 1943 Kl. 0900—1700 fra Skydepladsen paa c. $57^{\circ} 13',_6$ N. $12^{\circ} 06',_8$ E., 0,₈ Sm S. for *Bua Fiskerihavn*.

Fareomraadet under Skydningerne er en Sektor med Spidsen i c. $57^{\circ} 13',_7$ N. $12^{\circ} 06',_5$ E., paa Pynten 0,₆ Sm NE. for *N. Herta*, og begrænset af to Linier, der fra dette Punkt gaar henholdsvis gennem *Nidingarna* og *Klåback*, samt af en Cirkellinie med Centrum i Sektorens Spids og med Radius 8,₆ Sm.

Under Skydningerne er et rødt-hvidt Flag hejst paa en Mast ved Skydepladsen. Skydning afbrydes under Skibes Passage af Omraadet. Det henstilles til de søfarende ikke uden Nødvendighed at opholde sig inden for Fareomraadet.

1766. Sverige. Kattegat. Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 50/2460. Stockholm 1943.)

Skydeøvelser mod Luftmaal foretages den 4. December 1943 Kl. 0900—1700 og den 6.—11. December 1943 Kl. 1000—1700 fra *Vallda Sandö* SW.-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.-Pynt, og som mod Syd begrænses af en Linie gennem *Hallands Svartskär*, mod Nord af en Linie, der fra *Vallda Sandö* gaar i Retning 290°, og mod Vest af en Cirkellinie med Centrum i *Vallda Sandö* SW.-Pynt og Radius 10,₈ Sm.

1767. Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Fyr nedlagt.

(U. f. s. Nr. 50/2412. Stockholm 1943.)

Lindholmen Fyr paa c. 57° 42',₂ N. 11° 56',₅ E. er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 46/1693 1943.)

Ekstra-Tillæg.

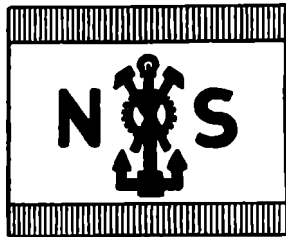
II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1768. Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro NE. t. E. Vrag rapporteret.

Et Vrag, af hvilket Masten rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa c. 55° 39',₀ N. 12° 40',₀ E., c. 0,₅ Sm 61° fra *Kastrup Skibsbro*. Vraget vil blive afmærket.

DANSK SØFARTS TIDENDE

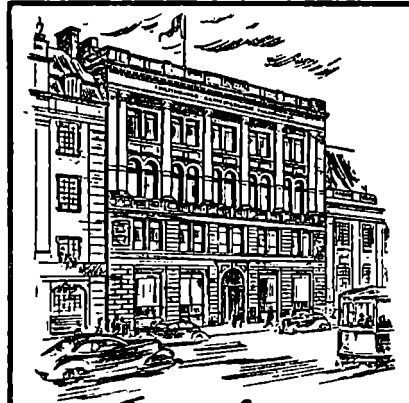
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

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

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT

v. A. P. MØLLER

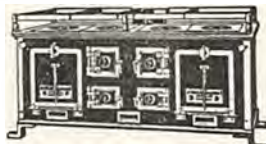
TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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



BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S
HOLMBLADESGADE 47
KØBENHAVN S.
Kabys & Komfurer
til Kul og Olie
Forlang Katalog Tlf. C. 1630



DANSKE SKIBMÆGLERE

ASSENS

KOLDING

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

A. GJØRDING'S EFTF.
SVANE & GJØRDING
(Statsaut.)
SKIBSMÆGLERE
KOLDING
BÆFRAGTNING — KLARERING — EKSPEDITION — ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

FAABORG

MARIAGER

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

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

FREDERICIA

RANDERS

JULIUS MORTENSEN
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
LLOYD'S AGENT
(GRUNDLAAGT 1878)
FREDERICIA
Telegr. Adr.: „MORTENSEN“ Telef. Nr. 87 og 464
The Boe Code, New & Old, . Scott's Code 10th Ed. . Lombard Code

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

HOBRO

SVENDBORG

CHR. RØRHOLM
EDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO
TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

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

KALUNDBORG

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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 49

FREDAG 10. DECEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Sir *Walter Raleigh*, Grundlæggeren af den første Engelske Koloni i Amerika, Virginia (opkaldt til Ære for Jomfru-Dronningen, Elisabeth), tillægges den Udtalelse, at den, som behersker Havet, behersker Verdenshandelen, og den, som behersker Verdenshandelen, behersker Verdens Rigdomme og følgelig Verden selv. Det maa være Tanker af denne Art, der har foresvævet den amerikanske Senator *George Radcliffe*, da han i det amerikanske Maanedsskrift *American Magazine* gav Udtryk for, ad hvilke Baner han mener, at amerikansk Shippingpolitik efter Krigen skal ledes. Han fremhæver bl. a. i denne Artikel, at De Forenede Stater efter Krigen vil have Verdens største Handelsflaade, og at den maa sættes aggressivt og klogt ind i Verdenshandelen og i stigende Grad transportere amerikanske Varer til fremmede Havne. Senere advarer han imod at lytte til britiske Rederes Lokkeloner om at stille amerikanske Skibe til Raadighed for England, for at dette Land atter kan faa en Handelsflaade af den gamle Størrelse. De Forenede Stater vil nemlig derved bedrage sig selv og bringe deres nationale Sikkerhed i Fare. Isolationismens Dage er forbi, og i den fremtidige Verden maa De Forenede Stater for at kunne indtage deres rette Plads blandt Nationerne overalt indstille sig paa at konkurrere med fremmede Nationer.

Der er næppe nogen Tvivl om, at U. S. A.'s Handelsflaade ved Krigens Afslutning vil være 2 $\frac{1}{2}$, maaske 3 Gange saa stor som den engelske, men hermed er Problemet om den fremtidige amerikanske Shippingpolitik ikke løst. Er disse under Krigen byggede Skibe konkurrencedygtige, og kan der skaffes tilstrækkeligt Mandskab? De under den første Verdenskrig byggede amerikanske Skibe viste sig jo hurtigt efter Krigens Afslutning for Størstedelens vedkommende at være værdiløse, og hvad Bemandingspørgsmaalet angaar, er det langt fra sikkert, at den amerikanske Krigsmarines Slogan: »JOIN THE NAVY AND SEE THE WORLD« direkte kan tillempes, naar det gælder Rekruttering til Handelsflaaden. Dette er kun enkelte af den lange Række Problemer, der vil møde Amerikanerne efter Krigen, hvis og naar de skal til at realisere Mr. Radcliffe's Program. Der er andre, f. Eks., er de amerikanske Redere i Besiddelse af den Erfaring og Forretningsdygtighed, der er nødvendig for at fortrænge bl. a. Englænderne og Nordmændene fra den Plads, disse Nationers Redere har indtaget i Trampfarten. Det er Generationers Erfaring, Amerikanerne her kommer op imod, og da det næppe er tænkeligt, at de andre godvilligt trækker sig tilbage fra Arenaen, faar Mr. Radcliffe utvivlsomt Ret i, at Amerikanerne maa indstille sig paa at konkurrere med fremmede Nationer.

Om Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder foreligger der kun faa Nyheder. Der er sluttet yderligere Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Cuba til den uforandrede Rate af \$3.70 plus 89 pCt., ligesom for Kul Hampton Roads/Chile til \$8.20 plus 58 pCt. — Sukker fra Cuba til Northern Range er sluttet til 38 Cts. plus 78 pCt. og til Golfen til 32 Cts. plus 74 pCt. — Endvidere er der ogsaa i den forløbne Uge tildelt Malmfarten fra Indien, Sydafrika og Brasilien

til Northern Range og Golfen adskillige Skibe. Raterne viser ingen Ændringer. — Hørfro fra Buenos Aires til New York har betalt \$20.

For engelsk Regning noteres uforandret Kul Wales/Azorerne 70/-, Wales/Port Said 90/- og Wales/Syditalien mellem 64/- og 68/-. Salt Aden/Calcutta er sluttet til 35 Rupees. —

Paa vore hjemlige Markeder er Ændringerne heller ikke store. Kul og Koks fra Tyskland til Danmark viser ikke større Aktivitet. Salpeterfarten fra norske til danske Havne har enkelte Laster til omkring Kr. 18 pr. Ton. Trælast fra Finland og Sverige til Danmark er uden større Interesse, og iøvrigt er Sæsonen for de nordlige og østlige Havne jo ogsaa snart forbi for denne Gang. I tysk Kystfart er der stadig forskellige Ordre for Kul, Korn o. s. v., men Efterspørgslen er dog knap saa livlig som for nogle Uger siden. Malmfarten fra Sverige til Tyskland er stadig aaben for Tonnage, hovedsagelig for Lastning i mellemvenske Havne. Raterne er uforandrede.

SØFORSIKRINGENS PRÆMIEINDTÆGTER I 1942

Paa Grundlag af Opgørelser udarbejdet af Forsikringsraadet og af dette stillet til Raadighed for Det statistiske Departement bringes der herfra en Række Oplysninger om Forsikringsvirksomheden i Danmark i 1942.

Hvad angaar Søforsikring oplyses saaledes, at den samlede Præmieindtægt i Fjor androg 22,1 Million Kroner mod 20,4 Millioner Kroner Aaret forud. Den overvejende Del af denne Branches Præmiebeløb tilfalder de indenlandske Selskaber, der i 1942 dog kun beholdt 19 Procent heraf for egen Regning.

Den tilsvarende Skadeudgift, der i 1941 havde udgjort 18,2 Millioner Kroner eller 89,0 Procent af Præmiebeløbet, gik i 1942 ned til 11,6 Millioner Kroner, svarende til 52,3 Procent af Præmien.

DØDSBUDSKABER FRA HAVET

I sit sidst udkomne Nummer bringer Maskinmesterforeningens Medlemsblad *Maskinmesteren* Nekrologer over to Maskinmestre, der har sat Livet til som Følge af Krigsforlis.

Det meddeles saaledes, at Maskinmester *Harald Chr. Laur. Larsen* den 5. Oktober er forlist med Rederiet *Ove Skous Damper Hanne*. Han blev 54 Aar gammel og efterlader sig Hustru og fire voksne Børn. Efter at have lært paa Frederiksberg Jernstøberi og Maskinfabrik tog han Maskinmestereksamen og sejlede en Række Aar i Det Forenede Dampskibsselskab, for Kampmann & Herskind og i Dampskibsselskabet Torm. I 21 Aar sejlede han med Skibe i dette sidste Rederi, og han var kun 30 Aar gammel blevet udnævnt til Maskinchef.

Endvidere oplyses det, at Maskinmester *Aage Chr. Frederiksen*, der havde sit Hjem i Gentofte, er omkommet paa Havet som Følge af Krigsforlis. Han blev 50 Aar gammel og efterlader sig Hustru og tre Børn. Frederiksen fik sin Uddannelse hos Burmeister & Wain. Under Aftjenelsen af sin Værnepligt blev han Kornet. Under forrige Verdenskrig fik han Ansættelse i C. K. Hansens Rederi og sejlede blandt andet med Damperen *Flynderborg*, da dette Skib blev torpederet. Ved et besynderligt Træf sejlede Frederiksen ogsaa under denne Krig med Skibet af dette Navn.

IKKE MERE TRÆ FRA SVERIGE I DENNE SÆSON

Svensk Trævaretidende konstaterer i sin sidste Rapport om Trævaremarkedet, at Situationen paa det danske Marked er blevet yderligere forværret i de sidste Uger.

For at ophjælpe det store Underskud paa den svensk-danske Clearing er de danske og svenske Myndigheder aabenbart endes om en saa radikal Foranstaltning som at inddrage løbende Eksportlicenser i Sverige og Valutalicenser i Danmark, de førstnævnte fra 15. og de sidste fra 24. November. Med disse Foranstaltninger kan man anse Eksporten af Trævarer til Danmark for afsluttet for denne Sæson.

DET INDENRIGSKE LUFTRUTENET

Dansk Ingeniørforenings Medlemsblad *Ingeniøren* behandler Civilingeniørerne *Hans Kjølser* og *Bent Waagensen* meget indgaaende den indenlandske Rute-flyvning i Danmark i Aarene efter Krigen.

Det hævdes bl. a. i Artiklen, at Rutesflyvningens Muligheder vist enkelte Steder er blevet for optimistisk bedømt. Til sidst kommer Artiklens Forfattere ind paa, hvorledes man kan faa realiseret et mere rationelt Luftrutenet, og her hedder det:

Hverken Det danske Luftfartsselskab eller Statens Luftfartstilsyn er indstillet paa eller har Kompetence til at foretage de videregaaende Undersøgelser og Forhandlinger, som maaske snart kan blive nødvendige for en rationel Udbygning af Luftruterne. For Luftfartsselskabet gælder i nogen Grad, at det netop maa afvente Realisationen af de forskellige Lufthavnsprojekter og dernæst tillæmpe sit Rutenet efter de faktiske Forhold. Statens Luftfartstilsyn har i og for sig kun til Opgave at tage sig af Flyvningens tekniske Forhold og maa derfor indskrænke sig til at give ret neutrale Oplysninger om Lufthavnenes Placering.

Luftfartens Udvikling kan for det første ikke planlægges isoleret, men kun som et Led i en større Landstrafikplanlægning. Det siger ligeledes sig selv, at en Trafikplan aldrig maa stivne, men bør revideres, saa ofte Forholdene kræver det. Det kan foreløbig siges, at det ikke er muligt med nogen Udsigt til Held at udarbejde en Trafikplan, saalænge der ikke eksisterer et virkeligt statistisk Materiale vedrørende Landets Trafik. Der foreligger f. Eks. intet bearbejdet Materiale vedrørende Biltrafikens Størrelse fra By til By i Landet, og den tilsvarende Jernbane- og Skibstrafik kan i mange Tilfælde ikke faas oplyst.

Derfor burde der til Indsamling, Bearbejdning og Forskning af dette Materiale oprettes et *Trafikinstitut*, hvortil samtlige Trafikforetagender havde Pligt til at rapportere. Trafikinstitutet skulde paa een Gang være en Slags Statistisk Departement for Trafiken og et videnskabeligt trafikalt Forskningsinstitut.

Det praktiske Samarbejde mellem Trafikmidlerne kunde dernæst muligvis etableres paa den Maade, at der til Støtte for Trafikministeren blev udnævnt et Centralraad for al indenlandsk Trafik, et saakaldt *Trafikraad*. Der kunde nævnes talrige Eksempler fra Danmarks trafikale Historie paa, at et saadant Trafikraad kunde have sparet Samsundet for urimelige Investeringer og givet Publikum bedre Transportbetingelser. Man tænke blot paa Udbygningen af Jernbanenettet, paa Samarbejdet mellem Baner og Sporveje, inellem Baner og Biler og meget andet. Vanskeligheden ved et lovbefalet Samarbejde mellem Trafikmidlerne bestaar i at finde en saadan Form, at det enkelte Foretagendes Initiativ ikke hæmmes. Det er derfor en nødvendig Forudsætning for et godt Resultat, at Trafikraadet bliver sagkyndigt og objektivt, d. v. s. uafhængigt af det enkelte Trafikforetagende.

Fra enkelte Sider ønskedes det, at Trafikkommissionen af 1936 skulde have trukket visse Hovedlinier op for Udviklingen af Landets Trafiksystem og ikke nøjes

med, som den gjorde, at foreslaa nogle Privatbaner nedlagt og en ny Omnibus- og Fragtmandslov. Det for en Landstrafikplan nødvendige Materiale forelaa imidlertid ikke, og Kommissionen var ikke i sin Helhed forsynet med tilstrækkelig Sagkundskab til at kunne løse den vældige Opgave, som en Landstrafikplan er.

ISBRYDERNE SKAL I FØRSTE RÆKKE HJÆLPE BRÆNDELSTRANSPORTERNE

Isbrydningsraadet har været samlet til Møde. Paa Mødet, i hvilket Lederen af Statens Isbrydnings- og Ismeldingstjeneste, Overskibsinspektør Kapt. Fr. Grue, deltog, tilrettelagdes Istjenestens Beredskab for den kommende Vinter.

Blandt Isbrydningstjenestens Opgaver vil Gennemførelsen af Brændselstransporterne komme i første Række. Under Hensyn til de knappe Beholdninger af Kul m. v., der staar til Landets Raadighed, vil det i Tilfælde af større Isvanskeligheder være nødvendigt i det væsentlige at begrænse Ydelsen af Isbryderassistance til de for Landet særlig vigtige Transporter og saa vidt muligt at 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 aktuelt.

DE SVENSKES LEVNEDSMIDDELSKIBE TIL GRÆKENLAND

Siden den 1. September i Fjor har svenske Skibe Sfra Canada til Grækenland transporteret 206.000 Tons Hvede og 30.000 Tons tørrede Grønsager, forskellige andre Næringsmidler og betydelige Mængder Lægemidler. Ogsaa fra selve Sverige er der sendt forskellige Lægemidler i Form af Vacciner.

Den maanedlige Tildeling af Levnedsmidler til Grækenland er for Tiden 15.000 Tons Hvede, 3.000 Tons tørrede Grønsager og 600 Tons Mælkeprodukter. Hertil kommer visse Kvantiteter Ris og proteinholdige Næringsmidler. Varerne distribueres gennem den svensk-schweiziske Kommission.

Otte svenske Skibe gaar i Fart mellem Canada og Grækenland. Det er Grängesbergbolagets *Akka* paa 8.950 Tons, Transatlantics *Yarrowonga* paa 9.350 Tons, Svenska Orientliniens *Bardaland* paa 4.575 Tons, Svenska Lloyds *Camelia* paa 2.400 Tons, Sveabolagets *Fenris* paa 3.375 Tons, Svenska Ostasiatiska Kompaniets to Skibe *Tamara* og *Formosa* paa henholdsvis 10.330 Tons og 9.400 Tons og Rederiaktiebolaget Trans-Ex's *Mongabarra* paa 9.350 Tons. Hertil kommer Transatlantics *Hallaren* paa 5.200 Tons, som trafikerer Ruten fra Venezia til Piræus med Levnedsmidler fra Tyskland, der ligeledes distribueres af Kommissionen.

Der føres i Øjeblikket Forhandlinger om en Udvikling af Hjelpevirksomheden til nye Omraader, i første Række til Cykladerne, og der forhandles endvidere om at indsætte yderligere et stort Skib, som ligger indenfor Spærrezonen, ind i Grækenlands-Farten fra Canada for at fremskynde Leverancerne. De krigsførende Magter er allerede i Princippet gaaet ind paa Planen.

Yderligere anvendes endnu et svensk Skib, nemlig Sveabolagets *Wiril* paa 1.225 Tons, i den lokale græske Trafik mellem Piræus, Kreta og de ægæiske Øer.

De svenske Skibe, som bidrager til Levnedsmiddelforsyningen i Grækenland, har udelukkende svensk Bemanding, ialt henved 200 Mand.

Af Rapporter fra Kommissionen i Grækenland fremgaar det, at Situationen stadig forbedres for Befolkningen. Der hersker ikke egentlig Hungersnød i de Egne, der forsynes med Levnedsmidler af Kommissionen.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Rederiaktiebolaget Höganäs, Skibsfører Carl Northon, har ved Öresundsvarvet i Landskrona bestilt en Lastdamper paa 3.300 Tons d.w. Skibet skal være af aaben Shellerdæks-Type, og Fremdrivningsmaskineriet skal bestaa af en Tripleddampmaskine til Fyring med saavel Kul som Olie. Farten beregnes til 12 Knob paa fuld Last og 13 Knob paa Frugtlast. Af Hensyn til Frugtlasterne skal Lastrummene forsynes med elektrisk Luftkonditionering.

De svenske Statsbaner har holdt et forberedende Møde til Drøftelse af Spørgsmaalet om Bygning af nye Færger til Ruten Trelleborg-Sassnitz i Stedet for de gamle, der nu er 30 Aar. I nær Fremtid skal der føres forskellige Forhandlinger med Repræsentanter for de tyske Jernbaner. De nye Færger skal have en Længde paa 125 Meter og en Bredde paa 18 Meter, men den væsentligste Forbedring bliver, at de faar tre Spor mod to nu. Gennemsnitsfarten skal være 20 Knob.

»KUNGSHOLM« ER IKKE SÆNKET

Der har nu ikke mindre end to Gange gaaet Rygter om, at Svenska Amerika Liniens Motorskib *Kungsholm*, der — som bekendt — er solgt til Amerika og nu sejler under Navnet *John Ericsson*, skulde være sænket. Sidste Gang disse Rygter fremkom, lød det temmelig overbevisende, men Svenska Amerika Liniens Hovedkontor i Göteborg har nu faaet et Dementi, der taler med al Tydelighed.

For nogle Dage siden vendte Direktør Åke Belfrage hjem fra New York til Liniens hjemlige Ledelse. Han kunde bevidne, at han for kort Tid siden — længe efter den paastaaede Sænkning — med egne Øjne har set *Kungsholm* — *John Ericsson* — ligge i New Yorks Havn Side om Side med *Gripsholm*.

STOCKHOLMS FRIHAVNS FREMTIDSPLANER

Den nyudnævnte Direktør for Stockholms Frihavn, *Hj. Malmström*, har i en Udtalelse til den svenske Søfartspresse indgaaende beskæftiget sig med Fremtidsplanerne for Havnen.

Direktøren udtalte, at den stærkt forøgede Oplagring i Havnen havde faaet Afgifterne herfor til at stige stærkt, og han regnede med, at de i Aar vilde komme op paa ca. 1½ Million mod 1,27 i Fjor og 0,9 Millioner i de tre Verdenskrigen nærmest foregaaende Aar. Denne Oplagring har belastet Havnens Magasinkapacitet til Bristningsgrænsen. Nu begynder Frugten at komme til Sverige, og dermed beslaglægges Kølerummene, der endnu staar til Disposition. Det er ønskeligt, hævder Direktøren, at der efter Krigen skaffes mere Oplagsplads, og det gælder navnlig for Kølerum.

Hidtil har Havnen, hedder det videre, kun i begrænset Omfang kunnet iværksætte de Udbygninger og Moderniseringer, der vil være nødvendige for en livlig Efterkrigstidstrafik. Imidlertid skal der nu foretages en Tilbygning til et af Magasinerne, hvorved der skaffes 1.500 Kvadratmeters Plads. Endvidere er der udarbejdet Planer med Hensyn til en Modernisering af Jernbanesporet og Kraner, og der ligger Planer færdige til en Udbygning af Kajerne, hvilket vil koste 2 Millioner Kroner, medens forskellige andre Nybygninger er projekteret til 4 Millioner Kroner.

RADIO TIL REDNINGSBAADE

Det svenske Kommerskollegium har nu forordnet, at der i Skibe, som benyttes i Oceanfart, paa en let tilgængelig Plads i Navigatorrummet eller en anden velegnet Plads om Bord skal findes en Radiosender og en Radiomodtager, der kan transporteres og føres med om Bord i en Redningsbaad. Senderen og Modtageren skal være af en Type, som er godkendt af Kommerskollegiet.

Der skal i to af Skibets Redningsbaade være afsat Plads til Opsætning af disse Radiomodtagere og Sendere. Kundgørelsen træder i Kraft fra 1. Januar.

SVERIGES RAASTOFFER

Under en Diskussion blandt svenske Ingeniører og Videnskabsmænd blev der fra flere Sider udtalt Frygt for, at Sveriges Malmsrigdomme var ved at være udtømte.

Chefen for Sveriges geologiske Undersøgelser, Professor P. Gejer, udtaler i denne Forbindelse, at det fremfor alt er Forsyningen paa langt Sigt af manganrige Malme, som man begynder at blive lidt urolig for. Det er nemlig meget vigtigt for Jernfremstillingen at have Adgang til Mangan til de metallurgiske Processer. Der er ikke meget rent Manganalm i Sverige, mens der findes manganrige Malme spredt i Bjergene ved og omkring en halv Snes Bjergværker. Først og fremmest vil man nu foretage en nøje Undersøgelse af disse og andre Jernmalmsforekomster, der er af særlig Betydning. Man maa søge at komme til Klarhed over, hvor store disse Lejer i Virkeligheden er, og Undersøgelserne bør gøres paa længere Sigt, end man hidtil har anset det for muligt.

NYT AUTOMATISK NØDSSIGNAL FOR REDNINGSBAADE

Et automatisk Nødssignal for Redningsbaade af Eganske usædvanlig Styrke er for første Gang i Begyndelsen af Juli Maaned blevet installeret i en amerikansk Redningsbaad, oplyser Opfinderen *Richard C. Hamilton* i New York. Opfindelsen skal gøre det muligt at redde et stort Antal Søfolk, som ellers vilde have mistet Livet.

Det er ikke nødvendigt at have nogen Indsigt i traadløs Telegrafi for at kunne anvende Apparatet. Apparatet har en Rækkevidde paa 800 Kilometer, og det er i Stand til at udsende automatiske Nødsignaler i 24 Timer, selv om det kommer under Vand. Foruden det sædvanlige SOS-Signal udsendes samtidig Meddelelsen om, at Signalet kommer fra en Redningsbaad, hvis Position ogsaa opgives, samt at Signalet udsendes efter Minesprængning, Torpedering, Luftbombardement eller Brand.

Fra Amerika hævdes, at der naturligvis findes andre automatiske Apparater, men disse udsender kun SOS-Signalet med en betydelig kortere Rækkevidde, og at det kun kan sendes i 2½ Minut. Desuden kræver disse Apparater en Telegrafist til Betjeningen.

De nye Apparater kræver kun, at Besætningen kender Baadens Position. I Øjeblikket er det almindelig Skik, at Besætningen hver Time faar Underretning om et Skibs Position. Det eneste, der er nødvendigt, er altsaa, at Besætningen paa en Skala indstiller Positionen og derefter indstiller Apparatet, saa det sender uafbrudt i et Døgn, om fornødent hvert femtende Sekund.

Apparatet vejer omkring 25 Kilo og har en Længde paa 56 Centimeter. Det ligger indesluttet i en vandtæt Staalræske og skal fastgøres under en af Redningsbaadens Tofter.

Den amerikanske Opfindelse er blevet efterprøvet af *Maritime Commission*.

NYT MIDDEL TIL BESKYTTELSE MOD UBAADE

Det britiske Transportministerium meddeler, at der paa nogle Hundrede engelske Tankskibe er installeret en ny Opfindelse, som skal beskytte Skibene mod Ubaads-Angreb. Det drejer sig om et omfattende Rørledningsanlæg langs Skibets Sider, der, saa snart der sker en Eksplosion, bliver fyldt med saa stærkt et Lufttryk, at Vandet holdes ude. Gennem et Pumpeanlæg kan Lufttrykket opretholdes, til Skibet naar Havn.

De Erfaringer, man hidtil har gjort med dette System, har været absolut gode. Saaledes blev et britisk Skib torpederet tre Gange, men alligevel sejlede det 2000 Kilometer til nærmeste Havn uden at synke.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Øresundsbaadenes Skæbne

Det danske og det svenske Øresundsselskabs Skibe, der tilsammen bestaar af de fem store Skibe: Fire Dampere og et Motorskib, og de fire smaa Kystskibe samt Fragtskibet *Sundet I*, er nu delt mellem Danmark og Sverige.

Det vides endnu ikke, om to eller tre af de store Skibe kommer til at sejle under dansk Flag. I Sverige er der faktisk nu dannet to Aktieselskaber, hvoraf det ene udgøres af de svenske Statsbaner, medens et nyt Selskab er dannet til Overtagelsen af to af de mindre Kystskibe. Det drejer sig om *Gefion* og *Gylfe*, der ligger i Sverige.

Det nye Selskabs Bestyrelse bestaar af det svenske Øresundsselskabs tidligere Bestyrelsesmedlemmer, nemlig Direktørerne *E. Hain*, *H. Tranchell*, *Erik Kockum*, *J. Faxø* og *Frans Kockum*. Dette Selskab skal have en Aktiekapital paa mindst 400.000 og højest 1.200.000 Kroner.

Der er endnu ikke truffet nogen endelig Bestemmelse om, hvorledes man her i Danmark vil drive de resterende to Sundbaade: *Den lille Havfrue* og *Kirsten Pii*, samt Fragtskibet *Sundet I*, men meget kunde lyde paa, at der ogsaa i Danmark vil blive dannet et nyt Selskab, hvis Bestyrelse kommer til at bestaa af det gamle Øresundsselskabs danske Bestyrelse.

Ondartet Tyveri fra Minebøsse til Fordel for Enker efter forulykkede Søfolk

Da Odense Marineforening forleden aabnede Minebøssen i Munkemose, der samler Penge ind til trængende Enker efter danske forulykkede Søfolk, opdagede man, at der kun var knapt 100 Kr. i den. Det viste sig, at der er gjort Forsøg paa at stjæle Penge fra Bombøssen. Det er gjort paa den Maade, at der er stoppet forskellige Ting ned i Bøssens Munding for at hindre, at Pengene faldt helt ned i Kassen.

Bidragyderne har puttet Penge i Bøssen, men Tyvene har bagefter kunnet fiske dem op igen. Det menes at være ret betydelige Beløb, der paa denne Maade er blevet stjaalet, og man har konstateret, at det er nogle halv-voksne Dreng, der har arbejdet med Bøssen. Der er nu truffet Foranstaltninger til, at Pengene ikke kan tages op af Bøssen igen.

Nedlagt Redningsstation

I Forbindelse med Indførsel af Motor-Redningsbaade rundt om ved vore Kyster har man nu nedlagt Nørre Tornby Redningsstation, der gennem de 90 Aar, hvor den har eksisteret og klarer sig med Robaad, har reddet 400 skibbrudne. Fremtidig Assistance vil blive ydet fra Hirtshals eller Lønstrup, der er forsynet med de mest moderne Grejer. De 10 fastansatte ved Nørre Tornby Station bliver pensionerede.

Anlæg af offentlige Flyvepladser

Af Ministeriet for offentlige Arbejder er der nedsat et Udvalg, der har faaet til Opgave at udarbejde en samlet Plan for det ønskelige Antal og den hensigtsmæssigste Beliggenhed af offentlige Flyvepladser samt behandle alle Spørgsmaal om, hvorvidt der til disse Flyvepladseres Anlæg og Drift bør ydes Tilskud fra Staten.

Til Medlemmer af Udvalget, hvis Formand er Direktør for Statens Luftfartsvæsen Knud Gregersen, er beskikket Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen, fhv. Minister, Folkelingsmand H. P. Hansen som Repræsentant for Den danske Købstadforening, Kontorchef E. Valentin-Hansen som Repræsentant for Finansministeriet, Civilingeniør P. Kampmann som Repræsentant for Det Danske Luftfartsselskab, Direktør Erik Kayser som Repræsentant for Teknisk Central under Ministeriet for offentlige Arbejder, Finansudvalgsformand Holger Larsen, Bygningsdirektør Ove Larsen som Repræsentant for Indenrigsministeriet og Ekspeditionssekretær i Ministeriet for offentlige Arbejder G. Teisen. Yderligere er Kontorchef Axel Skalts anmodet om paa Arbejdsministeriets Vegne som tilforordnet at ville bistaa Udvalget, hvis Sekretær er Sekretær i Ministeriet for offentlige Arbejder H. Søager.

Skal Broen betale Kollisions-Skaden?

I Sø- og Handelsretten har der været procederet en Sag, som Generaldirektoratet for Statsbanerne har rejst mod Dampskibsselskabet »Bes« A/S. Det drejer sig om en Erstatningssag i Anledning af, at Oddeund-Broen er blevet paasejlet, men der var det interessant ved Proceduren, at der rejstes en stærk Kritik mod Broens Konstruktion og Drift, der var af en saadan Art, at Skibsfarten udsættes for unødvendig Risiko.

I November 1941 paasejledes den ene Bropille ved Gennemsejlingen af Damperen »Bes« af København. Statsbanerne kræver nu 950 Kr. i Erstatning for den Skade, der er sket paa Pillen, men Dampskibsselskabet paastaar

sig frifundet og kræver 27.406 Kr. i Erstatning for den Skade, der er sket paa Skibet.

Højesteretssagfører Schiørring, der mødte for »Bes«, udtalte, at Kollisionen med Bropillen skyldtes den stærke Strøm, der ved Gennemsejlingen paa Grund af modgaende Strøm dannede Hvirvler. Han fremlagde Udtalelser fra stedkendte Folk, der siger, at det er umuligt at beregne Strømmens Retning og Styrke, før Skibet naar hen til Broklappen. Det er derfor en Fejl i Reglementet, at Broanbningen skal passeres med nedsat Fart, og det er forkert, at Broen sætter Stoplys, naar Gennemsejlingen er fri. Endvidere burde der gives Oplysninger fra Broen om Strømmens Karakter.

Det lyder maaske mærkeligt at ville paalægge en Bro Skylden for en Kollision, men Højesteretssagføreren citerede en Række Domme, hvor Skaden har maattet udredes af dem, der ejer Broerne, fordi Udsigtsforholdene eller Driften ikke har været, som det burde være. Iøvrigt mente Højesteretssagføreren, at Gennemsejlingen var anbragt paa et forkert Sted, og fra Statsbanernes Side har man intet gjort for at afbøde Skaderne i Tilfælde af en Paasejling.

Statsbanerne mener, at Rederiet skal betale Skaden, fordi Damperen ikke havde Lods ombord. Hertil siger Dampskibsselskabet, at en Lods hverken kunde gøre fra eller til, da Strømmen først gør sig gældende, naar man kommer hen til Broen.

»Lundeborg« fra Værft i næste Uge

Færgen »Lundeborg«, der besørger Farten mellem Løhals og Lundeborg, og som efter Branden for nogen Tid siden kom til Reparation paa Værftet i Holbæk, ventes at være færdig i Slutningen af næste Uge. Udgiften til Reparationen har været angivet til ialt 35.000 Kr., men dette Tal er ikke rigtigt, siger Baadebygger Nielsen, som imidlertid ikke ønsker de virkelige Reparationsomkostninger offentliggjort.

Dødsfald

Kun 42 Aar gammel er Maskinmester *Kristian Petersen* død paa Centralsygehuset i Hjørring. Han efterlader sig Enke og to Børn. Maskinmester Petersen sejlede i Lauritzens Rederi, fra 1929 som Maskinchef i Frugtbaadene, indtil han i 1938 gik i Land for at overtage Posten som Maskinmester paa Østvendysssel Andelsslagteri i Søby.

*

Dykker *Chr. Hansen*, Aarhus, er pludselig død af Hjertekrampe paa Frederikshavn Sygehus, 51 Aar gammel. Chr. Hansen har arbejdet som Dykker i tyve Aar. Han var dekoreret med Medaillen for ædel Daad, fordi han under meget farefulde Omstændigheder gik ned og hjergede en syg Kammerat op.

Nye Medlemmer i Sø- og Handelsretten

Paa Raadhuset er der foretaget de aarlige Valg til Sø- og Handelsretten, hvori deltager Grosserer-Societetets Komité, Københavns Skipperforenings Bestyrelse og et Udvalg af Københavns Borgerrepræsentation. Der skulde vælges 3 ny handelskyndige Medlemmer i Stedet for Grosserer Cornelius Petersen og Grosserer Kai Stallknecht, der begge i 1943 er fyldt 70 og derfor trækker sig tilbage ved Aarets Udgang, samt i Stedet for Grosserer Vilhelm Albertsen, der er afaaet ved Døden.

De tre nye Medlemmer blev Grosserer Carl U. Buch, Grosserer Jørga Petersen (Fa. L. F. Mørck & Co.) og Direktør H. Raaschou fra Magasin du Nord.

Fest for Søens Veteraner

I Lørdags havde Prins Valdemars og Prinsesse Marias Fond arrangeret en Maline til Fordel for Søens Veteraner. Sømandsenker og krigsforliste danske Søfolks Efterladte.

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

Matineen fandt Sted i Nørreports Bio, og Programmet omfattede en meget smuk Prolog af Digteren Kai Hoffman, reciteret af Fru Anna Borg, Optræden af Skuespillerne Knud Heglund og Knud Pfeiffer, Drengesangeren Jørgen Lønberg og Herrekoret »De Danske«. Alle de Medvirkende optraadte uden Betaling.

Grundstødning ved Smørstakken

For nogen Tid siden grundstødte Motorjagten *Ninna Høge* ved Smørstakken. Der er i den Anledning rejst Tiltale mod Skibets Fører, en Sætteskipper fra Marstal, for Overtrædelse af Søloven, fordi han havde anvendt et forældet Søkort.

Sagen har været behandlet ved Søretten i Rudkøbing. Skipperen erkendte, at han personlig burde have erkendigt sig om, at Søkortet var i Orden, men nægtede sig skyldig i bevidst Pligtforsømmelse. Den tidligere Fører havde erklæret, at Søkortet var i Orden, og dette havde Skipperen sæstet Lid til.

Kortet stammede fra 1931, men var ført à jour til November 1938. Nu var Kosten ved Smørstakken imidlertid flyttet og Lysbøjen fjernet, saa Skibet gik lige ind paa Grunden.

Politimesteren paastod Skipperen dømt i Henhold til Anklageskriftet, medens Forsvareren krævede Frifindelse for bevidst Pligtforsømmelse, idet Anklageren maatte have Grund til at tro paa den tidligere Førers Erklæring. Dommen falder senere.

Opgivet Projekt

Statsbanerne havde projekteret et Indfatnings- og Udybningsarbejde ved Brandholmen vest for 3. Færgeleje i Korsør. Formaålet var at skaffe Plads til nogle lange Rangerspor langs Strandvejen, og det inddæmmede Areal skulde indfattes med en lodret Glacis-Væg. Der var allerede afholdt Licitation, hvorved det billigste Tilbud lød paa 83.800 Kr. Nu er hele Projektet kasseret — ifølge »Sørø Amtstidende« — paa Grund af Protester fra Overfarten og Korsør Havn. Den maritime Sagkundskab hæver, at Projektets Udførelse vilde forøge Uroen i Havnen og med sydvestlig Vind gøre nordre Færgeleje mindre anvendeligt. Imidlertid maa Stationen nødvendigvis have de nye Spor, saa nu maa Projektet laves om.

Finsk Skonnert slaaet til Vrag

Lodserne paa Arholma i Sverige har reddet Besætningen paa ni Mand fra den tremastede finske Skonnert »Nimrod« fra at omkomme i Brændingen, da Skibet i en 18 Sekundmeters Storm blev slaaet til Vrag ved Mellanskær ud for Arholma. Det lykkedes Lodserne at kaste en Bjergningsline over til Skibet ved Hjælp af en Redningsrakete. »Nimrod«, som lastede ca. 500 Tons, var paa Rejse fra København tilbage til Finland i Ballast og var blevet manøvreudygtigt. Skonnerten blev fuldstændig Vrag.

Finsk-tyske Søfarts-Forhandlinger

Den gældende Søfartsaftale mellem Finland og Tyskland, der væsentlig omfatter Befragtningsvilkaar for Transport af Malm og Trævarer med finske Skibe til Tyskland, udløber ved Aarets Udgang. Der er indledet Forhandlinger til Fastsættelse af Vilkaarene for Skibnings-sæsonen 1944.

Forhandlingerne finder denne Gang Sted i Stockholm.

Den schweiziske Skibsfart

Schweizer Schiffahrtsgesellschaft arbejder for Tiden paa at faa Omladningen af amerikanske Skibsloadninger flyttet fra Lissabon til Bilbao, hvor der skal oprettes et særligt schweizisk Shipping-Kontor.

Første store Skib bygget i Brasilien

For nylig er Kølen blevet lagt til det første af de Skibe, der bygges i Brasilien for den brasilianske Regerings Regning.

Der er foreløbig bestilt fem Fragtdampere, som hver skal være paa 3500 Tons. Det er de største Skibe, der hidtil er bygget i Brasilien. De skal alle udstyres med Fryserum. Skibenes Maskiner skal ogsaa bygges i Brasilien. De fem Skibe vil faa Navnet »Brazil« 1—5.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes ANTWERPEN
Telegr.Adr.: Engineering Tlf. 359 90 & 342 07

PERSONALIA

75 Aar

Varmemester i Dansk Dampskibsrederiforenings Bygning i Amaliegade, *Chr. Jæpell*, fyldte i Mandags 75 Aar.

Chr. Jæpell, der har sejlet en lang Række Aar, og blandt andet i lang Tid har opholdt sig i Argentina som Maskinmester om Bord i Flodbaadene, har oprettet Søfrybødernes Forbund i Danmark og var en lang Række Aar Forbundets Formand — en Post, han beklædte indtil 1920. I 1921, da Rederiforeningen tog sin nye Bygning i Brug, blev *Jæpell* ansat som Varmemester.

I de 22 Aar har han gjort udmærket Fyldest i sin Stilling, og han er meget afholdt blandt alle, der har deres Gerning i den store Bygning, takket være sin Elskværdighed, sin Hjælpsomhed og sit gode Humør. Han var paa Fødselsdagen Genstand for megen Opmærksomhed.

En kendt Dansk-Amerikaner, Fiskeeksportør *Johs. Vilh. Kofoed Petersen* i San Francisco fyldte fornylig 75 Aar. Han stammer fra Svaneke og besøgte sidste Gang sin Fødeby 1928, men lige til Krigsudbrudet stod han i Brevveksling med gamle Venner og Bekendte. Fra en beskedent Start — hans Fader var Fisker — oparbejdede han en stor Forretning, ikke blot med Eksport af Fisk og Fiskekonserver, men ogsaa med Hvalfangst og som Reder for flere store, moderne Fiskefartøjer.

60 Aar

Paa Søndag — den 12. December — fylder Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Carl Brinch* 60 Aar. Kaptajn *Brinch* er for Tiden Fører af Damperen »Taarnholm«.

Tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn *Chr. Staugaard* fylder paa Mandag — den 13. December — 60 Aar. Kaptajn *Staugaard*, der i en Række Aar sad som Bestyrelsesmedlem i Den almindelige danske Skibsførerforning, driver nu — efter at være gaaet i Land — en Tobaks- og Vinhandel i Svendborg.

25 Aars Maskinmester-Jubilæum

Maskinmester *Jørgen Krogh*, Sønderborg, fejrer paa Mandag — den 13. December — 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Sønderborg Dampskibsselskab. Maskinmester *Krogh*, der er 60 Aar gammel, tog Maskinmestereksamen i Flensborg i 1915 og var fra 1915 til 1918 ansat paa Orlogsværftet i Kiel, indtil han i 1918 ansattes i sit nuværende Rederi. Siden Genforeningen i 1920 og indtil i Aar var *Krogh* Repræsentant for Sønderborg Amt i Maskinmesterforeningen.

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den nu afsluttede Haandværksprøve havde indstillet sig 15 Eksaminander, der alle bestod.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har fra den 1. December ansat Maskinist i Fyr- og Vagervæsenet *Peter Møller Ebro* som Fyr-assistent.

Statsbanerne

Skibsfrybøder *S. A. K. V. Petersen*, Storebæltsoverfarten, er forfremmet til Overskibsfrybøder fra 1. December, og Skibsfrybøder *V. K. J. Larsen*, Gedser—Warnemünde-Overfarten, er forflyttet til Storebæltsoverfarten fra 1. December.

Overskibsfrybøder *J. J. Jensen*, Storebæltsoverfarten, er forflyttet til København—Malmø Overfarten med Tjeneste som Vagtmænd.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon 2070 . 12610

samt paa alle Postkontorer

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 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

Marius Nielsen & Søn

Rederi- & Skibsmægler-Forretning

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlison«

Telefon Central 12057

PENSION for Privat-Funktionærer —
den sociale Tanke

PENSIONSFORSIKRING er Tidens Løsen

PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN A/S
er Stedet

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

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

EINAR SCHMITH
Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

TUBORGGRØN
eller
RØDA/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.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 9. December 1943.

Nr. 49.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaaarsabonnement kan indtil Udgaugen 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 Aarrets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

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

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

1769. Danmark. Store-Bælt. Agersø Flak W. Sømærke genudlagt.
Agersø Flak W. hvide Stumpstønde med 1 nedadvendt Kost paa $55^{\circ} 12' (18'') N.$
 $11^{\circ} 06' (36'') E.$ er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 39/1489 1943.)
1770. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lunkebugt. Slotshage. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.
Vraget, der var sunket paa $55^{\circ} 01' 26'' N.$ $10^{\circ} 40' 17'' E.$, c. 0,4 Sm 64° fra Yderenden af *Valdemarsslot Bro*, er fjernet. Den ved Vraget udlagte Vragafmærkning er inddraget.
(E. f. S. Nr. 46/1670 1943. Kort Nr. 171, 170 og 142.)
(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1771. (T). Danmark. Limfjorden. Krik Havn. Pram sunket.
Ved E.-Siden af Brohovedet i *Krik Havn* paa c. $56^{\circ} 46',2 N.$ $8^{\circ} 16',6 E.$ er sunket en Jernpram, fyldt med Grus. Prammen vil snarest blive fjernet.
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1772. Norge. Kyahølen. Lillelejskjær. Nyt Fyr oprettet.
(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1943.)
Et nyt Fyr, *Lillelejskjær Fyr*, er opført, men ikke tændt, paa $63^{\circ} 46' 15'' N.$ $8^{\circ} 19' 30'' E.$ Fyret vil vise hvidt, rodt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formør-

kelser. Flammens Højde: 6,7 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Stativ. Fyret vil lyse, som følger:

- | | |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 131° til 184°. | 5. Hvidt i Pej. fra 292° til 297°. |
| 2. Rødt i — - 184° - 268°. | 6. Rødt i — - 297° - 72°. |
| 3. Hvidt i — - 268° - 271°. | 7. Grønt i — - 72° - 76°. |
| 4. Grønt i — - 271° - 292°. | |

1773. Norge. Flåværløja. Rørenesgrunnen. Nyt Fyr oprettet.

(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1943.)

Et nyt Fyr, *Rørenesgrunnen* Fyr, er opført, men ikke tændt, paa 62° 19' 16" N. 5° 44' 08" E. Fyret vil vise rødt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 3,4 Sm. Lanterne paa Jernstang.

1774. Norge. Flåværløja. Herøyhunden. Nyt Fyr oprettet.

(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1943.)

Et nyt Fyr, *Herøyhunden* Fyr, er opført, men ikke tændt, paa 62° 18' 58" N. 5° 40' 39" E. Fyret vil vise hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Lanterne paa Jernstang.

1775. Norge. Dalsfjord. Dalsøya. Nyt Fyr tændt.

(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1943.)

Paa N.-Siden af *Dalsøya* er paa 61° 21' 53" N. 5° 20' 23" E. tændt et nyt Fyr, *Dalsøya* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 8,5 m. Synsvidde: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Fundament. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 64° til 74°. | 3. Rødt i Pej. fra 79° til 254°. |
| 2. Hvidt i — - 74° - 79°. | 4. Grønt i — - 254° - 267°,5. |

1776. Norge. Dalsfjord. Sveskjærene. Nyt Fyr tændt.

(K. f. F. Nr. 16. Oslo 1943.)

Et nyt Fyr, *Sveskjærene* Fyr, er tændt paa 61° 18' 30" N. 5° 10' 54" E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Flammens Højde: 3,5 m. Synsvidde: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Lille Fyrhus af Jern. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|--------------------------------|------------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 8° til 26°. | 6. Grønt i Pej. fra 160° til 186°. |
| 2. Hvidt i — - 26° - 129°. | 7. Hvidt i — - 186° - 196°. |
| 3. Grønt i — - 129° - 136°. | 8. Rødt i — - 196° - 273°. |
| 4. Hvidt i — - 136° - 155°. | 9. Hvidt i — - 273° - 275°. |
| 5. Rødt i — - 155° - 160°. | |

1777. Danmark. Rømø E. Oplysning om Dæmning.

Rømodæmningen er nu fuldført fra Kysten N. for *Ballum* Sluse til Pladsen 55° 08' (56") N. 8° 35' (40") E., c. 1,1 Sm E. for *Rømø* E.-Kyst.

(E. f. S. Nr. 28/1030 1942. Kort Nr. 90, 94 og 93.)

(Se Tillæg).

Tillæg.

I. Østersøen.

1778. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lys- og Fløjtetønde forsvundet.

(U. f. s. Nr. 51/2464. Stockholm 1943.)

Lys- og Fløjtetønden, der midlertidigt var udlagt paa Pladsen for Fyrskibet *Svenska Björn* paa c. $59^{\circ} 35',5$ N. $19^{\circ} 56',0$ E. er forsvundet.

1779. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 51/2463. Stockholm 1943.)

Lystønderne *Farstugrunden* paa c. $65^{\circ} 19'$ N. $22^{\circ} 44'$ E. og *Malorens rev* paa c. $65^{\circ} 32'$ N. $23^{\circ} 31'$ E. er inddraget for Vinterperioden.

1780. Finland. Bottniske Bugt. Vasa Havneomraade. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 33/648. Helsingfors 1943.)

1. *Edvard* Fyr paa $63^{\circ} 05' 00''$ N. $21^{\circ} 32' 34''$ E. viser nu hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 4,6 m. Synsvidde: 3 Sm. Fyret lyser mellem Pejlingerne 128° og 255° .

2. *Nikolai* Fyr paa $63^{\circ} 04' 44''$ N. $21^{\circ} 32' 31''$ E. viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 5,8 m. Synsvidde: 3 Sm. Fyret lyser mellem Pejlingerne 155° og 255° .

1781. Finland. Bottniske Bugt. Mäntyluoto Havneomraade. Nye Ledefyr tændt. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 33/647. Helsingfors 1943.)

1. Et nyt Fyr, *Pyykari norra* Fyr, er tændt paa $61^{\circ} 37' 28''$ N. $21^{\circ} 31' 55''$ E. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 9,5 m. Fyrlanterne paa Baake med hvid Firkant med sort, lodret Midterfelt. Fyret er overet med *Porttiviitan arkku* (*Portrenmarkistan*) Fyr i Pejling 51° .

2. *Porttiviitan arkku* (*Portrenmarkistan*) Fyr paa $61^{\circ} 36' 50''$ N. $21^{\circ} 30' 16''$ E. viser nu hvidt Et-Blink hver 2,5^s. Flammens Højde: 3,6 m. Fyrlanterne paa Baake med hvid Firkant med sort, lodret Midterfelt.

3. *Lannaskari* (*Luneskär*) Fyr paa $61^{\circ} 37' 42''$ N. $21^{\circ} 32' 40''$ E. viser nu rødt Lys med En-Formørkelse hver 2^s. Fyret lyser mellem Pejlingerne 45° og 60° .

4. *Pyykari södra* Fyr paa $61^{\circ} 37' 26''$ N. $21^{\circ} 31' 57''$ E. viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 2^s. Fyret lyser mellem Pejlingerne 20° og 60° .

1782. Finland. Bottniske Bugt. Kaurissalo. Mustaklupu. Nyt Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 33/649. Helsingfors 1943.)
Et nyt Fyr, *Mustaklupu* Fyr, er tændt paa $60^{\circ} 38' 30''$ N. $21^{\circ} 11' 30''$ E. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelses hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: 7 m. Lanterne paa firkantet Betonfundament. Fyret lyser, som følger:
1. Grønt i Pejll. fra 130° til 158° . 3. Rødt i Pejll. fra 331° til 354° .
2. Hvidt i — - 158° - 331° .
1783. Finland. Finske Bugt. Vormö. Stickellandet. Nyt Fyr tændt.
(U. f. s. Nr. 33/646. Helsingfors 1943.)
Et nyt Fyr, *Stickellandet* Fyr, er tændt paa $60^{\circ} 01' 08''$ N. $24^{\circ} 14' 24''$ E. Fyret viser hvidt Lys med En-Formørkelses hver 2^s , Lys 1^s , Mørke 1^s . Flammens Højde: $8,6$ m. Lanterne paa Træstativ.
1784. (T). Finland. Finske Bugt. Sejllobet Gråhara—Östergrund—Tallörn. Lystønde midlertidigt udlagt.
(U. f. s. Nr. 33/645. Helsingfors 1943.)
En Lystønde, der viser gult Et-Blink hver 2^s , er midlertidigt udlagt paa $60^{\circ} 07' 50''$ N. $25^{\circ} 05' 48''$ E.
1785. Finland. Finske Bugt. Våtskärs Havn. Vrag.
(U. f. s. Nr. 33/644. Helsingfors 1943.)
Et Vrag, der rager op over Vandet, er sunket paa c. $60^{\circ} 17',3$ N. $26^{\circ} 08',3$ E. i *Våtskärs* Havn.
1786. Finland. Finske Bugt. Våtskär. Somærke flyttet.
(U. f. s. Nr. 33/643. Helsingfors 1943.)
Den røde Stage med 1 rød, opadvendt Kost paa $60^{\circ} 17' 26''$ N. $26^{\circ} 08' 52''$ E. er flyttet til $60^{\circ} 17' 23''$ N. $26^{\circ} 08' 54''$ E.
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.
1787. (T). Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.
Københavns Yderhavn E. Forfyr paa $55^{\circ} 41' 18''$ N. $12^{\circ} 36' 20''$ E. holdes indtil videre slukket paa Grund af Reparation.
1788. Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro NE. t. E. Vrag fjernet.
Vraget, der var sunket paa c. $55^{\circ} 39',0$ N. $12^{\circ} 40',0$ E., c. $0,5$ Sm 61° fra *Kastrup Skibsbro*, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 48/1768 1943.)
1789. Danmark. Sundet. Drogden Fyr S. t. E. Vrag fjernet.
Vraget, der var sunket paa c. $55^{\circ} 31' 50''$ N. $12^{\circ} 43' 03''$ E., 700 m 171° fra *Drogden* Fyr, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 42/1540 1943. Kort Nr. 133, 132 og 130.)

1790. (P). Sverige. Sundet. Höllviken. Baake opføres.

(U. f. S. Nr. 51/2474. Stockholm 1943.)

Paa det S.-ligste af Skærene *Kuddarna* vil i Aaret 1943 eller i Begyndelsen af 1944 paa $55^{\circ} 28',_{35}$ N. $12^{\circ} 55',_{08}$ E. blive opført en hvid, pyramideformet Baake med en hvid, lodretstillet Cylinder som Topbetegnelse.

1791. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Gisseløre. Sømærke genudlagt.

Gisseløre hvide Stage med 2 Halmviske paa c. $55^{\circ} 40',_{2}$ N. $11^{\circ} 04',_{1}$ E. er genudlagt.
(E. f. S. Nr. 48/1760 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1792. (T). Danmark. Kattegat. Hesselø SE.-Rev. Sømærke forsvundet.

Hesselø SE.-Rev røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa $56^{\circ} 11'$ ($00''$) N. $11^{\circ} 44'$ ($30''$) E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

1793. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr E. t. N. Vrag forgæves eftersøgt.

Det i E. f. S. Nr. 48/1762 1943 nævnte Vrag, der var rapporteret at være sunket paa c. $56^{\circ} 05',_{1}$ N. $11^{\circ} 17',_{5}$ E., c. 2,5 Sm 82° fra *Sjællands Rev Fyr*, har forgæves været eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 48/1762 1943.)

1794. Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr E. Vrag rapporteret.

Et Vrag, af hvilket Master og Sejl rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa c. $56^{\circ} 32'$ N. $10^{\circ} 57'$ E., c. 4 Sm E. for *Gerrild Fyr*.

1795. Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør NE. Jærshåene NW. Vrag afmærket.

(E. f. S. Nr. 22/641. Oslo 1943.)

Det i E. f. S. Nr. 34/1331 1943 nævnte Vrag, der er sunket paa c. $58^{\circ} 44',_{8}$ N. $9^{\circ} 22',_{5}$ E., c. 640 m 129° fra *Pershausen Klokketønde* og c. 270 m E. for Linien: *Jomfruland Fyr* overet med *Djupodden Fyr*, er afmærket med en grøn Vragvager med Topbetegnelse, udlagt tæt N. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 34/1331 1943.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1796. Norge. Sør-Trøndelag. Kya Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 22/637. Oslo 1943.)

Ved *Kya Fyr* paa c. $63^{\circ} 46',_{4}$ N. $8^{\circ} 19',_{2}$ E. er den hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne 277° og 285° sløjft, og den røde Vinkel mellem Pejlingerne 235° og 277° er udvidet til at omfatte hele Vinkelen mellem Pejlingerne 235° og 285° .

1797. Norge. Sør-Trøndelag. Kyahølen. Sydkya Fyr forandret.

(E. f. S. Nr. 22/635. Oslo 1943.)

Ved *Sydkya Fyr* paa c. $63^{\circ} 45',_{6}$ N. $8^{\circ} 19',_{2}$ E. er oprettet en ny rød Lysvinkel mellem Pejlingerne 224° og 240° .

1798. (T). Norge. Møre og Romsdal. Sandsfjorden. Gjerdesvika. Sejløb spærret.
(E. f. S. Nr. 22/655. Oslo 1943.)
Indløbet til *Gjerdesvika* paa c. $62^{\circ} 15',_8$ N. $5^{\circ} 34'$ E. er spærret paa Grund af
Molearbejder. Ledefyrene til Sejlrenden er midlertidigt slukket.


1799. Norge. Hordaland. Raunefjorden. Fleslandsskjær Fyr forandret.
(E. f. S. Nr. 22/632. Oslo 1943.)
Fleslandsskjær Fyr paa c. $60^{\circ} 17',_6$ N. $5^{\circ} 12',_3$ E. er forandret fra at vise hvidt
Lys med En-Formørkelser til at vise hvidt Et-Blink hver 5^s.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

... og
Pilsner
det er
HOF



Scandinavian Shipowners
AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13778
TELEGR. -JANBY-



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper
som
Smøreoliepumper
Brændseloliepumper

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
K Ø B E N H A V N

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

S K U L D

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 $\frac{1}{2}$
er Stødet

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

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DE
FORENEDE
BUGSERSELSKABER
KØBENHAVN

BUGSERING OVERALT I EUROPA



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARER
Nærk stæhest. Kompassetiere
Forlang W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 50

FREDAG 17. DECEMBER 1943

50. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

I sit sidste Nytaarsbudskab til den amerikanske Kongres meddelte Præsident *Roosevelt*, at U.S.A. vilde bygge ikke mindre end 20 Mill. Tons d.w. ny Tonnage i 1943. Fra mange Sider stillede man sig skeptisk overfor denne Udtalelse, som man nærmest opfattede som en Slags bluff. Det ser imidlertid ud til, at Amerikanerne virkelig kan gennemføre deres for indeværende Aar planlagte Nybygningsprogram, thi ifølge svenske Meddelelser, havde man fra Nytaar indtil Udgangen af November Maaned i Aar stillet ca. 18 Mill. Tons nybygget Tonnage i Tjeneste, og man regner med i December Maaned at kunne færdigbygge de resterende ca. 2 Mill. Tons. Hvad Nybygningsprogrammet for næste Aar gaar ud paa foreligger der endnu ingen Oplysninger om, men det vil blive interessant at se, om Amerikanerne vil fortsætte i samme eller maaske endnu stærkere Tempo, eller om de mener, at Søkrigens nuværende Fase tillader, at en Del af Produktionskraften sættes ind til Fordel for andre Formaal.

Paa de oversøiske Markeder, eller rettere de Markeder, der ligger udenfor Angelsaksernes Blokade af det europæiske Kontinent, er Forholdene uden større Ændringer. Der er uforandret stort Udbud af mange forskellige Slags Ladninger, der ikke hører ind under den for Krigsførelsen vigtige Kategori, og som derfor ikke kan regne med at faa Skibsrum tildelt fra de kontrollerende Myndigheder, men den disponible Tonnage, hvilket i Realiteten vil sige neutrale Skibe, er ikke bleven større, omend enkelte af de svenske Lejdebåde, der laa udenfor Blokadelinien, da Lejdebåadstrafikken blev stoppet, synes at have faaet Tildeling af den svenske Regering til at gøre enkelte Mellemprejser. Disse faa Skibe forslaar imidlertid som en Draabe i Havet og har været helt uden Indvirkning paa Fragraterne. Om de enkelte Markeder meldes iøvrigt, at Kulfarten fra Hampton Roads til Cuba og de andre vestindiske Øer, samt til de nordlige Havne i Sydamerika og til Middelhavet har faaet ret tilfredsstillende Tonnagetildelinger paa Basis af uforandrede Rater. Der har ligeledes været ret gode Tildelinger til Sukkerfarten fra Cuba til Northern Range og Golfen, ligesom der ogsaa er sluttet adskillige Skibe for Malm fra de brasilianske Lastehavne til Northern Range og Golfen til uændrede Rater. Endvidere er der tildelt Tonnage for Malm fra Indien, Syd- og Vestafrika til U. S. Atlantic.

Englænderne noterer stadig Kul fra Wales til Azorerne, Suezkanalen og italienske Havne til uforandrede Fragter. Der rapporteres endvidere sluttet yderligere Tonnage for Salt fra Torreveja til Calcutta til 54/6d. og fra Aden til Calcutta til 35 Rupees. Kul Durban/Lobito har betalt 40/-.

Paa de frie Markeder er River Plate stadig den vigtigste Faktor. Hvede Buenos Aires/Callao har betalt \$40 og for Returlast fra Chile betales \$15 for Kul til Buenos Aires eller Montevideo. Hvede fra Buenos Aires til Santos er sluttet til 21 Pesos, og Stykgods River Plate/Sydafrika til \$100. Hvede fra River Plate til Lissabon skal være sluttet til \$60, ligesom en kom-

bineret Last af Hvede og Hvedemel fra New York til Lissabon skal have betalt \$34.

Vore hjemlige Markeder er stadig rolige. Enkelte Skibe er stemmet for Kul og Koks fra Tyskland, hovedsagelig Østersøhavnene, til danske Havne til Fragtnævnets Rater. Trælastmarkederne er praktisk talt livløse, men en finsk Damper paa ca. 1200 Stds. skal være sluttet fra Sydfinland til København til omkring Kr. 119. Salpeterfarten fra Norge til Danmark er meget stille. Malmfarten fra Sverige til Tyskland har taget en Del Baade, og i tysk Kystfart findes der ogsaa adskillige Beskæftigelsesmuligheder.

EFTERKRIGSTIDENS VALUTAPROBLEMER

I et Stockholm-Telegram blev der for nogen Tid siden fremsat forskellige Oplysninger fra den Regdegørelse, som den svenske Valutakomité har fremsat med Hensyn til den økonomiske Situation efter Krigen.

Det hedder blandt andet heri, at der i den nærmest følgende Tid efter Krigen maa regnes med Vareknaphed, med fortsat Regulering af Udenrigshandelen, fortsat Kontrol af det indenlandske Vareforbrug, fortsat høje Statsudgifter, bl. a. af beskæftigelsesmæssige Grunde og fortsat Risiko for Inflationstendenser, der bør modarbejdes ved en bevidst Tendens til at trykke Prisniveauet, for Eksempel ved stigende Udveksling af visse Varer, hvoraf der kan foreligge forøget Produktionskapacitet i forskellige oversøiske Lande.

De svenske Betragtninger er interessante, ikke mindst fordi de rejser Problemet, hvorledes man i førende nationaløkonomiske Kredse i Danmark ser paa de tilsvarende Forhold her i Landet.

Det vil imidlertid først og fremmest være nødvendigt i denne Forbindelse at understrege, at vi her i Landet ikke har nogen Valutakomité paa Linie med den svenske. For Tiden er der indenfor de danske Finans kredse ikke Tale om nogen Drøftelse af den finansielle og økonomiske Situation, af Pengepolitik o.s.v. i den Tid, der kommer efter Krigen. Man har herhjemme indtil nu ment, at en saadan Drøftelse foreløbig vil være altfor usikker, idet der findes et altfor stort Antal ukendte Størrelser, til at man kan betragte det som formaalstjenligt eller virkningsfuldt at begynde paa en Forhandling om Forholdene.

En af Bankcheferne for en mindre københavnsk Bank har udtalt, at Bankerne gemmer Pengene for at kunne sætte dem ind, naar Erhvervslivet til sin Tid kan tage fat igen. Denne Udtalelse er blevet mødt med noget skeptiske Smil, da man jo ved, at Bankerne i Øjeblikket nærmest er ved at drukne i Penge, og naar det samtidig er kendt, at en af Hovedbankerne for Tiden har staaende 5—600 Millioner Kroner i Nationalbanken, er det indlysende, at man selvsagt hellere havde set Pengene anvendt i normal Udstrækning indenfor Erhvervslivet.

Man maa imidlertid betragte det som overvejende sandsynligt, at Regeringsmyndighederne i Danmark til sin Tid, naar Forholdene er mere afklarede end nu, nedsætter et Udvalg til Overvejelser af forskellig finansiell og erhvervs- og handelspolitisk Art. At Bankerne i saa Fald bliver repræsenterede i dette Udvalg, tør være givet.

Iøvrigt stiller man sig i finansielle Kredse, i Bank-

verdenen og indenfor de førende Erhvervsorganisationer i Hovedsagen paa Linie med de svenske Udtalelser, at Krigens Ophør til sin Tid ikke vil bringe en fuldstændig Ophævelse af de mange og meget forskelligartede Baand, der i Øjeblikket hviler paa Erhvervslevet og Udenrigsomsætningen.

Man kan henvise til, at Danmark for saa vidt har hele sit Kontrolapparat i Orden i saa Henseende. Nationalbanken har Ansvaret for hele den Pengepolitik, der føres her i Landet. Gennem Vareforsyningsdirektoratet og Priskontrolraadet har man de Organer, der i Samarbejde med Nationalbanken og dens Valutakontrol maa sørge for, dels at Varestrømmen efter Krigen ikke kommer til at lave tilsvarende Ulykker som efter den sidste Verdenskrig, dels at eventuelle Tendenser til Prisstigninger bliver kvalt i Fødslen, saaledes at der ad denne Vej ikke forvoldes Ulykker.

Det kunde saaledes synes, som om Danmark paa disse Omraader var ganske godt rustet. De andre Spørgsmaal af meget vidtrækkende Karakter maa man herhjemme tage op til Drøftelse og tage Stilling til, naar Forholdene gør det muligt.

SØRETSSAG OM 387.900 NORSKE KRONER

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i en Sag, der drejede sig om ikke mindre end 387.900 norske Kroner. Det var A/S Kalundborg Olieraffinaderi, der blev dømt til at betale dette store Beløb plus 8000 Kr. i Sagsomkostninger. Olieraffinaderiet var af A/S N. N. Hannevig, Borre i Norge, sagsøgt og krævet dømt til at betale 387.900 norske Kr. i Fragt af en Ladning Olie, der den 8. April 1940 var afskibet fra Curacao til Danmark med Motortankskibet »Mexico«. Skibet blev imidlertid den 13. April opbragt og ført til Jamaica. Rederiet hævdede, at Fragten var forfalden ved Indlastningens Afslutning, men Olieraffinaderiet nægtede at betale, da Skibets Kaptajn havde begaaet Fejl ved at afsejle uden at afvente nærmere Ordre om, hvorledes han skulde forholde sig paa et Tidspunkt, da han havde erfaret om de i Danmark den 9. April 1940 stedfundne Begivenheder.

Retten kom imidlertid til det Resultat, at dette ikke kunde fritage Olieraffinaderiet for at betale den forfaldne Fragt, og Olieraffinaderiet dømtes til at betale Hannevig det krævede Beløb plus 8000 Kr. i Sagsomkostninger. Ligeledes ved Sø- og Handelsrettens Dom forleden blev A/S Hannevig frifundet for Tiden for et af Olieraffinaderiet rejst Modkrav paa 12.548 Dollars, indtil der under normale Forhold kan indhentes yderligere Oplysninger om dette Modkrav.

DØDSBUDSKAB FRA HAVET

Den lille Sømandsby Marstal er blevet haardt ramt af Krigen. Der er til Hjemmene indløbet Meddelelse om en lang Række krigsforliste Sømand. Nu sidst har Styrmand Chr. Clausen i denne Uge modtaget Meddelelse om, at hans Søn, Hovmester Chr. Rudolf Clausen, er omkommet i November Maaned i Fjor. Hovmester Clausen, der sejlede i Dampskibsselskabet Vendila, har sidst ladet høre fra sig i April Maaned i Fjor. Han blev 38 Aar gammel.

GAAET NED MED MAND OG MUS

Motorgaleasen *Resolut*, tilhørende Skibsfører K. M. Jensen, er forlist i Kattegat. Fiskere har paa Tangen 10 Sømil Nordøst for Bønnerup Havn paa Djursland fundet Skibets Agterstavn. Besætningen menes omkommet.

Resolut var i et halvt Aarstid chartret af Statsbanerne til Aarhus-Kalundborg-Ruten, og Kontrakten udløb saa sent som den 1. December. Skibet var paa Rejse fra Kalundborg til Aalborg med Generatorbrænde. Kaptajnens Hustru havde sejlet med *Resolut*, medens den gik i Rutefarten, men var gaaet i Land før den sidste Tur for at træffe Juleforberedelser.

D. F. D. S.-SKIBE SOM MØNSTER

Rederiaktiebolaget Sveas Planer om efter Krigen at aabne en Linie paa Østafrika har vakt stor Opmærksomhed i Udlandet. Saaledes oplyser *Svensk Sjöfartstidning*, at den engelske *The Journal of Commerce & Shipping* i sin Udgave den 11. November behandler Spørgsmaalet i en firspaltet Rubrik og med syv Spalter Tekst. Artiklen gaar hovedsagelig ud paa en Sammenligning mellem Sveas og Transatlantics Tonnagepolitik i Aarene nærmest før og under Krigen, og Artiklens Forfatter opkaster det Spørgsmaal, om man ved visse Tendenser i Sveas Nybygningsprogram har kunnet spore Forberedelser til en saadan Plan.

I Artiklen peger man paa *Det Forenede Dampskibsselskab*, der — da Krigen kom — var ved at skabe en lille, hurtiggaaende Type af Last-Motorskibe til Sydamerikafarten og henviser til, at denne Type er velegnet til Omplacering til forskellige Ruter efter Forholdene.

— Det kan vel tænkes, hedder det i Artiklen, at Svea har taget ad notam, hvad den danske Kollega har syslet med, og har til Hensigt at bygge Skibe, som er noget mindre end for Eksempel C-1 Typen i De Forenede Stater, men med større Maskinkraft, saa at de i al Slags Vejr kan holde en Fart paa 17 Knob paa Last, hvilket vil kræve omkring 12,000 Hestekræfter paa Dobbeltkrue.

Efter at have omtalt Sveas forskellige Typer paa Kystskibe og henvist til, at W-Typen er Verdens bedst udstyrede Kystskibe, skriver Forfatteren, at man kan finde Antydninger af Udviklingen gennem Bestillingen af to Lastskibe paa hver 3,450 Tons d.w. og Leveringen af de to Søsterskibe *Fenris* og *Froste* fra Finnboda Varv. Disse Skibe, mener Forfatteren, vil have gode Muligheder i Østafrika-Farten. Han paa- peger videre, at de udgør de første Enheder i en Serie paa seks Skibe, der er konstrueret for længere Rejser, for at gøre det muligt for Svea at finde lønnende Beskæftigelse paa andre Trades, hvis der skulde opstaa Vanskeligheder i Efterkrigstiden.

YDERLIGERE TO SVENSKE SKIBE I RØDE KORS-FART

Svenska Ostasiatiska Kompaniets Motorskib *Mangalore* og Grängesbergbolagets Motorskib *Saggat* ligger for Tiden i Gøteborgs Havn og vil i den nærmeste Tid komme til at gaa ud i Røde Kors Tjeneste. *Mangalore* er chartret af det internationale Røde Kors for at sejle mellem Philadelphia og Marseille med Krigsfange-Pakker, og *Saggat* skal sættes ind paa Ruten Canada—Grækenland for at sejle med Kornlaster. *Saggat* er fragtet af det svenske Røde Kors.

DET SVENSKES FRAGTINDEKS

Svenska Handelsbankens Fragtindeks for Østersø-Smarkederne viser for November en Stigning paa 1 Point til 305 Points, beroende paa fortsat Stigning i Træmassefragterne med 4 Points til 263 Points. Fragniveauet ligger dog stadig 3 Points lavere end for et Aar siden.

HANDELSFLAADERNE EFTER KRIGEN

Sverige har visse Udsigter til at komme fra Krigen Sind i Freden med relativt store Muligheder for Skibsfarten, skriver *Svensk Sjöfartstidning*. De svenske Rederier har i den Udstrækning, som Værfternes Kapacitet eller rettere sagt materialiteflørslerne gør det muligt, gennemført et Nybygningsprogram, der har taget Sigte paa at erstatte Tonnage-tabene. Disse Nybygninger har foraarsaget en gennemgribende Ændring af den svenske Handelsflaades Karakter, og man har Grund til at tro, at Sverige i denne Henseende staar bedre rustet end ved Krigsudbrudet til at hævde sig paa de Omraader indenfor Sø-

farten, hvor det har vist sig, at Svenskerne har specielle Forudsætninger. Hvad dette kan betyde for hele Landets Fredsberedskab, fremgaar alene af den Omstændighed, at Sverige er et »Ørige« i praktisk talt samme Udstrækning som Storbritannien, og vel det Land i Europa, der næst efter Storbritannien er mest afhængig af Eksport og Import over Havet.

Dette Forhold belyses paa en interessant Maade ved en Tabel med Sammenligninger mellem Handelsflaadernes Størrelse og Udenrigshandlens Værdi i en Række Lande pr. Juni 1939. Vi gengiver denne Tabel:

	Handelsflaaden Bruttotons	Udenrigshandelen Dollar pr. Ton
Sverige	1.577.000	393
Norge	4.834.000	61
Danmark	1.175.000	338
Holland	2.970.000	264
Tyskland	4.483.000	568
England	17.891.000	188
U. S. A.	8.910.000	358

Hvad Tyskland angaar, drives jo en stor Del af Landets Eksport og Import over Land. Det fremgaar iøvrigt af Sammenligningstabellen, at den svenske Handelsflaade i højere Grad, end Tilfældet er i noget andet europæisk Land, maa være beskæftiget med Transporter fra og til Landet selv og dermed ogsaa, at man i højere Grad end i de øvrige Lande maa føle enhver Formindskelse af Handelsflaaden som en Katastrofe.

DET AMERIKANSKE SKIBSBYGGERI

Der fremkommer stadig overraskende Oplysninger om det amerikanske Skibsbyggeris Resultater Maaned for Maaned. Saaledes oplyses det nu i Følge svenske Kilder, at der indtil den 1. December i Aar var leveret 1.688 Skibe af U. S. Maritime Commission's Standardtyper. Heraf var 1.120 Liberty-Skibe.

DEN CIVILE LUFTFART EFTER KRIGEN

Fem engelske Rederier: Royal Mail, Blue Star, Pacific Steam Navigation, Booth Line og Lamport & Holt, har dannet et fælles Luftfartsselskab, der skal drive Lufttrafik mellem britiske og kontinentale Havne paa den ene Side og sydamerikanske Havne paa den anden.

Iøvrigt oplyser *Neue Züricher Zeitung* fra London, at der i Washington nu skal føres Forhandlinger om den civile Luftfart efter Krigen. Ifølge en Udtalelse, som er fremsat af Præsidenten for American Aeronautic Board, *Welch Pagues*, skal der mellem England og Amerika ikke bestaa større Meningsdivergenser i dette Spørgsmaal. Man er saaledes enige om, at Skrankerne for den internationale Luftfart efter Krigen skal nedbrydes det mest mulige. Retten til den kommercielle Luftfart skal erklæres for international, og de skarpt begrænsede Zoner for de nationale Luftfartsinteresser skal afskaffes.

Den kommende Konkurrence til Søs og i Luften forberedes nu med alle Midler. Præsidenten for et af de store amerikanske Luftfartsselskaber, United States Airlines Corporation, Patterson, har saaledes fremsat et Forslag om, at De Forenede Staters internationale Lufttrafik-Foretagender og Rederierne burde sluttes sammen til een Organisation i den Hensigt at give de amerikanske Interessenter den størst mulige Styrke i Konkurrencen med Udlandet.

Statsmonopol for Luftfart fordømmes almindeligt, idet man hævder, at de hidtil monopoliserede Selskaber ikke drev Lufttrafikken tilfredsstillende nok.

SKIBSFARTSSUBVENTIONER TIL DRØFTELSE I U. S. A.

Skibsfartssubventioner er et Kapitel, som de amerikanske Søfartsinteressenter nu forsøger at popularisere i De Forenede Stater. *United States Chamber of Commerce* har fornylig publiceret en Betænkning, som er udarbejdet af den specielle Komité for internationale Transportspørgsmaal.

Denne Betænkning gaar ud paa, at Halvdelen af den amerikanske Udenrigshandel bør transporteres paa amerikansk Køl — amerikanske Bestræbelser, der tidligere har været omtalt i *Dansk Søfarts Tidende*.

Det hedder videre, at Handelsskibene bør være i Privateje, men Rederierhvervet skal i Henhold til Forslaget dirigeres og støttes af Staten. *London-Bladet Times* finder det meget betegnende, at det i Betænkningen understreges, hvor vigtigt det er, at den store Almenhed i Amerika skal erkende det Faktum, at Statssubventioner ikke giver den amerikanske Handelsskibsfart nogen Fordel i Konkurrence med andre Nationer. Ved Subventionerne søger man blot at tillempe de amerikanske Omkostninger efter de lavere Byggeomkostninger og de lavere Driftsomkostninger, som eventuelt findes i Udlandet.

Denne Formulering betegnes fra engelsk Side som en Kende kurios.

GULDLANDET, DER EKSPORTERER KRIGS- MATERIEL

Under Krigen er Sydafrika blevet et eneste stort Reparationsværksted for de allierede Tropper i Afrika og mellemste Østen. Dette betyder et stort Skridt fremad i industrimæssig Henseende for det Land, der hidtil kun eksporterede Guld og Raastoffer. Alene til Nordafrika er der sendt over en halv Million Reservedele til Tanks, Kanoner og Flyvemaskiner. Den sydafrikanske Værkstedindustri tilvirker nu i Tusindvis af nye Produkter, som tilmed er egnet til Eksport til Værkstedindustriens Hjemland — England.

Den sydafrikanske Union regner med en særdeles livlig Udenrigshandel efter Krigen, og der er lagt et energisk og maalbevidst Arbejde i at udvide og forbedre Kapstadens Havn. Man haaber paa at kunne gøre denne Havn til en af Verdens største, og der bygges i Kapstaden blandt andet Verdens største Tørdok. Der er ogsaa stærke Kræfter i Gang for at faa etableret Flyvetrafik mellem den sydafrikanske Union og England — en Strækning, der kan tilbagelægges paa 48 Timer.

Imidlertid regner den sydafrikanske Union med efter Krigen igen at blive Storeksportør af Guld. Mcdens andre guldproducerende Lande under Krigen har indskrænket sin Produktion meget betydeligt, har den sydafrikanske Union kun formindsket sin i ringe Grad. I Sydafrika regner man med, at Guld kommer til at spille en stor Rolle efter Krigen, og man er indstillet paa at forsyne Efterkrigstidens Verden med Guld og Diamanter.

CHILE VIL BYGGE EN HANDELSFLAADE

Den Tonnagemangel, der for Tiden gør sig gældende, har tvunget de sydamerikanske Stater, der ligger ved Havet, til at se sig om efter Mulighederne for at forøge Handelsflaaderne og tilpasse dem efter det specielle Behov.

Allerede i Begyndelsen af Aaret oplystes det, at der i Valparaiso var stiftet et nyt Rederi med en Aktiekapital paa 44 Millioner Pesos. I dette Rederi var den chilenske Stat interesseret med 12 Millioner Pesos. For nylig er der yderligere dannet et nyt Rederi, som har overtaget tre tidligere bestaaende Rederier. Disse tre er Rafael Torres & Co., Sociedad Naviera Ltd. og Sociedad Anonima Maritima Chilena.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nye Underdirektører i »National«

I Forsikringsselskabet *National* er Kontorchef *Carl Christensen* og Direktionsekretær *Leo Pedersen* blevet udnævnt til Underdirektører fra Nytaar at regne.

Underdirektør Christensen, der vil være velkendt i Søfartskredse, har i de sidste 18 Aar ledet Selskabets Søforsikringsafdeling. I det forsikringsmæssige Organisationsarbejde har han taget meget aktiv Del, dels som Medlem af Forsikringsforeningens Bestyrelse, dels som Bestyrelsesmedlem i Foreningen af danske Søassurandører og endelig som Medlem af »Internationaler Transport-Versicherung-Verband«s Krigsrisiko-Komité. Han har endvidere i en Aarrække været Censor i Engelsk ved Forsikringsskolen.

Underdirektør Leo Petersen var i Aarene fra 1917 til 1922 ansat i Skandinavisk Søforsikring.

Parterne frifandtes for hinandens Tiltale

Sø- og Handelsretten har afsagt Dom i den Sag, De danske Statsbaner havde anlagt mod Dampskibsselskabet »Bes«, København, der krævedes dømt til at betale 950 Kr. i Erstatning for Skade, der var paaført Oddesundbroen den 11. November 1941, da en Bropille var blevet paa sejlet af Rederiets Dampner *Bes* under Gennemsejling, fordi Kaptajnen ikke havde taget Lods.

Rederiet paastod Frifindelse og krævede D.S.B. dømt til at betale 27.400 Kr. for Skade, der er opstaaet paa *Bes* ved Paaejlingen, da Gennemsejlingsforholdene er ganske uforvarselige. Retten fandt ikke, at Kaptajnen ved sin Sejlad har begaaet Fejl, der kan medføre Erstatningsansvar for Rederiet, men paa den anden Side fandt Retten, at Kaptajnen paa Grund af Vanskelighederne ved Gennemsejlingen burde have været klar over, at han ved denne udsatte Skibet for en vis Risiko, hvorfor Rederiets Erstatningskrav heller ikke kunde tages til Følge.

Parterne blev derefter frifundet for hinandens Krav. Sagens Omkostninger ophævedes.

Stort Tyveri fra »Georg Stage«

Et stort Tyveri er begaaet paa Skoleskibet *Georg Stage*, mens det laa ubevogtet opankret i en Isefjordshavn. Tyvene har især bortført Tæpper, Dækketøj, Service og andet Skibsudstyr. Værdien af de stjalne Ting fra Skoleskibet anslaaes til ca. 6000 Kr.

Meddelt krigsforlist, men befinder sig i bedste Velgaaende

Gennem Røde Kors har *Chauffør Kielstrups* Hustru, Østergade, Nyborg, faaet Meddelelse om, at hendes Broder, Matros Peter Bræckner Nielsen, som i April i Aar var meddelt krigsforlist, befinder sig i Sydamerika i bedste Velgaaende.

Det er tre Aar siden, Familien har hørt fra ham, og den har stadig efterlyst ham gennem Røde Kors, indtil den fik Meddelelsen fra Udenrigsministeriet om, at han var krigsforlist.

Røde Kors oplyser nu, at S.S. *Jargo*, han var forhyret med, forliste paa en Rejse fra Sydamerika til U.S.A. og gik under med Mand og Mus. Men paa daværende Tidspunkt vidste Rederiet ikke, at Matros Peter Nielsen var blevet indlagt paa et Hospital i Sydamerika.

Pakettart Hundested—Grenaa—København

Paa Tirsdag — den 21. December — aabner Aktieselskabet Grenaa—Hundested-Ruten en Pakettart København—Hundested, idet Forbindelsen aabnes med Afgang fra Hundested. Man har chartret Motorskibet *Nerma* paa 150 Tons til at besørge Trafikken paa Ruten, og det er Hensigten, at Skibet skal sejle et Par Gange om Ugen i hver Retning. Det kan medtage enkelte Passagerer, men er dog mest beregnet paa Gods.

Skibskokken, der vilde se Ild

Skibskok *Aage Erik Andersen*, Aalborg, blev i Marts i Aar i Aahenraa anholdt for en lang Række Brandstiftelser i forskellige Havne og har siden 19. August været indlagt til mental Observation paa Sindssygehospitalet i Augustenborg. I en Erklæring fra Hospitalet hedder det, at han ikke har været sindssyg, da han begik sine Forbrudelser, men at han derimod er blevet det under Opholdet paa Sindssygehospitalet. Han menes derfor upaavirkelig for Fængselsstraf, og Hospitalet foreslaar — og støttes heri af Retslægeraadet — at han anbringes i Psykopatforvaring. Statsadvokaten i Sønderborg skal nu udfærdige Anklageskrift i Sagen.

Nye Skibe til Thyborøn-Flaaden

Thyborønflaaden faar i Løbet af et Par Maaneder atter en Forøgelse. Paa *Lemvig Skibsværft* er saaledes under Bygning en 38-Tons Baad til Skipper *M. Jensen Rønn*, Harboøre; den har faaet Navnet *Klondyke*. — Paa *Car-*

stensens & Henriksens Værft, Skagen, bygges en 34-Tons Kutter, *K. T. Holm*, til Auktionsmester *Th. Rønn* og Skipper *Godtfred Holm*, Thyborøn. Kutteren er forsynet med en Hundestedmotor. Begge Kuttere er blevet søsat i disse Dage.

Mister Marstal sin Betydning som Skipperby?

Marstal er berømt over saa at sige hele Verden for sine mange Skippere, og gennem Generationer har det været Tradition, at Sønnen overtog Faderens Gerning paa Søen. Nu synes det imidlertid, som denne Tradition skal brydes. De unge Marstal-Knøse vil ikke til Søs.

Det er Dir. *Peter Grube*, Dansk Sejlskibsrederiforening, der udtaler dette. Han stammer selv fra Marstal og har været paa Søen siden sin tidligste Ungdom. Den Gang var det Skik, at Skibet gik i Arv fra Fader til Søn, udtaler han, og 80—90 pCt. af Marstals Dreng blev Sømand. Nu er det omvendte imidlertid Tilfældet, idet højst 20 pCt. af Byens mandlige Ungdom staar til Søs. Resten foretrækker Landjorden.

Iøvrigt udtrykker Direktøren sin Beundring over de danske Skippere, der uanset at de sejler med Døden under Kølen tappert holder Stand. Kun hos ganske enkelte er Nerverne brudt sammen, saaledes at de er ganet i Land.

Nyt Træskibs-Værft i Løgstør

Baadebygger *Folmer Eriksen*, København, har anmodet Løgstør Kommune om at faa stillet et Areal ved Havnen til Raadighed til Anlæg af et Skibsværft. Forhandlinger har ført til, at der nu er anvist en Plads paa ca. 100 Kvadratmeter Øst for Benzinhavnen i Løgstør. Det er *Folmer Eriksens* Hensigt her at anlægge to Beddinger, en større og en mindre. Han haaber at kunne faa Virksomheden i Gang ved Nytaarslid.

Det er Planen paa det nye Værft dels at bygge, dels at reparere Træskibe, og det er Meningen, at Værftet skal have saadanne Dimensioner, at selv større Motorsejlere skal kunne komme paa Bedding her.

Der findes i Forvejen et mindre Træskibsbyggeri i Løgstør.

Ny Nordsøkutter

Fra *P. Rasmussens Baadebyggeri* i Vestre Baadehavn i Aalborg er søsat en Nordsøkutter til Fiskeskipper *Holger Hemmingsen, Hals*. Kutteren koster ca. 100.000 Kr. og skal fiske fra Skagen.

Brand om Bord

Motorskibet *Bente* af Holbæk, tilhørende Skibsreder *H. E. Møller*, Roskilde, er under Ophold i Nykøbing F. blevet hærget af en Brand, som opstod fra en overophedet Kakkelovn i Kahytten. Alt Træværk og Inventar var ødelagt, før Brandvæsenet blev Herre over Ilden.

Registreret Skorstensmærke og Kontorflag

Der er indregistreret følgende Skorstensmærker og Kontorflag for *Rederiet Mathilde A/S*, Lemvig:

Skorstensmærket har to smalle blaa Bælter paa gul Skorsten med sort Top. Imellem Bælterne paa hver Side Bogstavet M i blaat. Kontorflaget er et blaat Stutflag, i hvis Midte er et gult rektangulært, i vandret Retning aflangt Fell, hvis Sider er parallelle med Flaget. I Feltet er Bogstavet M i blaat.

Juleøl fra Kongens Bryghus

Trods de mange Vanskeligheder for Bryggerierne er det dog lykkedes Kongens Bryghus i Aar at sende Juleøl paa Markedet. Det er det gamle kendte Øl med Nissen paa Etiketten.

Jubilæum i Esbjerg Sømandshjem

Sømandshjemmet i Esbjerg Trafikhavn fejrede i Søndags sit 40 Aars Jubilæum. Dagen blev festligholdt med Gudstjenester i begge Byens Kirker, hvor Sømandspræsten, Pastor *Fr. V. Eilschou-Holm* og Sømandsmissionens Formand, Pastor *William Larsen*, prædikede.

I Anledning af Jubilæet har Sømandshjemmet skænket Hovedorganisationen to meget smukke Faner: En Dannebrogsfane og en Fane med Sømandsmissionens Bømærke, den hvide Due paa den blaa Bund.

Ved en Aftenfest talte Sømandshjemmets tidligere Formand, Provst *Th. Bjerre*, og ved samme Lejlighed fremførtes en Kantate, der var forfattet af Sekretær *Albert Nielsen* i Vestjydske Fiskeriforening.

Et nyt Søkort

Det kongelige Søkort-Arkiv har udgivet et nyt Søkort Nr. 201 over Østersø-Området Arkona—Stettin. Kortet, der er i Maalestok 1:150.000, er litograferet, og Vandomraader under 6 Meter er trykt i blaa Farve, medens Fyrene er indlagt med Farver. Der findes Specialkort i Maalestok 1:25.000 over Sassnitz, Stettin og Swinemünde.

DAMPSELSKABET
PACIFIC A/S
 AMALIEGADE 33
 Telefon: 4212 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
 Korresponderende Reder

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

Rømningssag for Søretten

Ved Søretten i København var der rejst Tiltale mod Sørybøder Harald Alfred Jensen for Rømning, idet han sigtedes for den 3. November d. A. i Aalborg at have forladt M/S *Navitas*, med hvilket han var forhyret, uden i Forvejen at have opsagt sin Hyre med det i Loven foreskrevne Varsel paa 7 Dage.

Jensen bestred, at der kunde være Tale om Rømning, da han havde et Hyre-Tilgodehavende paa over 30 Kr. Han havde afleveret sit Arbejdskort til 3. Mester og sagl, at nu gik han, da han var utilfreds med Forholdene om Bord og særlig med 1. Mesters Optræden over for Fyrbøderne.

Efter Retspræsidentens Forslag lod Retten ham slippe med en Advarsel, idet det dog betydtes ham, at saa biligt slap han ikke næste Gang.

Nyt Skibsfartsselskab

Ifølge Statstidende er der stiftet et nyt Skibsfartsselskab, *Nordisk Shipping A/S*, hvis Formaal er at drive Skibsfart, Befragtning og hermed i Forbindelse staaende Virksomhed.

Den tegnede Aktiekapital er paa 100 000 Kr., fordelt i Aktier paa 1.000 Kr. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt. Selskabets Stiftere er Grosserer *Knud Søren Erichsen*, Civilingeniør *Erling Chr. Foss*, Landsretssagfører *Jonas Collin* og Landsretssagfører *Per Torben Federspiel*. Den korresponderende Reder er Skibsreder *Richard Brünnich*.

»Georg Stages Minde«

Stiftelsen »Georg Stages Minde«s Kontor er fra 1ste Januar 1944 flyttet til Sankt Annæ Plads Nr. 22, 2. Sal til højre. Kontortid fra Kl. 12½—15½. Telefon: Palæ 3267.

»Gripsholm«

Svenska Amerika Liniens Motorskib *Gripsholm*, der gaar i Fart for at udveksle amerikanske og japanske Statsborgere fra de to respektive Lande, er nu ankommet til Jersey City med 1.500 amerikanske Statsborgere fra Japan om Bord.

Svensk Dødsfald

Tidligere Chef for det svenske Skoleskib *Abraham Rydberg*, Kommandørkaptajn *Jacob Lagercrantz*, er død, 74 Aar gammel.

Svensk Galease forlist i Køge Bugt

Ifølge Meddelelser til de svenske Myndigheder er Motor-galeasen *Douglas* paa Rejse med Kul fra Rostock til Uddevalla sunket i Køge Bugt. Besætningen førtes velbeholdent i Land.

Malmø-Damper sunket

Malmø-Damperen *Kisa* er sunket efter Kollision med den tyske Motortrawler *Island* af Cuxhafen i Farvandet mellem Varberg og Göteborg. Der var tæt Taae, da Ulykken indtraf.

Kisa blev paasejlet af den tyske Trawler, hvis Stævn trængte ind i Forskibet, og sank saa hurtigt, at det ikke lykkedes Besætningen at redde noget af sine Ejendele. Man naaede blot at sætte en Redningsbaand ud og gaa i denne. Kort Tid efter blev alle imidlertid optaget af Trawleren. *Kisa*, der sank paa 36 Meter Vand, var fuldt lastet med Sukker og var paa ca. 200 Tons. *Island* var paa Rejse syd paa, mens *Kisa* var paa Vej fra Trelleborg til Lidköping. *Island* fik en kraftig Bule, men blev ikke læk, saa den kunde fortsætte sin Rejse. Besætningen fra *Kisa* blev sat i Land i Varberg. En af dem havde brækket den ene Arm, men ellers var ingen kommet til Skade.

Finsk 20 Aars Jubilæum

Det finske Trafikflyveaktieselskab *Nero* startede for tyve Aar siden med en Aktiekapital paa 50.000 Finmark. I de forløbne Aar har Flyvevirksomheden hovedsagelig udstrakt sig til de indenlandske Luftruter som Helsingfors-Viborg, Helsingfors - Tammertors - Vasa - Gamla Karleby - Uleaborg - Kemi og fra 1940 tillige til Petsamo. I de forløbne tyve Aar har Selskabets Maskiner fløjet 5 Millioner Kilometer og transporteret 100.000 Passagerer. Under den finske Vinterkrig transporteredes med finske Maskiner fra Stockholm sammenlagt 3.500 Passagerer, 125 Tons Fragtgods, 22 Tons Post og 65 Tons anden Bagage.

Argentina skal bygge Skibe i Spanien

Nogle argentinske Teknikere opholder sig for Tiden i Spanien for at forhandle med spanske Skibsværfter om Bygning af Fragtskibe til den argentinske Handelsflaade. I denne Forbindelse har man i argentinske Kredse erklæret sig villig til at afstaa fra de spanske Staalleveringer til Argentina, saafremt Spanien vil bygge Skibe til Argentina. De spanske Handelsleverancer indgaar som en Del af den Handelsaftale, der nu er gældende mellem de to Lande.

Stort portugisisk Træskib

Det største Skib i den portugisiske Handelsflaade, som er bygget af Træ, er blevet søsat i Gafaha i Nærheden af Aveiro. Skibet, der fik Navnet *Marianela*, laster 1.000 Tons og er 53 Meter langt.

Fransk Rederi-Regnskab

Del store franske Rederi Compagnie Generale Transatlantique har afsluttet Regnskab for 1942. Som Erstatning for beslaglagte eller charterede Skibe indgik ialt 415 Millioner Francs mod 458 Millioner i 1941. Statstilskudet til Fornyelse af Materiellet var 73 Millioner Francs mod 93 Millioner Aaret forud. Flaaden staaer uforandret bogført med 2 Milliarder Francs.

Ny Sammensmeltning af japanske Rederier

Man har i lang Tid kunnet iagtage, hvorledes japanske Rederier har slaaet sig sammen for bedre at kunne overkomme de store trafikale Problemer. Som et Led i denne Udvikling maa man se Rederiet *Osaka Shosen Kaisha*s Beslutning om at overtage Selskabet *Kokusai Kisen*. Hvert af de to Selskaber har hidtil arbejdet med en Kapital paa 20 Millioner Yen.

PERSONALIA

Vandbygningsvæsenet.

Efter derom indgivet Ansøgning fratræder Maskinmester *Niels Kristian Madsen* den 1. Februar 1944 Stilling som Maskinmester af 1. Grad under Vandbygningsvæsenet paa Grund af Alder.

Overskibsinspektoratet

Kontorist ved Overskibsinspektoratet, Frk. *Grethe Grue*, er ansat som Kontorassistent sammesteds fra den 1. Januar 1944.

Statsbanerne

Matros *E. B. O. Rudkilde*, Storebelts-Overfarten, er efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget med Pension fra Udgangen af Aaret.

Orlogsværftet

Matroskvartermester af 1. Grad udenfor Nummer *Tage Orla Michael Schmidt* er konstitueret som Mester ved Orlogsværftet.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør P. B. 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 EYHOLM

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 Langelliekajen 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 Gasværksbavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværksbavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianhavnsiden 5,8—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 16 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havneværsets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havneværsets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibets Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpelsbro-Agfiten er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

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

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af 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 Lodatvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsnng og Lading. I Frihavnen beserges Løsnng og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldbavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 15,600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, 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 (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

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

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvands: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Breddé 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 oa. 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 Lodatvang. Lods-penge efter Dybtgaende og Drægtigbed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtigbed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsnng og Løstning: Løsnng og Løstning 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 Hyttefæde. Skibsreparationværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 600 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 Lodatvang. Vand: Dampakibe 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. Træskibbyggeri. Rutiebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 & 100 Øre pr. m³. Løsnng og Lading 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 Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. 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, alt pr. m³. Løsnng og Løstning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere og statio-neret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 8 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 200 T. Vægt. 2 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,80 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodatvang. 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 3½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugseramp, nforasd. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Løstn. beserges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Keltallingaplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 6,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodatvang uden ved Bugsering (se Lodsafg.). Bugsering 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. Løsnng- og Løstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedic. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

59. Aargang.

København 16. December 1943.

Nr. 50.

„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. Kvartalsabonnement kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faaa for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 152. Lille-Bælt, sydlige Del. Ny Udgave 1943. Pris Kr. 4,00 + midlertidig Forhøjelse af 25 pCt.

Annuleret er:

Kort Nr. 152. Lille-Bælt, sydlige Del. Udgave 1936.

I. Østersøen.

1800. Danmark. Christiansø N. Undervandshindring rapporteret.

Et Skib har den 8. December 1943 rørt en Undervandshindring paa c. $55^{\circ} 21',5$ N. $12^{\circ} 10',5$ E., c. 2 Sm N. for *Christiansø*. Da Vanddybden paa Pladsen er c. 90 m, drejer det sig formentlig om drivende Vragods.

(Se Tillæg.)

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

1801. (S). Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Somærker inddraget for Vinteren.

Stagerne med Koste, der afmærker Sejllobet til *Hellerup Lystbaadehavn* paa c. $55^{\circ} 43',9$ N. $12^{\circ} 35',2$ E., er inddraget for Vinterperioden.
(E. f. S. Nr. 18/828 1943.)

1802. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Gamle Hestehauge Anlægsbro ødelagt.

Gamle Hestehauge Anlægsbro paa c. $55^{\circ} 03'_{,4}$ N. $10^{\circ} 38'_{,6}$ E., c. 0,2 Sm N. for Yacht- og Skibsværftet, er ødelagt, saaledes at der af Broen kun findes nogle Pæle tilbage. Inden for Pælene ligger store Sten, der ikke er overskyllet ved daglig Vande.
(Kort Nr. 171 og 170. Danske Lods III, Side 171. Havnelods, Side 73.)

1803. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Indsejling. Kendelige Punkter fjernet.

1. *Faaborg* Vindmotor paa c. $55^{\circ} 05'_{,5}$ N. $10^{\circ} 15'_{,2}$ E. eksisterer ikke mere.
2. *Faaborg* W.-lige Mølle paa c. $55^{\circ} 06'_{,0}$ N. $10^{\circ} 14'_{,6}$ E. er nedrevet.
3. *Horne* Mølle paa c. $55^{\circ} 06\frac{1}{2}'$ N. $10^{\circ} 10\frac{1}{2}'$ E. er nedrevet.

(Kort Nr. 152, 150 og 126. Danske Lods III, Side 163, 164 og 166.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1804. Danmark. Kattegat. Hesselo SE.-Rev. Sømærke genudlagt.**

Hesselo SE.-Rev røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa $56^{\circ} 11' (00'')$ N. $11^{\circ} 44' (30'')$ E. er atter udlagt paa Plads.
(E. f. S. Nr. 49/1792 1943.)

1805. Danmark. Kattegat. Frederikshavn E. Brunerev. Sten rapporteret.

Paa Pladsen $57^{\circ} 26' (12'')$ N. $10^{\circ} 33' (56'')$ E., c. 100 m NW. for *Brunerev* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, er rapporteret Sten med meget ringe Vanddybde.
(Kort Nr. 101. Danske Lods II, Side 121)

1806. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.

I *Tyborøn* Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*: 5,8 m, i *Svanholm* Fyrlinie: 6,0 m, i *Sælhundeholm Lob*: 3,5 m, i *Gaaseholm Lob*: 2,5 m, i *Svanholm Lob*: 1,1 m og i *Kobberø Lob* 2,3 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn 5,8 m over *Havrevlen* og 6,0 m i *Svanholm* Fyrlinie og 3,5 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

- a. $56^{\circ} 43' (16'')$ N. $8^{\circ} 13' (08'')$ E. — 4,0 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. — 2,0 m.
- d. $56^{\circ} 42' (55'')$ N. $8^{\circ} 12' (50'')$ E. — 4,0 m.

(E. f. S. Nr. 46/1676 1943. Kort Nr. 104.)

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1807. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Tillæg for Hjemrejse ved visse Lodsninger i Øresund.**

Ved de af *danske* Sundlodserier udførte Lodsninger i *Øresund*, for hvilke Taksterne er fastsat ved Overenskomst med *Sverige*, erlægges Tillæg for Hjemrejse i 1944 ligesom i indeværende Aar med Grundbeløbet plus 50 pCt.

(E. f. S. Nr. 4/375 1943.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1808. **Danmark. Hellehavn Nakke Fyr E. Vrag rapporteret.**
Et Vrag rapporteres at være sunket paa c. $55^{\circ} 01' N.$ $12^{\circ} 42' E.$ c. 6 Sm E. for *Hellehavn Nakke Fyr*.
1809. (T). **Sverige S.-Kyst. Skåre Fyr midlertidigt slukket.**
(U. f. s. Nr. 52/2513. Stockholm 1943.)
Skåre Fyr paa c. $55^{\circ} 22' N.$ $13^{\circ} 03' E.$ er indtil videre slukket paa Grund af Reparation.
1810. **Sverige. Kalmarsund. Mönsterås Indsejling. Sømærke udlagt.**
(U. f. s. Nr. 52/2508. Stockholm 1943.)
En Stage uden Topbetegnelse er udlagt ved W.-Siden af Indsejlingsrenden til *Mönsterås* paa $57^{\circ} 02',_{00} N.$ $16' 28',_{29} E.$
1811. **Sverige. Gotland W.-Kyst. Västergarn. Baake genopført.**
(U. f. s. Nr. 52/2570. Stockholm 1943.)
Västergarns Baake paa c. $57^{\circ} 26',_{5} N.$ $18^{\circ} 09',_{0} E.$ er genopført.
(E. f. S. Nr. 12/618 1943.)
1812. **Sverige. Bottniske Bugt. Storön. Nye Fyr tændt.**
(U. f. s. Nr. 52/2501. Stockholm 1943.)
a) For Indsejling til *Framigårdsudd*en Fiskerihavn er paa $65^{\circ} 43',_{80} N.$ $23^{\circ} 05',_{20} E.$ tændt to Ledefyr, *Framigårdsudd*en övre og nedre Fyr, der viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 5 Sm. Fyrene er overet i Pejling 124° .
b) For Indsejling til *Uddviken* Fiskerihavn er paa $65^{\circ} 43',_{90} N.$ $23^{\circ} 05',_{75} E.$ tændt to Ledefyr, *Uddviken* övre og nedre Fyr, der viser rødt, fast Lys. Synsvidde: 5 Sm. Fyrene er overet i Pejling 145° .
Fyrenes Brændetid: 1. August—Sejltidens Ophør.
1813. (S). **Sverige. Bottniske Bugt. Malören. Lodstjeneste indstillet for Vinteren.**
(U. f. s. Nr. 52/2500. Stockholm 1943.)
Lodstjenesten ved *Malören* paa c. $65^{\circ} 32' N.$ $23^{\circ} 34' E.$ er indstillet for Vinterperioden.

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

1814. **Danmark. Sundet. Revshaleø E. Sømærker inddraget.**
De 4 røde Spidstønder, der var udlagt paa nedennævnte Pladser, E. for *Revshaleøen*, er inddraget.
a. $55^{\circ} 41' (42'') N.$ $12^{\circ} 37' (15'') E.$ c. $55^{\circ} 41' (31'') N.$ $12^{\circ} 37' (03'') E.$
b. $55^{\circ} 41' (36'') N.$ $12^{\circ} 37' (12'') E.$ d. $55^{\circ} 41' (25'') N.$ $12^{\circ} 37' (05'') E.$
(E. f. S. Nr. 48/3422 1938. Kort Nr. 134, 133. 132 og 130. Havnelods, Side 123. Søm.-Fort. Side 59, Nr. 12.)
1815. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Raagø Flak NW. Vrag fjernet.**
Det i E. f. S. Nr. 47/1731 1943 nævnte Vrag, der midlertidigt var sat paa Grund paa c. $55^{\circ} 00',_{7} N.$ $11^{\circ} 15',_{3} E.$ c. 4,5 Sm 244° fra *Vejrø Fyr*, er fjernet.
(E. f. S. Nr. 47/1731 1943.)
1816. **Danmark. Lille-Bælt. Strib Havn. Vrag afmærket.**
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 22/979 1943 meddeles, at det deri nævnte Vrag, der er sunket ved E.-Siden af W.-lige Mole i *Strib* gamle Færgehavn paa c. $55^{\circ} 32',_{4} N.$ $9^{\circ} 45',_{8} E.$ er afmærket med 2 Stager med Flag, udlagt henholdsvis tæt N. og E. for Vraget.
(E. f. S. Nr. 22/979 1943.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1817. **Danmark. Kattegat. Gilleleje Havn N. t. E. Vrag fjernet.**
 Det i E. f. S. Nr. 48/1761 1943 nævnte Vrag, der var sunket paa c. $56^{\circ} 12' N.$ $12^{\circ} 20' E.$, c. 4 Sm N. t. E. for *Gilleleje Havn*, er fjernet.
 (E. f. S. Nr. 48/1761 1943.)
1818. (S). **Danmark. Kattegat. Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.**
Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde paa c. $55^{\circ} 56',_5 N.$ $11^{\circ} 02',_8 E.$ er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Spirtønde.
1819. **Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Advarsel under Isforhold.**
 Under Isforhold kan Afmærkningen i *Odense Fjord* ikke forventes at være paa Plads.
 c. $55^{\circ} 31' N.$ $10^{\circ} 34' E.$
1820. **Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. $\frac{1}{2}$ E. Vrag midlertidigt afmærket.**
 Et Vrag, der rapporteres at være sunket paa c. $56^{\circ} 40',_5 N.$ $10^{\circ} 52' E.$, c. 9 Sm 7° fra *Gerrild Fyr*, er midlertidigt afmærket med 1 sort Flag, anbragt paa en Stage paa Vraget.
1821. **Danmark. Kattegat. Gerrild Fyr N. Vrag midlertidigt afmærket.**
 Det i E. f. S. Nr. 45/1643 1943 nævnte Vrag af en tremastet Motorskonnert rapporteres at være sunket paa c. $56^{\circ} 42' N.$ $10^{\circ} 49',_5 E.$, c. 10 Sm 358° fra *Gerrild Fyr*. Vraget er midlertidigt afmærket med en Vager med 1 sort Flag, udlagt ved Vraget.
 [(E. f. S. Nr. 45/1643 1943.)
1822. (S). **Danmark. Limfjorden. Løgstør Lystønde ombyttet med Vintersømærke.**
Løgstør Lystønde paa c. $56^{\circ} 57',_6 N.$ $9^{\circ} 09',_5 E.$ er for Vinterperioden ombyttet med en rød Stage.