



Danskernes Historie Online

Danske Slægtsforskeres Bibliotek

Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

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

Støt vores arbejde – Bliv sponsor

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

Ophavsret

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

Links

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

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

DANSK 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.



C. K. HANSEN

KØBENHAVN

DAMPSKIBS-EKSPEDITION - KLARERING - LINIE- HAVARI- OG ASSURANCEAGENTUR
INTERNATIONAL SPEDITION - BEFRAGTNING - KØB OG SALG AF TONNAGE
TELEGRAM-ADRESSE: »HANSEN«

★

KORRESPONDERENDE REDER FOR A/S DAMPSKIBSSELSKABET

„DANNEBROG“

★

BUNKERKULAFD. - TELEGRAM ADR.: BUNKERDEPOT

KØBENHAVNS BUNKERKUL DEPOT

AKTIESELSKAB

M. LAURITZEN & CO.

FREDERIKSHAVN

DANMARK

TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN«

TELEFON-NR. 64

BUNKERKUL

LEVERES DAG OG NAT



100 Tons i Timen Dag og Nat

Kullene bliver automatisk vejede paa autoriseret Vægt.

Esso mandens Optimistannoncer:



Et Fremtidssyn

Et stort Tankskib med fuld Last Benzin runder Skagen for indgaaende. Ja, det er kun et Fremtidssyn, men er det i Grunden ikke velgørende at tænke paa, at alle Besværlighederne en Dag faar en Ende, saa Landet atter kan faa et Varelager, bl. a. af

Esso-Benzin

Da kan Automobilisten atter køre op til nærmeste Esso-Tank og faa paafyldt Esso-Benzin og Essolube Super Motor Oil!

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

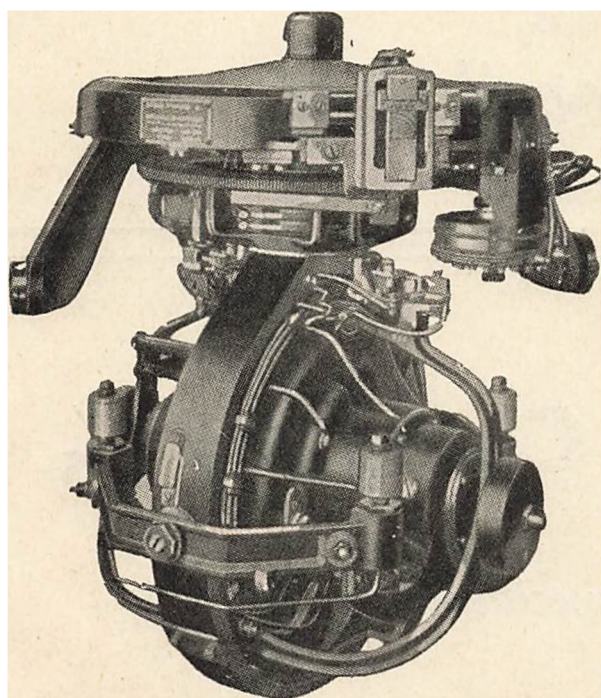
SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

Sjælen i Skibet



SPERRY!
KOMPASSET.

Spar Tid!

Tid er Penge!

REPRÆSENTANTER:

SOPHUS BERENDSEN A/S

INGENIØR-AFDELINGEN

CENTRAL 8500 . STAT. 186

KØBENHAVN V.

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.

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT ^{A/s}(Odense Steel Shipyard Ltd. ^{A/s.})

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

NORDHAVNS-VÆRFTET ^{A/S}

SKIBSVÆRFT & MASKINVÆRKSTED

3 OPHALINGSBEDDINGER FOR SKIBE INDTIL 240' LÆNGDE

KALKBRÆNDERIHAVNEN-KØBENHAVN Ø.

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 » »

**ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR
DANSK SØFART**

GENSIDIGT FORBUND

AMALIEGADE 33

Lovpligtig

Ulykkesforsikring

af Skibsbesætninger

Vacuum Oil Company ^{A/s}*Smøreoliespecialister*

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusona«

Telefon Central 12057

CARL LØWE

AMALIEGADE 28
KØBENHAVN K.

Kul- og Oliebunkers over hele Verden.

Tankskibsbefragtning, -køb & -salg.

Mineralolier og Derivater.

ASFA LT

Isolationsmaterialer.

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

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

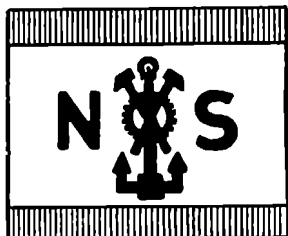
Telf.: Paæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE



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.

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

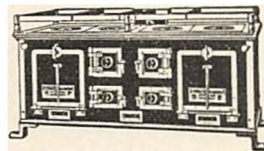
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

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.

JAN M. LYNGBY

INGENIØR & MASKINFORRETNING

TOLDBODGADE 18

KJØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL { 13779
15779

TELEGRAM »JANBY«



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

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 1

FREDAG 5. JANUAR 1945

52. AARGANG

FRA AAR TIL AAR 1944—1945

Saa blev da alle Ønskedrømme fra sidste Nytaar Sgjørt til Skamme. Næppe mange i vort Land havde regnet med, at Julen og Nytaaret for sjette Gang skulde fejres i Krigens Tegn, og ude omkring i Verden var det ogsaa, som om den Opfattelse havde vundet Hævd, at de onde Kræfters Spil skulde bringes til Ophor i det Aar, vi da stod paa Tærsklen af. Det skete ikke, og ved Aarsskiftet i disse Dage hersker der stadig Usikkerhed med Hensyn til Tidspunktet for det store Opgørs Afslutning. Denne Krig har vist os, at vi ikke kan fravriste Nutiden et virkelighedstro Horoskop for Fremtiden. Vi kender ikke Betingelserne for vort Liv og vor Færden, men vi maa lade være med at fortabe os i Skrækforestillinger, for hvis Realitetsmuligheder vi intet Holdepunkt har. Det svundne Aars Tildragelser fortæller os med tilstrækkelig Tydelighed, at Aktiviteten paa Slagmarkerne og Rædslen paa Havene indenfor en overskuelig Fremtid maa høre op — dette meningsløse Kaos vil indenfor de 365 Dage, vi nu har for os, blive afløst af det, der nærmer sig fredelige Tidens Tilbagevenden.

*

Under saa vanskelige og uberegnelige Kaar som vel aldrig før passerer den danske Skibsfart nu det sjette Nytaar i Krigens Tegn. For intet andet Erhverv er Forholdene under en Krig saa uoverskuelige som netop for Skibsfarten. Danmark ligger stængt inde, omringet af Spærringer og Restriktioner. To Tredjedele af vor Handelsflaade var udenfor dansk Kontrol. Skib efter Skib er gaaet ned derude, og Søfarten »indenskærs« har ligeledes haft og har stadig haarde Vilkaar. I en Bedømmelse af den danske Skibsfarts nuværende og fremtidige Vilkaar opererer man i Virkeligheden med ukendte Størrelser, og Sandsynlighedsberegninger lader sig kun paa faa Felter opstille med Overbevisningens Kraft.

Medens de hjemmeværende Skibe har været henvist til inden for Spærrezonen at skaffe Forsyninger til Landet, har Skibene uden for Blokaden været beskæftiget i Farter, som man savner enhver Oplysning om. Med et aabent Øje for de Tab, som maatte forventes, har Rederierne allerede fra den Dag, da de første Efterretninger om Forlis som Følge af Krigshandlinger indløb, søgt at konsolidere sig i den Udstrækning, det har været muligt, for saa vidt muligt at skabe en Erstatning for den tabte Tonnage, naar Mulighederne for Genskabning foreligger. Men kun faa havde regnet med, at Tabene skulde vise sig at blive saa store, som Tilfældet er.

De sidst kendte Tal over krigsforliste danske Skibe er pr. 1. Oktober 1944. Paa dette Tidspunkt har man herhjemme Oplysninger om, at der er forlist 144 Dampere og Motorskibe paa tilsammen 409.000 BRT. og 54 Smaaskibe — Fiskerbaude undtaget — paa tilsammen 6.100 BRT. Det vil sige, at man da

med fuld Sikkerhed vidste, at 198 Skibe paa ialt 415.100 BRT. var gaaet ned som Følge af Krigshandlinger, og at 1.236 danske Søfolk havde sat Livet til ved disse Ulykker paa Havene. Tallene dækker baade Skibe, der er gaaet ned i den hjemlige Fart og i Fart uden for Spærrezonen. Efter den 1. Oktober og indtil Aarsskiftet ved man, at yderligere femten danske Skibe, saavel Dampere og Motorskibe som Smaaskibe, er forlist. Man maa derfor i Dag stille sig klart, at mindst 1.250 danske Søfolk indtil nu har sat Livet til under Udøvelsen af deres Pligt i Fædrelandets Tjeneste under Krigen.

Men endnu slaar et stort og ubesvaret Spørgsmaal tilbage: Er disse Tal de endelige nu ved Aarsskiftet? Det er de næppe. Meddelelser fra den anden Side Spærrezonen er saavel begrænsede som ufyldestgørende. Man maa vist desværre stille sig klart, at Tallene er større end de her opgivne. Som Forholdene ligger i Dag, har man end ikke en Oversigt over, om Bord i hvilke Skibe dette forfærdende store Antal Søfolk er gaaet ned.

Fra hele Landet samler Deltagelsen sig om de Sømandsfamilier, der har mistet en af deres Nærmeste — Mand, Søn eller Broder. *Dansk Dampskibsrederiforening* har i Aar givet synlig Udtryk for den dybe Medfølelse med de Familier, der har mistet deres Forsørger. Som det vil erindres, blev der af Rederiforeningen stiftet et foreløbigt Fond paa ca. 360.000 Kr., der skal komme den danske Sømandsstand og dens Paarørende til Gode.

*

I det forløbne Aar har ogsaa Spørgsmaalet om Sømandsuddannelsen, der i den senere Tid har været saa livligt diskuteret, været taget op til Behandling. Det skete paa Initiativ af *Foreningen til Søfartens Fremme*, der tilstillede Ministeriet et meget udførligt Forslag til en Forbedring af den danske Sømandsuddannelse. Sagen bliver nu gjort til Genstand for nærmere Behandling mellem Rederier og de søfarendes Organisationer.

Betænkningen om Behoelsesrum om Bord i danske Skibe blev ogsaa afgivet i det Aar, vi nu er gaaet ud af. Den nedsatte Kommission talte Medlemmer fra Rederne, fra Ministeriet, fra de nautiske Foreninger, Maskinmesterforeningen og Sømandsorganisationerne. Den havde en lang Arbejdstid med en Række Møder og Besøg om Bord i Skibe, før Betænkningen kunde afgives. Denne var i det store og hele præget af Samdrægtighed, og mange af de opnaaede Resultater hilses med Tilfredshed i alle Lejre.

*

Aarsregnskaberne fra Rederierne, der blev offentliggjort i Aarets første Maaneder, afveg stort set ikke meget fra de nærmest foregaaende Aar. Der er jo

Fragtmarkedet i det forløbne Aar.

Krigens Udvikling, og det gælder ikke alene for de europæiske Fronters Vedkommende, men ogsaa for Begivenhederne paa den anden Side Kloden, har i det forløbne Aar i ganske særlig Grad været præget af de Faktorer, der omfattes af Begrebet Sømagt.

Det er denne, nemlig Beherskelsen af Transportvejene over de 7 Have, som sammen med de nødvendige Transportressourcer, der danner Baggrunden for, hvad begge Parter iøvrigt er enige om, den afgørende Fase af Krigen, der begyndte den 6. Juni, og det vil derfor i denne Forbindelse være af Interesse at lytte til, hvad den kendte tyske Geograf og Geopolitiker *Fr. Ratzel*, skriver i sin Bog »Das Meer als Quelle der Völkergrösse«, nemlig:

»Historiske Aktioner, som har til Hensigt at beherske store Masser, tager altid Havet i sin Tjeneste. Landkrige, som er ført om trange Landomraader ved Rhinen, Po eller Maas, kan afgøre Magtstillingen i det Indre af Europa. Gevinst eller Tab af nogle Hundrede eller Tusinde Kvadratkilometer afgjorde denne Slags Krig. Saasomt imidlertid en Sømagt greb ind, flyttedes Striden til fjerne Have; Krigsskuepladsen blev verdensomspændende, og Sejrens Pris var et Kontinent.«

Dette Citat har, kan man vist godt sige, en vis Aktualitet idag, men da det er 44 Aar siden, *Fr. Ratzel* udgav sit ovenfor nævnte Værk, og Begrebet Sømagt, taget i dets fulde Udstrækning, i en mellem-liggende Verdenskrig, tilfulde demonstrerede sin Betydning, synes den historiske Linie klar, og Udtalelsen giver derfor ogsaa i vore Dage visse Impulser, naar man i sit stille Sind overvejer Krigens Udfald.

Om Søkrigen og den deraf flydende Tonnagestilling paa de oversøiske Markeder, er der ikke Grund til at fremsætte mange Kommentarer. Den Linie i Ubaadskrigen, som allerede skimtedes i sidste Halvdel af 1943, traadte endnu tydeligere frem i det nu forløbne Aar. Tallene for de Allieredes Tonnagetab forårsaget af Ubaade foreligger endnu ikke, men de kan næppe være mere end en Brøkdel af den nye Tonnage, de Allierede har stillet i Tjeneste.

Naar Angelsakserne til Trods for denne for dem gunstige Udvikling alligevel stadig lider af Tonnagemangel, er Grunden naturligvis den, at Krigens Tarv først og fremmest skal klares, og efterhaanden som Englændernes og Amerikanernes militære Kraft er kommet til Udfoldelse i Europa og paa Stillehavets Krigsskuepladser, har disse Operationer stillet saa store Krav om Tilførsler, at Tonnagestillingen paa de oversøiske Markeder, saavidt man da kan skønne paa Basis af de ikke meget udførlige Rapporter, der har været tilgængelige i Aarets Løb, ikke har ændret sig nævneværdigt siden sidste Nytaar. Som en rød Traad gennem alle Meldinger fra de oversøiske Markeder er gaaet Konstateringen af, at den disponible Tonnage kun kan dække en ringe Del af det faktiske Transportbehov, og man er derfor ogsaa Vidne til det paradoksale, at saavel Varchungeren som Vareophobningen stiger. Naar Krigen er forbi, vil den internationale Skibsfart faa nok at gøre med at udligne disse Forhold.

Den her i Korthed skitserede Udvikling har praktisk talt været uden Indflydelse paa Ratedannelsen paa Markederne uden for Blokadezonen. Ændringer har naturligvis fundet Sted paa de Markeder, som Englænderne og Amerikanerne kontrollerer, men disse har været dikteret af andre Faktorer end Loven om Tilbud og Efterspørgsel, som er helt suspenderet paa

de engelsk-amerikansk kontrollerede Markeder. I de faa frie Trades, der endnu eksisterer, har Forholdet i Følge Sagens Natur været et noget andet, men noget koncist Billede af, hvad der sker i disse faa og smaa Enklaver, har det ikke været muligt at danne sig paa Grund af de foreliggende Meldinger. For det første kommer en Del af de Afslutninger, der foretages paa disse Markeder, ikke frem, og for det andet synes den Praksis at brede sig, at Afslutningerne publiceres til helt andre og lavere Rater, end hvad der faktisk er betalt.

Om Udviklingen paa de enkelte Markeder er der iøvrigt ikke meget at fortælle. For de amerikanske Markeders Vedkommende har det dominerende Træk ogsaa i Aar været de mægtige Malmtransporter. Disse, der kommer fra alle Jordens Egne, betragtes af *War Shipping Administration* som i aller højeste Grad krigsvigtige og staar højt paa Listen af Preference-laster, hvorfor store Tonnagemængder er tildelt for Transport af saadanne Laster. Men til Trods herfor har Befragterne stadig været fremme paa de aabne Markeder efter yderligere Tonnage, men de Rater, der tilbydes, har ikke været lokkende nok for den frie Tonnage. Raterne for de forskellige Laster har ligget omkring: Malm Forindien/Northern Range \$15 plus 35 pCt., Ilmenit Cochín/Baltimore \$17 plus 35 pCt., Malm Beira/Northern Range \$11,75 plus 30 pCt., Malm Durban/Northern Range \$10,50 plus 30 pCt. Fra Brasilien og Chile/Peru har der ligeledes været fragtet betydelige Kvantiteter Malm til Staterne. Af Rater skal nævnes: Rio/Baltimore \$,20 plus 54 pCt. (Krigstillægget senere reduceret til 32 pCt.), fra Vestkysten har Raten ligget omkring \$8,50 plus 85 pCt.). Ogsaa Kulfarten fra Hampton Roads har været et særdeles aktivt Marked. Til Buenos Aires er betalt \$9,25 plus 35 pCt., til Rio \$8,50 plus 35 pCt. og til Chile \$8,20 plus 58 pCt. Endvidere er store Mængder Kul gaaet til Nordafrika, Italien og senere paa Aaret til franske Havne, men Raterne for disse Forretninger har ikke været offentliggjort. Sukkerfarten fra Cuba til Golfen og USNH. var ogsaa et af de vigtigste amerikanske Markeder, men det er længe siden, at der har været nævnt nogen Rate for disse Laster. Ved sidste Regulering midt paa Aaret fastsattes Raten for Sukker fra 1—2 Havne Nord eller Syd Cuba til New Orleans til 30 Cts. pr. 100 lbs. plus 27 pCt. Krigstillæg. Til USNH. betaltes 2 Cts. ekstra. Iøvrigt har Amerikanerne sluttet betydelige Kvantiteter af forskellige Laster fra River Plate, saasom Linfrø til New York og Majs til Golfen. Raterne har ligget paa Linie med, hvad der er betalt paa de ovenfor nævnte Markeder.

Fra de engelske Markeder har Rapporterne været endnu mere summariske end fra Amerika. Ogsaa paa de engelske Markeder har der i Aarets Løb fundet visse Rateændringer Sted. Tidlig i Foraaret forhøjedes saaledes de engelske Rater i aaben Fart med 10 pCt., og nogle Maaneder senere forhøjedes Timecharter-raterne noget tilsvarende. Forhøjelsen af Timecharter-raterne fik tilbagevirkende Kraft fra 1. Okt. 1943. En Baad paa 9500 Ts. d.w. faar herefter 7/11d. pr. Ton d.w. pr. Maaned, og en Baad mellem 1000 og 1500 Ts. faar 25/8d. Disse Rater gælder for Dampere, Motorskibe faar 10 pCt. mere. Af engelske Rater i aaben Fart skal nævnes: Kul Wales/Azorerne 67/-, ECUK. Lastning 3/- mere. Kul Wales eller Østkysten til italienske Havne betaler mellem 64/- og 68/-, afhængig af Lossehavn. Wales/Port Said 90/-. Kul Durban/Port Said 90/-, Kul Durban/Vestafrika betaler mellem 64/- og 70/- afhængig af Lossehavn.



Med Flaget ind i det nye Aar

Af

Skibsmægler V. FROM BARTRUMSEN,
Mariager.

Vi er inde i en Aarrække, der bragte Vilkaar, som satte samtlige Fortidens blidere Normer paa Porten, og nu ligger Aaret 1945 foran os. — Det vil næppe forlange mindre end Forgængerne.

Et Aars Indhold kan sorteres i to Bunker. Den ene rummer det, Omverdenen sætter ind over for os, medens der i den anden lægges det, vi selv præsterer. Den sidste Dyrge vil ikke kunne undgaa at fortælle noget om dansk Levedygtighed.

Vi ved ikke, hvorledes Dyrgerne, der skal repræsentere det nye Aars Høst, kommer til at se ud. Men lad os ved Aarets Begyndelse indprente os, at vi lever i Dage, som paa en barsk Maade minder om en Eksamen, der slutter med Knald eller Fald. Ikke en Eksamen, efter hvilken Kandidaten gaar hjem for enten at trakteres med Vin og Lagkage eller for — hinsides al gastronomisk Hyldest — at slikke Nederlagets Saar under Overvejelser, om det kan lønne sig at prøve endnu en Gang, men en fællesdansk Eksamen, der kan tænkes at komme til at afgøre, om Dansk som Realitet henter sig et Kolon eller et Punktum.

Chancen for det Kolon, der skal kunne indlede et nyt Livsafsnit for Nationen, skulde være, at de flest mulige indser, at alt det, Nutiden lægger os paa Rygen, er at bære som en Fællesopgave. Det samlede Facit af Enkeltpræstationerne vil blive bestemmende for den Skæbne, vi gaar imøde. — Ganske vist er dette en gammel Sandhed, der ogsaa gyldigt bestod

i Fortiden; men den har næppe tidligere været saa fordrende understreget som netop nu, idet vi maaske en nær Dag oplever Timen, da der ikke mere er noget, der lader sig forbedre, fordi vi staar Ansigt til Ansigt med den endelige Kontoopgørelse. Naar det Øjeblik indtræffer, bliver Dyrngen med de samlede Enkeltpræstationer vejet.

Man bør kunne imødegaa dette Forløb af Begivenhederne uden at lade sig nedtrykke deraf. — Muligheden for en værdig Tilværelse afhænger af Villighed til at agte og tjene det sunde Ansvar, Tilknytning til Folk og Land kræver overholdt. Den, for hvem Nationens Eksistens er en Livssag, vil gennem Ansvarets Erkendelse befordre Evnernes Vækst og Skærpelse. Forstaaelsen af at være placeret inden for netop de Slægtled, der lik givet den Opgave at føre Danmarks lille Baad gennem det farligste Braad, den endnu har haft for Boven, kan ikke undgaa at faa Mænd til at gro.

Den haardt ramte danske Skibsfart har en hæderfuld og betydende Plads indenfor Fællesskabet, en Plads, der falder i Øjnene og dobbelt forpligter, fordi danske Redere og Skibsbesætninger virker under Nationens højste Fag. Søens Mænd har Dag efter Dag for Øje det Tegn, der fortæller, at Arbejdets Baggrund og egentlige Mening er Tjenestens Lydighed overfor en Idé, der udtrykkes af Nationens Flag.

Kontorflagene repræsenterer interessante og lærerige Kapitler af Historien om dansk Driftighed og Vovemod til Søs. De vajer for Rederierne, men de tjener under Dannebrog.

Under det Tegn, der betyder os selv og vort — Folket og Landet i Fortid, Nutid og Fremtid — ønsker vi hinanden et godt Nytaar.

FRAGTMARKEDET (fortsat)

Salt fra Port Said til Calcutta betales med 53/9d., og for lignende Last fra Aden til Calcutta er Raten 35 Rupees. Fosfat Casablanca/Cape Town betaler 59/9d. med 3/- ekstra for Durban Losning. Samme Slags Last Kosseir/Durban betaler 37/6d. med 2/6d. ekstra for Cape Town.

Paa de frie Markeder har River Plate hele Aaret igennem været den dominerende Faktor. Der er sluttet betydelige Mængder Korn til Portugal og Spanien, delvis for Omlastning til Schweiz og Eire. Raten Buenos Aires/Lissabon har varieret en Del i Aarets Løb, nemlig mellem \$55 og \$70. Hvede Buenos Aires/Eire direkte er sluttet til \$95. Iøvrigt har der været betydelig Efterspørgsel efter Skibsrum for Korn til andre sydamerikanske Lande. Buenos Aires/Callao har faaet Tonnage til Rater mellem \$35 og \$42½, sidstnævnte Rate gælder ved Aarets Slutning. Raten for Hvede fra Buenos Aires til Santos har svinget mellem 22 og 25 Guldpesos. Af andre Noteringer fra de frie Markeder kan nævnes Sukker Cuba/Lissabon til \$50. Fosfat fra Casablanca til Eire betalte 95/-.

I vore hjemlige Farvande har Krigens Udvikling ogsaa haft en ikke ubetydelig Indflydelse paa Stillingen. Kul- og Koks-Transporterne fra Tyskland til danske Havne har været mindre end beregnet og haabet. Rateniveauet har været uden Ændringer. Der har været en Del Forretning i Trælaster fra svenske og finske Havne til Danmark, men Finlands Udtræden af Krigen og Sveriges hurtigt derpaa følgende Forbud for fremmed Tonnage imod at besejle de svenske Farvande paa Østkysten medførte, at Beskæftigelsesmulighederne indskrænkedes betydeligt. I Farten med Salpeter fra Norge til Danmark har et betydeligt Antal Skibe kunnet placeres hele Aaret igennem. Raterne har været underkastet temmelig store Svingninger, nemlig mellem Kr. 17 og Kr. 26 Basis god dansk Havn. I Efteraaret har der været en meget betydelig Efterspørgsel efter Skibsrum til Transport af forskellige Laster, saasom Sukker, Kartofler, Smør og Flæsk fra Danmark til norske Havne. Disse Forretninger kombineret med Salpeter tilbage fra Norge til Danmark har givet tilfredsstillende Resultater.

Skibssalgs-Markedet

i 1944

Som Tilfældet var de nærmeste foregaaende Aar, Sindskrænker Firmaet *Suenson & Jespersens* Beretning ved Aarsskiftet sig til at give en Oversigt over vort hjemlige Tonnagemarked, som det har stillet sig i det svundne Aar. Endvidere omtales Forholdene i enkelte andre Lande, fra hvilke der foreligger Oplysninger, for om et internationalt Marked er der under de foreliggende Forhold og med de herskende Restriktioner ikke Tale.

Der har i Danmark kun fundet et Dampersalg Sted, som Firmaet har effektueret. Det drejer sig om Passagerdamperen *Freja* paa 77 BRT. med Plads til 150 Passagerer. Den er bygget i 1904 og købt af Horsens Dampskibsselskab til Erstatning af den forliste Dampers *Agda*.

Af Nybygninger er der i det forløbne Aar tilgaaet den danske Flaade fire store Motorskibe, to større og en mindre Dampers.

Markedet for Motorsejlere laa ogsaa i det forløbne Aar trægt. Der har været Maaneder, hvor en halv Snes Salg fandt Sted, og andre med kun nogle ganske faa. Det samlede Resultat er ca. 70, hvilket vil sige lidt mindre end Aaret forud, hvortil kommer fire Nybygninger og nogle Baade, der efter at være sunket efter Minesprængninger af Krigsforsikringen solgtes med Reparation og Moderniseringer for Øje.

Der er betydelig Tonnage til Salg, men Forholdene i Forbindelse med Fragtmarkedet og Vanskelighederne med at skaffe tilstrækkelig Olie og Udrustning gør, at mange Købere holder sig tilbage i Forventning om lavere Priser. Det tyder paa, at Priserne har kulmineret, hvad hele Udviklingen viser.

Det livligste Marked var i 1944 ligesom i 1943 Markedet for Fiskefartøjer. Det er forbavsende at se, hvad der under denne Krig i Modsætning til under forrige Verdenskrig af Fiskerne og Fiskerederierne er gjort for Fiskeriets Fremtid. Der har været tjent store Penge paa Fiskeriet, og af disse er der sat store Kapitaler hen til Nybygninger af alle Størrelser helt op til 85 Tons, beregnet saavel paa det hjemlige Fiskeri som paa Dybhavsfiskeri efter Krigen. Det drejer sig om smukke, sødygtige Baade af det bedste Arbejde med stærke Motorer og udstyret med alle moderne Finesser. Firmaet *Suenson & Jespersen* oplyser saaledes, at der gennem det er kontraheret en Række Kuttere.

Det skal som et Led i de danske Værfters Beskræftigelse nævnes, at et af Staten — tidligere omtalt — stiftet Aktieselskab som det første Skridt til en Fornyelse af Færøernes Fiskeriflaade ved seks Værfter har kontraheret fem 80 Tons galeaseriggede og fem 150 Tons skonnertriggede Fiskeskibe med kraftige Motorer og moderne Indretning. Priserne ligger paa henholdsvis 300.000 og ca. 425.000 Kroner.

Sverige

Om Forholdene i Udlandet oplyser Aarsberetningen, at Sverige har fortsat sit store Nybygningsprogram, og der blev i det forløbne Aar fra svenske

Værfter afleveret en lang Række Skibe af alle Slags Typer og Størrelser: Tankskibe, Linieskibe og Trampskibe, og samtidig kontraheredes der stadig nye, saaledes at Sverige ved Krigens Afslutning vil staa med en Flaade af nye, moderne, specielt byggede Skibe parat til at generobre og udvide det Marked, det havde skabt sig inden Krigen. Inden Krigen havde Sverige aarligt faaet bygget et Antal Skibe i Danmark, men naar det har erstattet den under Krigen mistede Tonnage, vil det være i Stand til — ud over at forsyne sig med den normale Flaadetilvækst — at komme for Eksempel Danmark til Hjælp med Genopbygningen af en Del af vor Flaade, det være sig i en Overgangsperiode med ældre Skibe samt med Nybygninger.

Selv om der endnu ikke foreligger Udførselstilladelse, findes der en Række ældre Skibe til Salg, der maaske vil kunne anvendes her i Landet, naar Udførsel kan ordnes, og ved Krigens Slutning vil der kunne regnes med Udførselstilladelse for Nybygningskontrakter. For at give et Billede af Priserne nævnes det, at der ved første Klasses Værft kan kontraheres til følgende Priser med Levering anden Halvdel af 1946:

M.S. 6000 Tons d.w.	sv. Kroner	5.750.000
M.S. 3350	»	»	3.100.000
S.S. 3350	»	»	3.000.000
S.S. 2250	»	»	2.200.000

Norge

I Norge var der i 1944 ingen Forandring at spore fra 1943, idet der intet Salg af second-hand Tonnage fandt Sted, bortset fra enkelte Vrag, som Assurandørerne solgte til norske Købere.

Mulighederne for at kontrahere Nybygninger er minimale, idet norske Redere har endnu ikke fuldført Kontrakter fra før Krigen og i det hele laget har beslaglagt Værfternes Beddinger $\frac{3}{4}$ Aar frem i Tiden, efter at Materialer er ankommet. Med Hensyn til Prisniveauet har man ikke noget at holde sig til, da der ved Kontrahering kun aftales at betale efter Regning.

Finland

Fra Finland foreligger kun meget sparsomme Oplysninger, og saa vidt vi har kunnet konstatere, har der kun fundet et Salg Sted til Sverige af en Dampers paa 3300 BRT. og et enkelt lokalt Salgt af en mindre Dampers.

Spanien

Spanien er det af de neutrale Lande, der næst efter Sverige byder paa den største Interesse. Gamle Værfter udvides, og nye stadig større Værfter planlægges, og Tonnagen, der aarlig afleveres, er i de sidste Aar blevet mangedoblet. Det drejer sig om saavel Trampskib Tankbaade, og af sidstnævnte Art er der i Aarets Løb afleveret flere op til 10.000 Tons.

Københavns Havn i 1944.



Havnedirektør, Kommandørkaptajn W. Laub.

Som det kunde ventes, har Københavns Havn i Aaret 1944 atter været præget af Krigsforholdene og de Vanskeligheder, som staar i Forbindelse hermed. Havnens Hovedindtægter — Skibs- og Vareafgifterne — har ligget paa omtrent samme lave Niveau som de nærmest foregaaende Aar, medens Forholdene derimod har medført, at der har været øget Behov for Udnyttelse af Havnens Jordarealer, — navnlig til Træoplags- og Brændselsarealer, — hvilket har afspejlet en Stigning i Lejeindtægterne.

Den meget vanskelige Materialesituation har desværre umuliggjort enhver Havneudvidelse, og man har derfor maattet indskrænke sig til i det Omfang, hvori Materialer har kunnet fremskaffes, at drage Omsorg for Havnens Vedligeholdelse, idet man har fortsat med nødvendige Reparations-, Eftersyn- og Oprensningsarbejder.

Som bekendt har der fra saavel offentlig som privat Side i Aarets Løb været udfoldet store Bestræbelser for allerede nu at planlægge og forberede Beskæftigelsesarbejder i stor Stil til Gennemførelse umiddelbart efter Krigens Afslutning, for derved at imødegaa den forventede store Arbejdsløshed.

Disse Bestræbelser har for Havnens Vedkommende givet sig Udslag i, at man har projekteret Beredskabsarbejder, som man haaber, det vil være muligt at gennemføre efter Krigens Afslutning. Havnen har herved bestræbt sig for at løse sin Part af den Opgave, som maaske vil blive den vanskeligste efter Krigen, nemlig at skaffe Beskæftigelse til saa mange ledige Hænder som muligt samtidig med, at de paagældende Arbejder vil bidrage til at skaffe øget Kajplads ved god Vanddybde for den Skibsfart, som vi alle haaber igen under fredelige Vilkaar vil finde Vej til Københavns Havn.

Aarhus Havn.

Den til 31. Marts 1944 gældende Havne- og Bro- takst approberedes af Ministeriet — praktisk talt uforandret — fra 1. April 1944, saaledes at det fra 1. April 1942 gældende Tillæg paa 15 pCt. til Skibsfgifterne og det fra 1. April 1941 gældende Tillæg paa 33 $\frac{1}{3}$ pCt. til Vareafgifterne bibeholdtes.

Havne- og Bropengene udgjorde i Tiden fra 1. Oktober 1943 til 1. Oktober 1944 1.158.371 Kr. imod 1.048.663 Kr. i samme Tidsrum Aaret før, altsaa en Opgang paa 109.708 Kr.

Skibs- og Varetrafikken i de sidste 5 Aar fremgaar af følgende Skema:

Aar	Antal Skibe	N. R. T.	Incl- og udlosset Ladning Ts.
1939....	5921	1.570.982	1.533.355
1940....	3463	758.561	925.462
1941....	2962	565.668	716.997
1942....	3628	585.187	1.260.928
1943....	4581	739.472	1.856.854

Der har altsaa i 1943 været en Opgang i Vægten af den ind- og udlossede Ladning paa 45 pCt., der hovedsagelig skyldes den store Ind- og Udførsel til og fra Tyskland. Aaret før var der ogsaa en stærk Opgang, nemlig paa 54 pCt. i Forhold til det foregaaende Aar.

Varebevægelsen i Kalenderaaret 1943, efter Toldvæsenets Oplysninger 820.852 Tons, viser en Opgang paa 2,4 pCt. for den samlede Ind- og Udførsel, heri ikke indbefattet de til og fra den tyske Værnemagt ind- og udførte Varer, der imidlertid er indbefattet i Tallene for Trafikken.

Indførselen viser en Opgang fra København paa 5,6 pCt., fra Indlandet paa 25,5 pCt. og fra Udlandet paa 32,5 pCt., men en Nedgang fra Distriktet paa 40,7 pCt.

Udførselen viser en Opgang paa 34,6 pCt. til Kø-



Havneingeniør H. Gebauer.

benhavn og 81,9 pCt. til Udlandet, men en Nedgang paa 14,7 pCt. til Distriktet og 36,7 pCt. til Indlandet.

Fortsættes næste Side.



Travlt Arbejdsaar

for

indenlandsk Sømandsmission

Af Sømandspræst, Pastor

FR. VILH. EILSCHOU-HOLM

»Indenlandsk Sømandsmission« har paa mange Maader haft et travlt Arbejdsaar. Selvom nogle Sømndshjem har været stærkt hæmmet af den nedgaaende Trafik paa visse Havne, har andre kunnet glæde sig over flere Skibsanløb end under normale Forhold. — Sømndshøjskolen i Svendborg har i 1944 haft Rekordbesøg og Huset fyldt med Elever baade i Vinterhalvaaret og i Foraaret.

Den Konsolidering, der har kendetegnet Arbejdet i de nærmest foregaaende Aar, har fortsat i 1944, og det er vort Maal, at alle danske Sømndshjem maa blive saa smukke og velindrettede som muligt.

Den paabegyndte Udvidelse af Skagen Sømndshjem blev fuldført i Efteraaret, og den samlede Byggesum beløb sig til 121.000 Kr. Man har nu i denne Fiskerby et ypperligt Hjem med gode Lokaleforhold.

I Helsingør og Omegn blev der i Løbet af Sommeren foretaget en Indsamling til et nyt Sømndshjem, og i December Maaned kunde Bestyrelsen købe en meget smuk Villa i Grønnehavekvarteret. Villan er i sin Tid bygget af Tobaksfabrikant Obel.

I Næstved har man i længere Tid ønsket at faa et Sømndshjem. Sømndsmmissionen og Erhvervsudvalget startede i Fællesskab en Indsamling, der indbragte ca. 40.000 Kr., og man har i Efteraaret købt Lille Næstved Menighedshus, der efter en Ombygning i Løbet af Foraaret vil blive omdannet til Sømndshjem.

Andre Sømndshjem er blevet moderniseret, saaledes at vi kan staa rustede, naar Trafikken igen bliver normal paa danske Havne.

Desværre er nogle af vore Sømndshjem blevet overtaget til andet Formaal. Dette gælder Sømndshjemmene i Aalborg, Aarhus, Fredericia, Haderslev, Rødvig og Hundested.

Vort Sommerlejrarbejde blandt Sømndsenker og fraværende Sømænds Hustruer og deres Børn er fortsat. Ialt var Lejrene i 1944 besøgt af 297 Hustruer og 342 Børn, og de samlede Udgifter beløb sig til 55.125 Kr. Alle Pengene indkom i frivillige Bidrag, og vi staa i stor Taknemlighedsgæld til de mange, der med Forstaaelse tog imod vor Anmodning om at yde økonomisk Støtte. Mange Rederier har staaet os bi med Udsendelse af Indbydelse, saaledes at vi har kunnet glæde os ved et virksomt Samarbejde paa dette Felt.

I København og Provinsen har der været afholdt regelmæssige Sammenkomster i større og mindre Kredse for Sømndshustruer og deres Børn, og vi har haft det Indtryk, at dette Arbejde har været til megen Glæde og Opmuntring for mange.

Vort inderligste Nytaarsønske er, at Forbindelsen snart maatte komme i Stand mellem de søfarende i det fremmede og deres Paarørende her hjemme.

AARHUS HAVN (fortsat)

Trafikken generedes kun af de herskende unormale Forhold.

Der udlejedes et mindre Areal ved Kaj 11 Syd for Stykgodspakhuset ved Inderhavnen til Pakhus for Statsbanernes Samsø—Kalundborg-Rute og til Ingeniør Jul. Jørgensen et Areal ved Fiskerihavnen til Maskinfabrik. Endelig er der udlejet et Areal ved Sydhavnsbeddingen til Fabrikant W. Johannsen, som derpaa vil bygge et Staalskib paa ca. 300 Tons.

Nye Arbejder.

Ligesom forrige Aar har der ogsaa det sidste Aar paa Grund af Umuligheden af at fremskaffe nye Materialer kun kunnet udføres meget faa og smaa Ny-Arbejder.

Det paagældende Kystværn for den nye Pier 3 er fuldført saa langt, som de forhaandenværende brugte Materialer, der stammede fra det optrukne Bolværk

ved det gamle »Sibirien«, strakte til. Mellem Kystværnet og Lystbaadehavnen er der fyldt op med Sand, saaledes at man nu har den nødvendige Arbejdsplads til de Entreprenører, der skal bygge de nye Bolværker for Pier 1, 2 og 3. Man har endvidere brugt Tiden til at trække Pælene og Planker op i det gamle Kystværn for Lystbaadehavnen, saaledes at disse Materialer er disponible med kort Varsel til nye Kystværn.

Sporarbejderne i Nordhavnen og alle de sidste Aar paabegyndte Vej- og Sporforlægninger i Sydhavnen er fuldførte.

Af Bygningsarbejder udførtes kun to smaa, nemlig Overbygning af 3 Gaarde mellem de bestaaende Fiskepakkerier ved Fiskerihavnen, hvorved man fik 3 nye Fiskepakkerier, der straks udlejedes, og Flytning af Nødtørftsanstalten ved Østre Slipkajs Forlængelse over til den anden Side af Vejen Syd for Varmestuen i Sydhavnen. Arealet, hvorpaa Anstalten hidtil har ligget, overlodes Aarhus Maskinfabrik.

FRA UGE TIL UGE FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

FIRMAET HOLM & WONSILD

Skibsreder *H. A. Hansen*, Holm & Wonsild, har sendt en Meddelelse om, at han fra den 1. Januar har optaget sine mangeaarige Medarbejdere, edsv. Skibsmægler *V. Th. Sass*, der siden 1936 har været Partner i Firmaet, Prokurist, edsv. Skibsmægler *Axel Brandrup* og Prokurist, statsaut. Skibsmægler *K. Bülow Jensen*, som ansvarlige Medindehavere af Firmaet.

Fra samme Tidspunkt er meddelt Prokurist, Hovedkasserer *H. Mollerup* og statsaut. Skibsmægler *Daniel M. Fabricius* kollektiv Prokura.

70 AAR

I Gaar — Torsdag — fyldte Forstander *L. Rasmussen*, Svendborg Navigationsskole, 70 Aar og tager dermed sin Afsked fra Navigationsvæsenets Tjeneste, hvor han har virket siden 1901 — hele Tiden ved Navigationsskolen i Svendborg, først som Lærer og fra December 1933 som Bestyrer.

Forstander Rasmussen er født i Odense og frekventerede Mulernes Skole, hvorfra han tog Præliminærexamen — senere Studentereksamen og Filosofikum.

Efter en kort Tid at have læst til Jurist brød han af og gik til Søs, og efter 5 Aars Sejlads med danske, tyske og engelske Sejlskibe paa Langfart tog han sine nautiske Eksamener ved Svendborg Navigationsskole. Efter et Par Aars Tjeneste som Styrmand i D.F.D.S. og særlig Uddannelse i Matematik og Fysik, blev han ansat som Lærer ved Navigationsskolen i Svendborg, som han nu forlader efter 43 Aars Tjeneste.

Foruden sit store Arbejde i Navigationsvæsenets Tjeneste har Forstander Rasmussen paa anden Maade virket indenfor Søfarten, idet han var Forretningsfører for »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« fra 1908 til 1935 og er den egentlige Skaber af denne Forening. Han har ogsaa bestridt talrige Tillidshverv indenfor Søfarten, saaledes som Medlem af »Fællesrepræsentationen for dansk Skibsfart«, Søfartsraadet, Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund m. m.

Han er stadig Soretsmedlem for Svendborg Amt, Næstformand i Svendborg Ligningskommission og Medlem af Bestyrelsen for »Foreningen af danske Købstæders Ligningskommissioner«.

Det er endnu ikke afgjort, hvem der skal være hans Afløser som Bestyrer af Navigationsskolen i Svendborg, som er Provinsens største Navigationsskole.

DØDSFALD

Tidligere Hovedkasserer i Det Østasiatiske Kompagni, *Morten Christensen*, er afgaaet ved Døden 74 Aar gammel. Hovedkasserer Christensen havde været knyttet til Kompagniet, siden dette blev stiftet, og var i en Aarrække en af Etatsraad *H. N. Andersens* nærmeste Medarbejdere. Han deltog i Arbejdet i de Aar, hvor Kompagniet voksede op til at blive en verdensomspændende Virksomhed, men maatte allerede i 1928 paa Grund af Svagelighed tage sin Afsked.

Dødsfald

Skibsinspektør *O. G. Christiani*, Svendborg, er afgaaet ved Døden, 67 Aar gammel.

Christiani tog i 1898 Eksamen fra Bogo Navigations-skole og kom derefter — som Styrmand — ind i det gamle Tingvalla-Selskab, der senere blev overtaget af *D. F. D. S.* Derpaa var han i en Aarrække Fører om Bord i Ø.K.s Skibe, indtil han i 1920 fik Ansættelse i Overskibsinspektoratet i København. I 1924 blev han Skibsinspektør i Svendborg, hvor han har virket, indtil han for kort Tid siden trak sig tilbage.

Tidligere Fører af Skonnerten »Gerda«, Kaptajn *N. Jensen*, Marstal, er dod, 69 Aar gammel. Kaptajn Jensen gik i Land for en Del Aar siden og kom til at beklæde forskellige Tillidshverv, bl. a. som Medlem af Havnekommissionen i Marstal.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe holder ordentligvis sin Generalforsamling i Januar Maaned, og den er i Aar fastsat til Fredag den 19. Januar med Mødested i Aalborg.

Foreningens Bestyrelse har overvejet, om Generalforsamlingen ikke burde aflyses som Følge af de usikre Forhold og de vanskelige Rejsevilkaar. Efter hvad vi erfarer, er det imidlertid blevet besluttet, at Generalforsamlingen skal finde Sted, navnlig af Hensyn til mange vigtige Spørgsmaal, der staar paa Dagsordenen.

En af de vigtigste Sager, der kommer til Behandling, er et Krav om Forhøjelse af de af Fragtnævnet tilladte Fragter. Det hævdes fra Sejlskibsredernes Side, at med de stadig stigende Udgifter og med den daarlige Olie, der giver Anledning til et Utal af Standsninger og Reparationer, tillader de nuværende Fragter ikke en Fortsættelse af Sejladsen.

PERSONALIA

70 Aar

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *N. Chr. Roholm*, fyldte i Gaar — Torsdag — 70 Aar, Kaptajn Roholm, der sidst førte Damperen *Frederica*, pensioneredes ved Udgangen af 1940.

Paa Onsdag fylder Kaptajn *J. Mollerup*, der tidligere var Fører i Rederiet *C. K. Hansen*, 70 Aar. Kaptajn Mollerup, der sidst var Fører af Damperen *Guldborg*, gik i Land i 1935. I 1937 traadte han ind i Den almindelige danske Skibsførerforenings Bestyrelse. Kaptajnen er endvidere Medlem af Sø- og Handelsretten.

60 Aar

Skibsfører ved Storebæltsoverfarten, Kaptajn *A. Birkhøll*, fylder paa Torsdag 60 Aar.

50 Aar

Bestyrer for det danske Redningsvæsen, Kaptajn *Niels Hansen*, fyldte forleden Dag 50 Aar. Bestyrer Hansen stammer fra Svendborg og kom til Søs lige efter Skoletiden. Han sejlede indtil han i 1929 blev Fuldmægtig i Redningsvæsenet, og da Redningsbestyrer Fabricius døde i 1940, blev det ganske naturligt Niels Hansen, der overtog den store Stilling.

25 Aars Jubilæum

Fuldmægtig *Robert Iversen* fejrede den 2. Januar sit 25 Aars Jubilæum i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Tjeneste. Fuldmægtig Iversen, der er 42 Aar gammel, har i en Del Aar gjort Tjeneste ved Selskabets Kontor i Antwerpen, og han var Sekretær i den danske Søfartsafdeling paa Verdensudstillingen i 1930. Efter at have gjort Tjeneste et Aar ved Agenturet i Paris, vendte han tilbage til Hovedsædet, hvor han siden 1934 har været knyttet til Amerika- og Trampafdelingen.

Fyr- og Vagervæsenet

Til Fyrmedhjælper paa Øen Hjælm er antaget *Svend Olsen*, Elsegaarde.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon "Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer



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«. | Navilas 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 1806, Rønne. | D/S »Orient«. |
| A/S Christiansholms Fabriker. | D/S »Orion«. |
| C. Clausen, Svendborg. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Dania«. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | Partrederiet s.s. Runø. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Samsø«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Oluf Svendsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Hans Svenningsen. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| D/S »Hafnia«. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig. | Jens Toft A/S. |
| D/S »Heimdals«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Holland«. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa. | Odense. |
| D/S »Jutlandia«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Jyden«, Esbjerg. | D/S »Vendila«. |
| Rederi A/S Kosmos. | D/S »Vesterhavet«. |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

60. Aargang.

København 29. December 1944.

Nr. 51.

„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 Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, snarere Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrer 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 retvinklede, 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.

1658. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.

Position. c. 60° 46' N. 17° 23' E.

Detaller. *Elofs grund* Lystønde er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 51/2564. Stockholm 1944.)

1659. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Malören. Lodsstation lukket for Vinteren.

Position. c. 65° 32' N. 23° 34' E.

Detaller. Lodstjenesten ved *Malören* er ophørt for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 51/2561. Stockholm 1944.)

1660. Letland. Steinort WNW. Vrag.

Position. c. 56° 53',0 N. 20° 41',5 E., i c. 60 m Vand.

(N. f. S. Nr. 51/2611. Berlin 1944.)

1661. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 50/1654 1944.

Position. c. 54° 39' 22" N. 18° 39' 00" E.

Detaller. Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mast rager op over Vandet, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, er forsynet med S.-Topbetegnelse og er udlagt lige S. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 51/2603. Berlin 1944.)

1662. Tyskland. Kolberg E. Skydeøvelser.

Tidspunkt. Hver Tirsdag og Fredag Kl. 0700—1800.

Positioner. a) c. $54^{\circ} 14' N. 15^{\circ} 36' E.$

b) c. $54^{\circ} 15' N. 15^{\circ} 42' E.$

Detaller. I ovennævnte Tidsrum foretages Skydeøvelser E. for *Kolberg*. Fareområdet paa Søen begrænses:

Mod Vest af en Linie, der fra Punkt a) gaar i Retning 140° til Kysten.

Mod Øst af en Linie, der fra Punkt b) gaar i Retning 200° til Kysten.

Mod Nord af Forbindelseslinien a—b.

Skydeområdet bliver ikke bevogtet.

Naar der skydes, vises paa hver af tre Signalmaster om Dagen 2 lodret for hinanden højste internationale Signalfag *B* og om Natten 3 Lys lodret for hinanden, det øverste rødt, de to nederste hvide.

Under korte Ophold mellem Skydningerne vises om Dagen en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Fiskeri inden for Omraadet forbudt.

(N. f. S. Nr. 51/2604. Berlin 1944.)

1663. Tyskland. Stettiner Haff. Grosses Haff. Haffrinne. Vrag afmærket.

Position. $53^{\circ} 41' 52'' N. 14^{\circ} 29' 30'' E.$

Detaller. Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vraglystønde, der er forsynet med W.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 16^s , udlagt c. 20 m W. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 51/2605. Berlin 1944.)

1664. Tyskland. Pommerske Bugt. Heringsdorf NE. Vrag afmærket.

Position. $54^{\circ} 00' 00'' N. 14^{\circ} 13' 27'' E.$

Detaller. Vraget af en Fiskerkutter, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mast rager op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med E.-Topbetegnelse, udlagt c. 40 m E. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 51/2606. Berlin 1944.)

1665. Tyskland. Greifswalder Bodden. Kabel fjernet. Kabeltønder inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 46/1665 og 51/1831 1943.

Positioner. a) c. $54^{\circ} 12',5 N. 13^{\circ} 43',5 E.$

b) c. $54^{\circ} 12',3 N. 13^{\circ} 46',2 E.$

Detaller. Kablet, der var udlagt mellem ovennævnte Punkter, er fjernet. De ved Kablet udlagte sorte Kugletønder er inddraget.

Kort Nr. 201 og 180.

(N. f. S. Nr. 51/2607. Berlin 1944.)

1666. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Skydeomraader.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Et fast Skydeomraade begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) $54^{\circ} 08' 57'' N. 11^{\circ} 41' 16'' E.$ c) $54^{\circ} 29' 02'' N. 11^{\circ} 48' 17'' E.$

b) $54^{\circ} 29' 02'' N. 11^{\circ} 34' 17'' E.$

2. *Wustrow* Skydeomraade udvides E. over til en Linie gennem følgende Punkter:

a) $54^{\circ} 19' 54'' N. 11^{\circ} 56' 10'' E.$ c) $54^{\circ} 11' 55'' N. 12^{\circ} 03' 09'' E.$

b) $54^{\circ} 19' 54'' N. 12^{\circ} 03' 09'' E.$ d) $54^{\circ} 08' 56'' N. 11^{\circ} 40' 16'' E.$

3. Et midlertidigt oprettet Skydeomraade begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $54^{\circ} 19' 54''$ N. $12^{\circ} 03' 09''$ E. c) $54^{\circ} 33' 54''$ N. $12^{\circ} 40' 13''$ E.
 b) $54^{\circ} 37' 55''$ N. $12^{\circ} 33' 15''$ E. d) $54^{\circ} 11' 55''$ N. $12^{\circ} 03' 09''$ E.

(N. f. S. Nr. 50/2540. Berlin 1944).

(Se Tillæg.)

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

1667. Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Kabel udlægges.

Position. Helsingør Havn: c. $56^{\circ} 02' N.$ $12^{\circ} 37' E.$

Detaller. I Anledning af de i Gang værende Havnearbejder i Helsingør Havn vil der i nær Fremtid yderligere blive 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 c. 100 m W. for Hovedet af den nye S.-lige Havnemole.

1668. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1249 1944 udgaar.

Position. Helsingør Havn: c. $56^{\circ} 02' N.$ $12^{\circ} 37' E.$

Detaller. Den nye Del af S.-lige Havnemole i Helsingør Havn er nu paa en Længde af c. 100 m ført op til en Højde af 2,1 m over Vandoverfladen.

Paa den resterende, c. 45 m lange Del af den nye Mole, der naar ud til c. 60 m E. t. S. for Pladsen for det nu nedrevne Lodshus paa den gamle Mole, er Arbejderne foreløbig ført op til 0,2 m over Vandoverfladen.

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

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

1669. Danmark. Sundet. København. Sydhavnen. Oplysning om Uddybning. Afmærkning forandret.

Position. $55^{\circ} 38' (54'') N.$ $12^{\circ} 33' (06'') E.$

Detaller. Ved Indløbet til Teglværkshavn er c. 30 m af Hjørnet af Grunden ved Sluseholm NW.-Hjørne uddybet til 7 m Vanddybde. Samtidigt er de to ved Sluseholm NW.-Hjørne udlagte Spidstønder inddraget, og de to ved Hjørnet udlagte hvide Stager med Tværtræ er flyttet til Kanten af det til 7 m uddybede Areal.

Kort Nr. 134, 133 og 132.

Publikationer. Havnelods, Side 125.

1670. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Magnetiske Forstyrrelser.

Position. c. $55^{\circ} 31',3 N.$ $12^{\circ} 41',5 E.$, c. 1,2 Sm SW. for Drogden Fyr.

Detaller. Paa ovennævnte Plads er observeret magnetisk Forstyrrelse, der maa antages at hidrøre fra Jerndele af et ældre Vrag, der under Minestrygning er blevet magnetisk, og som ligger paa samme Plads.

1671. Danmark. Sundet. Stevns Fyr NE. t. N. Vrag.

Position. c. $55^{\circ} 23' N.$ $12^{\circ} 35' E.$, c. 7 Sm 38° fra Stevns Fyr.

1672. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/1568 1944.

Position. c. $54^{\circ} 51' N.$ $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$

Detaller. Ved Opmaalingen den 20. December 1944 af den gravede Rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes Dybden at være 5,9 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,2 m i W.-Siden af Renden.

1673. (S). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.

Position. 55° 12' (30") N. 11° 05' (38") E.

Detaller. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde er for Vinterperioden ombyttet med en rød Spirtønde.

1674. (S). Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Middelgrund S. Lystønde inddraget for Vinteren.

Position. 54° 51' (03") N. 9° 50' (40") E.

Detaller. Middelgrund S. Lystønde er for Vinterperioden ombyttet med en rød Stage.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1675. (T). Danmark. Kattegat. Horsøns Fjord. Sælgrund N. Klokketønde midlertidigt inddraget.

Position. 55° 51' (02") N. 10° 00' (34") E.

Detaller. Sælgrund N. Klokketønde er midlertidigt inddraget paa Grund af Reparation.

1676. Danmark. Kattegat. Jyllands E.-Kyst. Limfjorden—Mariager Fjord. Mineomraade udvidet.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1378 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Mineomraadet langs Jyllands E.-Kyst er mellem Breddeparallellerne 56° 57',5 N, og 56° 55',0 N. samt mellem Breddeparallellerne 56° 42',0 N. og 56° 39',5 N. udvidet til en Brede af 2 Sm fra Kysten.

(N. f. S. Nr. 51/2618. Berlin 1944.)

1677. Danmark. Kattegat. Aalborg Bugt. Vrag.

Position. c. 56° 53',0 N. 10° 31',0 E.

(N. f. S. Nr. 49/2500. Berlin 1944.)

1678. (S). Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde. Lystønde ombyttet med Vintersømærke. Klokketønde inddraget for Vinteren.

Position. a) 56° 57' (35") N. 9° 09' (32") E.

b) 56° 57' (36") N. 9° 09' (36") E.

Detaller. a) Løgstør Lystønde er for Vinterperioden ombyttet med en rød Stage.

b) Løgstør Grunde N. Klokketønde er inddraget for Vinterperioden.

1679. Sverige. Skagerrak. Marstrandsøen NW. Pynt. Skallen Fyr. Oplysning om Plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 48/1601 1944, Pkt. 1 a.

Rettet Position. 57° 53' 31" N. 11° 33' 36" E.

Detaller. Pladsen for Skallen Fyr er som ovenfor anført.

(Kungl. Sjökarteverket. Stockholm 16. December 1944.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1680. Norge. Nærøysund. Rørvik. Vrag.

Position. c. 64° 51',6 N. 11° 14',8 E., tæt ved Land, lige over for Dampskibsbroen.

Detaller. En Skonnert er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. f. S. Nr. 49/2506. Berlin 1944.)

1681. Danmark. Lodbjærg WNW. Vrag.
Position. c. 56° 52',5 N. 7° 45',0 E.

(N. f. S. Nr. 51/2680. Berlin 1944.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1682. Island. Seydisfjord. Vrag afmærket.

Position. c. 65° 16',1 N. 14° 00',1 W., c. 0,68 Sm 30°,5 fra *Alda* Kirke.

Detaller. Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med to grønne, kugleformede Tønder, udlagt henholdsvis 100 m SSW. og 100 m NE. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 49/2505. Berlin 1944.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1683. Danmark. Ændring i danske Lodsers Uniformering.

Detaller. I danske Lodsers Uniformering er Emblem paa Brystet og Distinktioner paa Kraveopslagene udgaaet.

Publikationer. Danske Lods I, Side 70.

1684. Norge S. og W.-Kyst. Natspærretider forandret.

Detaller. Tiden for de tidligere bekendtgjorte Afspærringer om Natten af forskellige norske Farvande, Havne og Liggepladser er forandret fra Kl. 2200—0600 til Kl. 2000—0700.

(N. f. S. Nr. 47/2415. Berlin 1944.)

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. 90 Emsmündung.

R D. 211 Lister Tief.

N Ostsee Handbuch, Südlicher Teil, 9. Auflage 1944.

Tillæg.

I. Østersøen.

1685. Tyskland. Swinemünde N. Vrag afmærket.

Position. 53° 56' 31" N. 14° 16' 29" E.

Detaller. Et Vrag, af hvilket Skorstenen rager op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en med E.-Topbetegnelse forsynet Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 14^s, og er udlagt 20 m E. for Vraget.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1686. Danmark. Kattegat. Sejersø Fyr NW. t. N. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 50/1648 1944.

Position. c. 56° 01',8 N. 10° 58',1 E., c. 7,8 Sm 329° fra *Sejersø Fyr*.

Detaller. Vraget, der er rapporteret sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m E. t. N. for Vraget.



Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 4. Januar 1945.

Nr. 1.

„Efterretninger for Søfarende“ udgør ugentlig. Hølsabonnementet 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 Hølsabonnementet. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

1. Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.

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

§ 1.

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

§ 2.

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

§ 3.

Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse kommer ikke til Anvendelse paa:

1. Søværnets Skibe.
 2. Fiskeriskibe og -fartøjer, for saa vidt de ikke skal passere S. om *Gedser* eller besejle *Østersøen* uden for *dansk* territorielt Farvand.
 3. Skibe og Fartøjer paa 100 Registertons Brutto og derunder, naar de ikke anvendes til Befordring af Passagerer eller skal passere S. om *Gedser* eller besejle *Østersøen* uden for *dansk* territorielt Farvand.
- Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/1 1944.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/2 1944.

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

Tidligere E. f. S.: Nr. 1/4, 9/576, 12/671, 16/760, 17/801, 21/888 og 38/1327 1944.

Forkortelser:

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

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

Østersøen.

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

Sundet.

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

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',9	12° 41',0	Lt.	str.		
<i>Smaagrundene SW.</i>	55° 39',5	12° 42',4	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
Drogden.						
<i>Nordre-Rose</i>	55° 37',8	12° 41',8	Lt.	r.		
<i>Rasmus Møller</i> . . .	55° 36',4	12° 41',4	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Søndre-Rose</i>	55° 34',2	12° 41',6	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Dragør Tonde</i>	55° 33',7	12° 41',0	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Dragør Sandrev SW.</i>	55° 32',6	12° 39',8	Spids	r.	3 opadv. Koste	
<i>Knollen</i>	55° 37',6	12° 42',4	L. & Klt.	hv.		
<i>Kraasebænken</i>	55° 36',3	12° 43',1	Stump	hv.	1 nedadv. Kost	
<i>Holmetunge</i>	55° 35',2	12° 43',5	Stump	hv.	2 nedadv. Koste	
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 <i>Flinterenden</i> .						
Sundet S.-lige Del.						
<i>Aflandshage</i>	55° 30',9	12° 35',8	Spids	r.	2 opadv. Koste	
Kalveboderne.						
<i>Kalveboderne N.</i> . . .	55° 35',1	12° 30',8	Lt.	hv.		
Smaalandsfarvandet.						
<i>Staalby</i>	55° 01',2	11° 15',7	Spids	str.	1 Ballon	
Store-Bælt.						
Fortøjningstønde, 30 m 287° fra Sø- mærket <i>Gisseløre</i>	55° 40',2	11° 04',1	Spids	s.		Til Fortøjning af Fartøj for Afgi- velse af Taage- signal til Fær- gerne.
<i>Klæpen</i>	55° 30',5	10° 45',4	L. & Flt.	hv.		Erstattet med hv. Stump. 1 ned- adv. 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>Turø Rev</i>	55° 01',3	10° 44',2	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Hvidegrund</i>	54° 51',9	10° 56',5	Lt.	hv.		
<i>Albue Flak W.</i>	54° 49',3	10° 53',7	Stump	hv.	3 nedadv. Koste	
Farvandet Syd for Fyn.						
<i>Vornæs Pynt</i>	55° 00',6	10° 30',9	Klt.	str.		
<i>Højestene Lob</i>	54° 57',9	10° 27',6	Klt.	str.		
<i>Skrams Flak</i>	55° 01',5	10° 12',3	Spids	r.	1 opadv. Kost	

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
<i>Ljø Sand</i>	55° 03',2	10° 11',7	Spids	r.	2 opadv. Koste	Erst. m. hv. Klt. Erst. m. hv. Stump. Erst. m. r. Spids. Erst. m. r. Klt.
<i>Knastegrund</i>	55° 02',7	10° 14',2	L. & Klt.	hv.		
<i>Knoldhjørne E.</i>	55° 03',5	10° 14',0	Lt.	hv.		
<i>Langetang Flak</i>	55° 04',1	10° 14',0	Lt.	r.		
<i>Bjørnø N.</i>	55° 04',4	10° 14',5	Lt.	r.		
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.		
<i>Vejle Havnerende.</i>	55° 41',9	9° 38',3	Lt.	hv.		
<i>Vejle Havnerende.</i>	55° 41',9	9° 37',3	Lt.	hv.		
<i>Vejle Havnerende.</i>	55° 41',9	9° 35',5	Lt.	hv.		
<i>Sandhammeren S.</i>	55° 17',3	9° 49',1	Stage	hv.	1 Halm	Erstattet med hv. Stage. 2 nedadv. Koste.
<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.						
<i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib	56° 10',3	12° 17',7	Spids	r.	3 opadv. Koste	En r. Spir. er ud- lagt paa Pladsen. Erstattet med r. L. & Flt., mærket <i>Grønne Revle N.</i> Hv. Et-Blink hver 6 s.
<i>Grønnerevle N.</i>	56° 01',4	11° 48',2				
<i>Isefjord</i>	55° 59',9	11° 50',8	L. & Flt.	str.		Erstattet med str. Spids. med 1 str. Ballon.
<i>Bognæs SE.</i>	55° 44',6	11° 47',0	Lt.	r.	1 nedadv. Kost 3 opadv. Koste 2 nedadv. Koste	
<i>Tærskelen E.</i>	55° 57',8	11° 49',3	Spids	r.		
<i>Snekkeløb S.</i>	56° 02',4	11° 16',7	Stump	hv.		
<i>Snekkeløb N.</i>	56° 02',4	11° 15',8	Spids	r.		
<i>Sjællands Rev N.</i>	56° 05',3	11° 12',5	Stump	hv.		
<i>Schultz's Grund</i> Fyrskib	56° 08',9	11° 11',2	Stage	s.		4 Stk.
<i>Yderflak</i>	56° 04',2	11° 01',5				
<i>Sejersø NW</i>	55° 56',5	11° 02',8	L. & Flt.	hv.		
<i>Odense Fjord</i>	55° 33',4	10° 33',9	Lt.	str.		
<i>Æbelø</i>	55° 39',5	10° 09',5	Lt.	hv.		
<i>Horsens gravede</i> Rende	55° 51',1	9° 55',2	Lt.	r.	Stage	
<i>Skerringhede</i>	56° 14'	10° 23'	Spids	s.		
<i>Skydeplads</i>	—	—	Stage	s.		

Navn	Omtrentlig Plads		Art	Farve	Topbetegnelse	Bemærkninger
	N. Brd.	E. Lgd.				
<i>Øreringene</i>	56° 06',4	10° 44',3	Spids	r.	2 opadv. Koste	Erstattet med Lt. r. Hv. Et-Blink hver 5 s.
<i>Bjarkes Grund NW.</i>	56° 06',2	10° 45',8	Stump	hv.	3 nedadv. Koste	
<i>Bjarkes Grund SE.</i>	56° 05',5	10° 47',0	Spids	r.	1 opadv. Kost	
<i>Martheflak</i>	56° 00',0	10° 51',3	Spids	r.	2 opadv. Koste	
<i>Moselgrund N.</i> ...	56° 04',5	10° 50',4	Stump	hv.	1 nedadv. Kost	Erstattet med r. Spir.
<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.		
<i>Tangen NW</i>	56° 38',0	10° 34',0	Lt.	hv.		
<i>Mariager Fjord</i> ...	56° 41',7	10° 30',2	Flt.	r.	3 opadv. Koste	Erstattet med r. Spids. 3 opadv. Koste.
<i>Anholt SW</i>	56° 38',7	11° 26',2	L. & Flt.	hv.		Erstattet med r. Stage.
<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.		
<i>Østre-Flak Fyrskib</i>	56° 58',1	10° 53',7				Erstattet med r. Spir.
<i>Østre-Flak</i>	56° 58',8	10° 56',1	Stage	s.		
<i>Stensnæs</i>	57° 11',7	10° 33',5	L. & Flt.	r.		
<i>Læsø-Rende Fyrskib</i>	57° 12',8	10° 41',7				Erstattet med L. & Flt. r. Hv. Et-Blink hver 7,5 s.
<i>Frederikshavn SSE.</i>	57° 24',4	10° 34',6	L. & Flt.	str.		
<i>Frederikshavn</i>	57° 25',3	10° 36',0	Klt.	r.		
<i>Skagens Rev SE</i> ...	57° 44',2	10° 41',0	L. & Flt.	r.	3 opadv. Koste	Erstattet med r. Spir.
<i>Skagens Rev NE</i> ..	57° 45',4	10° 42',8	Spids	r.		
<i>Skagens Rev Fyrskib</i>	57° 46',4	10° 43',7				
<i>Læsø Trindel</i>	57° 25',7	11° 15',7	L. & Flt.	r.		
<i>Læsø Trindel Fyrskib</i>	57° 28',4	11° 20',1				Erstattet med r. Spir.
<i>Rusmandsbanke</i> ...	57° 21',3	11° 12',6	Lt.	r.		
<i>Kobbergrund E</i>	57° 08',3	11° 23',2	L. & Flt.	r.		
<i>Silderø</i>	57° 06',9	11° 02',2	Lt.	hv.		Erstattet med hv. Stage.

Limfjorden.

<i>Bredhage W</i>	57° 05',0	9° 59',8	Lt.	hv.
<i>Bredhage E</i>	57° 04',7	10° 01',8	Lt.	hv.
<i>Christianshaab</i>	57° 03',6	10° 03',4	Lt.	r.

Nibe Indsejling.

Afmærkningen fra *Draget* til *Nibe Havn*.

Skagerrak.

<i>Bragerne</i>	57° 10',7	8° 55',7	Spids	r.
-----------------------	-----------	----------	-------	----

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

4. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1944 i danske og nærliggende Farvande.

Forkortelser:

Blk.	betyder	Blink.
ED.	—	Eksistens tvivlsom.
El. hv.	—	Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
El. r.	—	Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
Fl.	—	grønt Flag.
Fmk.	—	Formørkelse.
Forg. efts.	—	Forgæves eftersøgt.
Jspir. hv.	—	Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
Jspir. r.	—	Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
L.-Flt.	—	Lys- og Fløjtetønde.
L.-Klt.	—	Lys- og Klokketønde.
Lt.	—	Lystønde.
M.	—	Mast.
o. V.	—	rager op over Vandet.
PD.	—	Plads tvivlsom.
Skfh.	—	Skibsfartshindring.
Tbt.	—	Topbetegnelse.
Uvh.	—	Undervandshindring.
Vg.	—	Vrag.
Vgl.	—	Vraglystønde.
Vgt.	—	Vragtønde.
Vgv.	—	Vragvager.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Østersøen.							
54° 46'	10° 21'				P. D.		
54° 45',8	10° 30',5				Uvh.	1525	1942
54° 46',8	10° 39',2	5,5				1554	1944
54° 39',5	10° 40',2					1858	1940
54° 39',4	10° 42',2		Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185			
54° 37'	10° 41'					497	1943
54° 43',7	10° 48',2						
54° 43',8	10° 48',3						
54° 37',4	11° 41',3				Skfh. o. V.	1196	1944
54° 32',9	12° 07',2					1606	1944
54° 50',1	12° 15',0	8,3		162, 187, 188.		1376	1943
54° 46',8	12° 29',5					1423	1944
55° 01'	12° 42'					1808	1943
55° 06'	12° 31'				M. o. V.		
55° 13',6	12° 19',1					1427	1942
55° 15',1	12° 42',8				Forg. efts.	1555	1944
55° 15'	12° 43'					1515	1944
55° 09',4	12° 45',5				P. D.		
55° 09'	12° 44'		midlt. Afm.			694	1944
55° 14',9	14° 50',8	4,3				1498	1943
54° 51',0	14° 51',3					396	1940
55° 01'	14° 44',6		Vgt. W. Tbt.			1464	1942
55° 20'	12° 53',3					3754	1939
55° 11',5	13° 13',0					762	1944
55° 13',4	13° 14',2	12		188, 180, 181.		1449	1941
55° 17',5	13° 53',5				Uvh.	935	1944
55° 22',3	14° 03',5					1080	1941
54° 31',3	13° 54',1		Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.			724	1943
54° 35',3	13° 39',5	15		201, 188.		1231	1941
54° 37',5	13° 46',0					433	1942
54° 53',3	13° 40',0					1628	1944
54° 31',1	12° 56',2	6,5	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.			1247	1944
54° 52'	12° 54'					868	1944
54° 36',5	12° 45',5		Vgt.			2504	1940
54° 50',0	12° 45',0		Vglt. En-Fmk. 4 s. W.-Tbt.	187, 188.		1823	1943
54° 49',1	12° 42',7				M. o. V.	1607	1944
54° 49',5	12° 40',7				M. o. V.	1093	1944
54° 47',7	12° 42',8					1623	1944
54° 47',5	12° 37',5				Forg. efts.	2241	1940
54° 46',2	12° 41',0		Vglt. E.-Tbt. Et- Blk. 6 s.	187, 188.	M. o. V.	1470	1944
54° 46',1	12° 40',6		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.		1624	1944
54° 44',5	12° 43',0		Vglt. W.-Tbt., En- Fmk. 4 s.	187, 126, 180.		927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vglt. En-Fmk. 4 s.	187, 188.		822	1944
54° 41',1	12° 32',9		Vglt. E.-Tbt., To- Blk. 18 s., E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.-Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt., To-Blk. 15 ^s . S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygning o. V. Gennemsejlingsaabning afm. S. f. Vg.: N.-lige Lt.: sort L.-Flt., S.-Tbt. rødt To-Blk. 7 ^s . S.-lige Lt.: rød Lt., N.-Tbt. hvidt En-Fmk. 5 ^s .	1642	1944
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.			1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal passeres S. om Vg.	1736	1942
54° 19',8	12° 05',2		Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s , S. f. Vg.			877	1944
54° 20',5	12° 04',5		Rød Bøje.			538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 13',8	12° 05',3		Vgl. W.-Tbt., Et-Blk. 6,5 ^s . W. f. Vg.			185	1942
54° 00',7	10° 55',0		Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.		2 M. o. V.	1644	1940
54° 22',8	11° 10',7				2 M. o. V.	1597	1942
54° 28'	11° 33'				Uvh.	1629	1944
54° 29',6	11° 24',3	5	Bøje.			1151	1944
54° 34',2	11° 14',3					704	1944
54° 35',8	11° 02',6				Uvh.	2215	1940
54° 34',6	10° 56',4					775	1944
54° 26',7	10° 42',4				M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0				o. V.	1261	1942
54° 34',3	10° 48',2					988	1944
54° 33',7	10° 45',5					988	1944
54° 33',6	10° 40',9		NNW. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s . SSE. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .	185.		906	1944
54° 32',5	10° 35',1		N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s . S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .	185.	Man skal altid passere Vg. paa sin Bb. Side.	1339	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 32',4	10° 34',2	10	Vgt. S.-Tbt.	185.	Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940
54° 33',3	10° 28',6					1645	1940
54° 28',4	10° 29',6					1595	1942
54° 30',0	10° 25',2		Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.		M., sandsynlig- vis fast i Vg.	2270	1940
54° 28',2	10° 27',5		SW. f. Vg.: Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s . N. f. Vg.: Vglt. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .			M. o. V.	907
54° 29',3	10° 25',8				1136		1944
54° 19',1	10° 08',4				1341		1944
54° 27',7	10° 18,9		Vglt. E.-Tbt., To- Blk. 7 ^s . ENE. f. Vg.		185.	947	1944
54° 28',7	10° 14',6					1505	1940

Sundet.

56° 05',9	12° 31',0	10,2 7,8 13,2 5,0 6,0 9,0 9,2 0,3 1,8 14 5,7	Afm. med Strøm- bøjer.	131, 130, 125. 133, 132, 130. 133, 132, 130. 133, 132, 130. 132, 130. 133, 132, 130. 133, 132, 130. 132, 130. 132, 130. 132, 130. 131, 130, 102. 132, 130.	Forg. efts.	1308	1944
56° 05'	12° 34'		Vg. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.			133, 132, 130.	1432
55° 52',0	12° 36',6				El. r. Vglt. To-Blk. NE. f. Vg.		133, 132, 130.
55° 46',3	12° 39',9		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.			133, 132, 130.	
55° 45',5	12° 43',4				Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		133, 132, 130.
55° 41',7	12° 41',0		Vgv. 1 Fl. WSW. f. V.			133, 132, 130.	
55° 41',5	12° 41',1				Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		133, 132, 130.
55° 40',5	12° 41',8		2 M. o. V.			133, 132, 130.	
55° 38',7	12° 40',6				P. D.		133, 132, 130.
55° 38',7	12° 41',1		2 M. o. V.			132, 130.	
55° 41',0	12° 49',8	M. o. V.		132, 130.	1352		1943
55° 34',5	12° 48',0		M. o. V.		133, 132, 130.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	Jvf. Svensk Kort Nr. 271.		133, 132, 130.		1199	1943
55° 30',9	12° 41',5		M. o. V.		133, 132, 130.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2	M. o. V.		133, 132, 130.		1639	1943
55° 30'	12° 37'		M. o. V.		133, 132, 130.	1387	1942
55° 29',3	12° 42',1	M. o. V.		132, 130.		1230	1943
55° 26',9	12° 37',1		M. o. V.		132, 130.	1616	1944
55° 26',3	12° 30',5	M. o. V.		132, 130, 187.		1159	1944
55° 23',0	12° 36',8		M. o. V.		132, 130, 187.	1671	1944
55° 23'	12° 35'	M. o. V.		132, 130, 187.		1649	1942
55° 35',7	12° 30',9		M. o. V.		132, 130, 187.	1566	1944
55° 29',6	12° 27,8	M. o. V.		132, 130, 187.		1250	1943
55° 59',4	12° 42',9		M. o. V.		132, 130, 187.	1001	1941
55° 35',0	12° 51',2						

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 48',5	10 28,1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.		1373	1942
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.	nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	1620	1941
55° 59',7	10° 46',0		112, 103, 102, 100.	920		1944	
56° 08',4	10° 52',0	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.		1193	1943
56° 20',0	11° 04',3			102, 100.	1429	1942	
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.		504	1943
56° 35',	11° 00',	11,5	Jspir. r. + Vgv. I Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	Forg. efts.	1657	1942
56° 36',8	11° 06',1			102, 100.	1466	1941	
56° 43',0	11° 02',4			102, 100.	1009	1943	
56° 39',	10° 55',7				992	1944	
56° 45',9	10° 54',1		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.		689	1944
56° 37',8	10° 46',2				M. o. V. Rundholt, til- syneladende fast i Bunden.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8					1763	1943
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	Nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15	Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.		883	1942
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5				440	1944	
56° 50',4	11° 10',0			102, 100.	1038	1943	
56° 50',5	11° 07',8		Jspir. hv. + Vgv. I Fl. SW. f. Vg.	102, 100.	Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8					404	1944
56° 50',6	11° 27',0					1657	1944
56° 49',9	10° 43',9		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg. El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	1077	1944
56° 51',8	10° 37',0			104, 102, 100.	o. V.	1441	1944
56° 52',8	10° 47',0		El. hv. + Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	102, 100.		1498	1944
56° 53',0	10° 31',0		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	1677	1944
56° 53',7	10° 31',6					1241	1942
56° 53',8	10° 30',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3		Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	373	1944
56° 55',0	10° 26',3	1,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg. Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg. Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	M. o. V.	1078	1944
56° 58',3	10° 21',5				1577	1944	
56° 58',3	10° 50',6			101, 102, 100.	1024	1942	

Omtrentlig Plads		Dybde over Vrøget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.					
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar				
56° 58',5	10° 52',0	4,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101.	o. V.	970	1942				
57° 01'	10° 44'					1460	1942				
57° 10',5	10° 47',0					1868	1943				
57° 15',5	10° 50',8					1468	1943				
57° 16',5	10° 38',2					329	1943				
57° 24',3	10° 32',5					601	1942				
57° 27',5	10° 46',2					780	1941				
57° 29'	10° 48'					561	1944				
57° 29',9	10° 37',5					1844	1943				
57° 36',7	11° 03',0					1510	1940				
57° 39',0	10° 45',1					1208	1943				
							Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101, 100, 92.	Skfh. Uvh.		
57° 40',8	10° 41',4					10	El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	o. V.	741	1943
57° 42'	10° 54'									1482	1940
57° 43',5	10° 37',0				o. V.	1542	1944				
57° 47'	10° 58',5					1181	1940				
57° 20',5	11° 13',0		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1621	1944				
57° 08',5	11° 15',5		Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.		M. o. V.	1419	1944				
56° 24'	12° 31'					1720	1941				
56° 33',0	12° 54',6					781	1944				
57° 46',5	11° 22',0					1499	1944				
Limfjorden.											
57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		2 Vg.	846	1944				
56° 45',2	9° 10',5				Skfh.	1579	1944				
Skagerrak.											
57° 32'	9° 50'	11,4			Uvh.	1212	1942				
57° 27'	9° 44'						1590	1941			
Nordsøen.											
56° 52',5	7° 45',0	2,5	Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	o. V.	1681	1944				
56° 22',2	8° 02',1					1140	1940				
55° 59',7	8° 07'					830	1944				
55° 31',8	7° 52',2					1128	1944				
55° 29',5	8° 13',3					851	1944				
55° 27'	8° 10'					692	1944				
55° 27',1	8° 11',4						Vgv. 2 opadv. Ko- ste ved Pladsen.			2977	1940
55° 25',8	8° 14',8						Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	o. V.	735	1942
55° 28',3	8° 23',3								Tørt ved Lav- vande.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4						Stage.				
55° 26',1	8° 19',8								M. o. V.	1411	1944
55° 18'	8° 15'						Grøn Bøje.			765	1942

I. Østersøen.

5. Østersøen E.-lige og mellemste Del. Operationsomraade udvidet. Advarsel.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Krigsoperationsomraadet i Østersøen er udvidet. Ethvert Skib, der besejler Omraadet inden for nedennævnte Grænser, udsætter sig for at blive ødelagt. Omraadets W.-Grænse er en Linie, der gaar fra den tyske Kyst ved *Rügenwalde* til den svenske Territorialgrænse ved *Öland* S.-Spids paa $56^{\circ} 08',6$ N. $16^{\circ} 23',6$ E., derpaa langs svensk Territorialgrænse E. for *Öland* til $56^{\circ} 51',3$ N. $16^{\circ} 57',8$ E. Derfra mod E. til svensk Territorialgrænse ved *Gotland* S.-Spids paa $56^{\circ} 51',3$ N. $18^{\circ} 09',2$ E. Derpaa langs svensk Territorialgrænse E. for *Gotland* til *Øens N.-Pynt* paa $58^{\circ} 04',1$ N. $19^{\circ} 20',6$ E. Derfra gennem Punkterne $59^{\circ} 35'$ N. $19^{\circ} 58',0$ E., $60^{\circ} 11',5$ N. $19^{\circ} 05',3$ E. og $60^{\circ} 30'$ N. $19^{\circ} 11',1$ E.; ved *Øen Märket* langs den svenske Territorialgrænse. Fra $60^{\circ} 30'$ N. $19^{\circ} 11',1$ E. gaar Linien gennem Punkterne $61^{\circ} 04',0$ N. $18^{\circ} 47',0$ E., $63^{\circ} 19',0$ N. $20^{\circ} 19',0$ E., $63^{\circ} 33'$ N. $21^{\circ} 17',0$ E., $65^{\circ} 03',0$ N. $23^{\circ} 46',0$ E. og $65^{\circ} 33',0$ N. $24^{\circ} 08',3$ E. til svensk Territorialgrænse.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 46/1522 1944.

(N. f. S. Nr. 46/2298. Berlin 1944.)

6. Østersøen E.-lige Del. Mineomraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Omraadet, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter, er farligt paa Grund af Miner:

- | | |
|--|---|
| 1. <i>Lillharu</i> Fyr. | 8. $57^{\circ} 40',7$ N. $21^{\circ} 52',0$ E. |
| 2. $59^{\circ} 09',3$ N. $21^{\circ} 57',3$ E. | 9. $57^{\circ} 41',2$ N. $22^{\circ} 02',0$ E. |
| 3. $58^{\circ} 17',5$ N. $21^{\circ} 16',4$ E. | 10. $57^{\circ} 50',8$ N. $22^{\circ} 40',0$ E. |
| 4. $57^{\circ} 44',4$ N. $21^{\circ} 29',7$ E. | 11. $58^{\circ} 23',5$ N. $23^{\circ} 36',5$ E. |
| 5. $57^{\circ} 39',2$ N. $21^{\circ} 28',2$ E. | 12. $58^{\circ} 26',8$ N. $23^{\circ} 37',4$ E. |
| 6. $57^{\circ} 37',5$ N. $21^{\circ} 44',6$ E. | 13. $58^{\circ} 30',0$ N. $23^{\circ} 31',0$ E. |
| 7. $57^{\circ} 40',5$ N. $21^{\circ} 46',1$ E. | 14. Kysten i Retning 90° fra Punkt 13. |

De minefrie Ruter indenfor Omraadet er uforandret.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 14/739 1944.

(N. f. S. Nr. 13/695. Berlin 1944.)

7. Østersøen E.-lige Del. Farligt Omraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) $60^{\circ} 20',7$ N. $19^{\circ} 18',7$ E. | c) $60^{\circ} 12',5$ N. $19^{\circ} 04',7$ E. |
| b) $60^{\circ} 20',5$ N. $19^{\circ} 04',7$ E. | d) $60^{\circ} 12',5$ N. $19^{\circ} 19',0$ E. |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/364 1944.

(N. f. S. Nr. 52/2859. Berlin 1943.)

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

Position. *Bagenkop* Havn: c. $54^{\circ} 45',1$ N. $10^{\circ} 40',5$ E.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/8 1944.

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

Position. Se nedenfor.

Detaller. 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.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/11 1944.

10. (T). Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nekse Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.

Position. Nekse Havn Ledefyr: c. 55° 03',7 N. 15° 08',2 E.

Detaller. Fyrene, som viser grønt, fast Lys, er midlertidigt slukket.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/13 1944.

11. Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.

Position. Christiansø Havn Vinkelfyr: 55° 19' 15" N. 15° 11' 23" E.

Detaller. Paa Grund af udlagt Minesikring skal Skibe, der S. fra anløber Christiansø Havn, holde sig i den W.-lige Del af den hvide Vinkel i Indsejlingsfyret.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/14 1944.

12. Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Under Sejlads fra Trelleborg Red til Falsterbokanalen eller omvendt bør følgende Rute benyttes:

Fra Tønden Trelleborgs redd paa 55° 20',54 N. 13° 08',77 E. til 150 m S. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa 55° 20',70 N. 13° 05',95 E. ved Stavstens Rev og videre mod Fyrskib Nr. 28 i Kämpingebukten paa 55° 22',00 N. 12° 59',00 E., hvilket man skal passere S. om i 150 m Afstand.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/15 1944.

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

13. Sverige. Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Der er udlagt en Spærring af flydende Skibsfartshindringer i Karlskrona W.-lige Indsejling mellem W. Hästholmen paa c. 56° 07',5 N. 15° 27',5 E. og Almö. Skibe og Fartøjer med Tilladelse dertil kan passere Spærringen om Dagen i sigtbart Vejr, hvorimod Passage om Natten og i usigtbart Vejr er forbudt.

Ved Passage af Indløbet bør man tage Lods, og iøvrigt skal man rette sig efter de af Vagtmandskabet givne Anvisninger.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/16 1944.

(U. f. s. Nr. 26/1141. Stockholm 1942.)

14. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladshindringer.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Flydebomme er udlagt tværs over Sejløbene mellem Getskär og Smörasken paa c. 56° 08',5 N. 15° 35',8 E., mellem Smörasken og Söderstjerna og mellem Björkholmen og Loppan paa c. 56° 09',3 N. 15° 34',3 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/17 1944.

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

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

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Anledning af Anbringelsen af Sejladshindringer i Sejløbene mellem Björkholmen og Loppan er der udlagt to Stager med Kost, den ene paa 56° 09',25 N. 15° 34',15 E., S. for Loppan, og den anden paa 56° 09',07 N. 15° 34',40 E., SW. for Mariagrund. Sejladsen henvises til at foregaa S. og W. om disse Sømærker.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/18 1944.

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

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

Position. Se nedenfor.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/19 1944.

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

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

Position. c. 56° 08' N. 15° 36' E.

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

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

I Banerne er udlagt Maalflaader og Tønder.

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

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

O m N a t t e n er hver af de i Sejløbene liggende Flaader afmærket med en Lanterne, der viser rødt Et-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 9,5^s. Synsvidde: 4 Sm.

U n d e r S k y d n i n g vises paa hver af Flaaderne et rødt Flag. Flaget er enten fast opsat, eller det vises af en Mand paa Flaaden lige før Torpedoskuddet, og medens Torpedoen er i Banen.

Yderligere føres eller afgives følgende Signaler:

- a) Paa den lille Bane:

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

- b) Paa den store Bane:

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

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

- c) Paa begge Baner:

Saa fremt 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.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/20 1944.

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

18. Sverige. Karlskrona Skærgaard. Oplysning om Skydebane.

Position. *Söderstjärna* c. 56° 09' N. 15° 36' E.

Detaller. Den af *Karlskrona* Orlogsværft anvendte E.-lige Artilleriindskydningsbane begrænses af Linier, der gaar saaledes:

1. Mod Nord: Fra *Söderstjärna* (Skydepladsen) til *Tvegölja* N.-Pynt, derfra til *Säljö* S.-Pynt og derfra mod E. til *Trummenäs*.
2. Mod Syd: Frø *Söderstjärna* til *Getskär* N.-Pynt, derfra til *Åspeskär* N.-Pynt, derfra til *Prottnholm* S.-Pynt og derfra mod E. til *Möcklö*.

Naar der skydes, og der kan forventes Nedslag i Banen, vises følgende Signaler paa Skydebanens Signalmast ved *Söderstjärna*:

O m D a g e n: 1 rødt Flag over 1 Kugle.

O m N a t t e n: 1 rødt Lys over 1 grønt Lys.

Naar Signalerne er vist, maa ingen Skibe eller Fartøjer uden Nødvendighed befinde sig inden for Skydebanens Omraade.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/664 1944.

(U. f. s. Nr. 11/664. Stockholm 1944.)

19. Sverige. Öland E.-Kyst. Oplysning om Sejlløb og Afmærkning.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/641 og 35/1266 1944.

I. *Position.* 56° 16' N., E. for Öland S.-lige Del.

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

1. V e s t for Sejlrenden *Östbygrund Stage* med 2 Balloner paa c. 56° 16',3 N. 16° 32',8 E.
2. Ø s t for Sejlrenden.
 - a) en rød Stage, *Nr. 1*, med 2 Balloner og 1 nedadvendt Kost mellem Ballonerne, udlagt c. 500 m E. for *Östbygrund Stage* med 2 Balloner.
 - b) en rød Stage, *Nr. 2*, med 2 nedadvendte Koste og 1 Ballon mellem Kostene, udlagt c. 500 m S. for ovennævnte Stage *Nr. 1*.

Anm. Opmærksomheden henledes paa, at den røde Stage med 1 opadvendt Kost i Neutralitetsløbet paa 56° 17' 22" N. 16° 36' 36" E., ESE. for *Gräsgård*, midlertidig er inddraget.

II. *Advarsel.* Man advares imod at besejle Omraadet uden for det oprettede Sejlløb.
(U. f. s. Nr. 9/500. Stockholm 1944.)

20. Sverige. Öland E.-Kyst. Oplysninger om Sejlløb.

Position. c. 56° 19' N. 16° 36' E.

Detaller. Paa Grund af Tilstedeværelsen af Vrag indenfor det tidligere Minefelt maa Sejladsen foregaa ad Sejlløbet, der er afmærket, som følger:

- a) Øst for Sejlrenden:
 1. En rød Stage med 2 nedadvendte Koste paa 56° 19',0 N. 16° 36',5 E.
 2. En rød Stage med 3 nedadvendte Koste paa 56° 19',5 N. 16° 36',5 E.
- b) Vest for Sejlrenden:
 3. En sort Stage med 3 sorte Balloner 600 m W. for 1.
 4. En sort Stage med 2 sorte Balloner 600 m W. for 2.

Gentagelse af E. f. S. 35/1266 1944.

(U. f. s. Nr. 35/1766. Stockholm 1944.)

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

Position. Hävringe: c. 58° 33' N. 17° 31' E.

Sandsänkan: c. 58° 19' N. 17° 10' E.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/25 1944.

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

22. Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.

Position. Se nedenfor.

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

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

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

- a) O m r a a d e 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) O m r a a d e 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 begrænses af Linier, der gaar i Retningerne 180° og 118° fra henholdsvis *Penningskären* og *Beten*.
- c) O m r a a d e 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 begrænses af Linier, der gaar i Retningerne 180° og 90° fra henholdsvis *Hävringe* og *Hartsö-Enskär*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/26 1944.

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

23. Sverige. Oxelösund. Marsviken. Bombekastningsøvelser.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 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. $58^{\circ} 40',1$ N. $16^{\circ} 59',5$ E. i *Marsviken* og strækker sig indtil 300 m fra Øens Kystlinie.
- b) Omraade 2 i *Marsviken* begrænses af en Linie, der gaaar gennem følgende Punkter: *Trullholmen S.-Pynt* c. $58^{\circ} 40',5$ N. $16^{\circ} 59',3$ E., *Bergö* c. $58^{\circ} 40',1$ N. $16^{\circ} 59',5$ E., *Pynten N. for Tunaholm* c. $58^{\circ} 40',1$ N. $16^{\circ} 57',5$ E., *Pynten SE. for Kärrboda* c. $58^{\circ} 40',5$ N. $16^{\circ} 57',0$ E.

Signaler. Et rødt Flag, hejst paa *Fläskö NW.-Pynt* paa c. $58^{\circ} 40',2$ N. $17^{\circ} 00',3$ E., betyder, at Bombekastning foretages.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/27 1944.

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

24. Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det er under Bødeansvar forbudt at ankre indenfor nedennævnte Omraader i *Fårösund* N.-lige og S.-lige Indløb.

- A. *Fårösund* N.-lige Indløb. Et Omraade, der begrænses mod N. af en ret Linie fra *Vialmsudde* paa c. $57^{\circ} 55',4$ N. $19^{\circ} 01',0$ E. over *Auergrund* N.-Pynt til *Fårö* og mod S. af en ret Linie fra *Haugrundsudde* paa c. $57^{\circ} 53',7$ N. $19^{\circ} 01',6$ E. i Retning 62° til *Pynten ved Brudrefvet*.
- B. *Fårösund* S.-lige Indløb. Et Omraade, der begrænses mod N. af en ret Linie fra *Skarphageref* paa c. $57^{\circ} 51',0$ N. $19^{\circ} 05',0$ E. i Retning 51° til *Hejdeviken* paa *Fårö* og mod E. og S. af en Linie fra *Ryssnäs* til *Fårö Missloper*, derfra 2,0 Sm i Retning 235° til Landgrunden SE. for *Bungenäs* og derfra i NW.-lig Retning til *Bungenäs*.

Tilladelse til at ankre indenfor de forbudte Omraader kan i særlige Tilfælde gives civile Fartøjer af Chefen for *Gotlands* Kystartilleriforsvar.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/28 1944.

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

25. Sverige. Gotland W.-Kyst. Fårösund. Indsejling spærret.*Position.* c. $57^{\circ} 55'$ N. $19^{\circ} 02'$ E.*Detaller.* *Fårösund* N.-lige Indsejling er spærret, men kan passeres om Dagen. Om Natten kan Passage kun finde Sted i Undtagelsestilfælde og da efter særlig Tilladelse fra Chefen for *Gotlands* Kystartilleriforsvar, Telf. *Visby* eller *Fårösund*: „Kustartilleriförsvaret. Vakhavande officeren“.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1425 1944.

(U. f. s. Nr. 41/1962. Stockholm 1944.)

26. Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund. Indsejling spærret.*Position.* c. $57^{\circ} 50'$ N. $19^{\circ} 06'$ E.*Detaller.* *Fårösund* S.-lige Indsejling er spærret, men kan passeres om Dagen. Om Natten kan Passage kun finde Sted i Undtagelsestilfælde og da efter særlig Tilladelse fra Chefen for *Gotlands* Kystartilleriforsvar, Telf. *Visby* eller *Fårösund*: „Kustartilleriförsvaret. Vakhavande officeren“.

Lods afventes

af indefra kommende Skibe NW. for *Skarfgrund*;af udefra kommende Skibe SE. for Linien *Fårö Missloper—Skenholmen* NE.-Pynt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1426 1944.

(U. f. s. Nr. 41/1961. Stockholm 1944.)

27. Sverige. Hävrings—Kråkelund. Miner udlagt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 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 Breddeparallellen 58° 30' E.

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

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

Mod V est af Linier parallele med og beliggende ½ Sm E. for det saakaldte Neutralitetsløb.

Søfarende advares imod at besejle det angivne Omraade.

Der iværksættes ingen Minelodsning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/30 1944.

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

28. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden. Arbejder med Dykker.

Position. c. 58° 46',3 N. 17° 51',0 E.

Detaller. I indeværende Aar foretages visse Dykkerarbejder paa begge Sider af Sejløbet W. for Stagen med Ballon N. for *Klubbstens grund* og i Nærheden af denne. Før Arbejdet paabegyndes, vil der blive udlagt nogle Bøjer, og et Arbejdsstillads, der rager c. 3 m op over Vandet, vil blive opført. Om Natten bliver Stilladset belyst. Om Dagen er det forsynet med de for Uddybningsmaskiner foreskrevne Signaler.

Det henstilles til de søfarende at passere Stilladset med mindst mulig Fart og at rette sig efter Signalerne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/975 1944.

(U. f. s. Nr. 24/1234. Stockholm 1944.)

29. Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det er forbudt at ankre indenfor nedennævnte Omraader:

1. Omraadet i eller i Nærheden af de tilladte Sejlløb forbi *Arholma* og *Landsort*; der maa dog ankres dels W. for *Arholma* inden for et Omraade, der mod N. begrænses af Breddeparallellen 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.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/31 1944.

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

30. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejllob. Östra Röko. Lodsartøjs Plads.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det rødmalede Fyrskib uden Navn paa Siderne, som har været udlagt lige NE. for *Östra Röko*, vil fremtidig være forankret paa varierende Pladser inden for et Omraade begrænset af Breddeparallellerne 58° 55',0 N. og 58° 54',3 N. samt Meridianerne 18° 04',3 E. og 18° 06',2 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/32 1944.

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

31. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.

Detaller. 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*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/33 1944.

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

32. Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I *Stockholms Skærgaard* er i *svensk* territorialt Farvand udlagt Miner imellem Breddeparallerne $58^{\circ} 42' N.$ og $59^{\circ} 54' N.$ indenfor et Omraade, der mod W. begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/34 1944.

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

33. Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 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 $59^{\circ} 02',9 N.$ $18^{\circ} 06',2 E.$
2. en Linie fra *Sotinge Näsudden* over *Berganäsudde* til *Vitså Bro*,
3. en Linie fra *Stymningevik* til en Pynt paa *Gälön* paa $59^{\circ} 04',6 N.$ $18^{\circ} 12',2 E.$ og
4. en Linie fra *Oxnö Pynt* over *Stora Stenholmens E.-Pynt* til E.-lige Del af *Vitsgarns N.-Pynt*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/35 1944.

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

34. Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Skydeøvelser afholdes indtil videre fra *Innerbådan* paa c. $59^{\circ} 04',7 N.$ $18^{\circ} 47',0 E.$ 10 Sm NE. for *Huvudskär*.Fareomraadet strækker sig 6 Sm ud over Søen fra Linien *Huvudskär* (c. $58^{\circ} 58' N.$ $18^{\circ} 34' E.$)—*Tärnskär* (c. $59^{\circ} 08' N.$ $18^{\circ} 51' E.$).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/36 1944.

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

35. Sverige. Stockholm Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.*Position.* *Arstaviken*: c. $59^{\circ} 18' N.$ $18^{\circ} 04' E.$ *Detaller.* 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 Mälärstrand* og dels i *Mälaren* ved *Alviks Brygge*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/699 1944.

(U. f. s. Nr. 12/713. Stockholm 1944.)

36. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa hver af Pladserne:

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

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

Der maa ikke ankres imellem Lystønderne og Land.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/37 1944.

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

37. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.*Position.* c. 59° 19',8 N. 18° 10',6 E.*Detaller.* Det er uvedkommende forbudt

1. at gaa i Land paa Øerne *Stora Fjäderholmen*, *Ångsholmen* og *Libertus* samt ved *Stockholms Afmagnetiseringsstation* (c. 59° 20',1 N. 18° 10',9 E.).
2. at besejle Omraadet omkring Øerne inden for rette Linier gennem følgende Punkter:
 - a) 35 m uden for *Stora Fjäderholmens* SE.-lige og S.-lige Pynt.
 - b) 35 m uden for *Ångsholmens* SW.-lige og W.-lige Pynt.
 - c) *Stockholms Afmagnetiseringsstations* W.-ligste Punkt.
 - d) *Afmagnetiseringsstationens* E.-ligste Punkt.
 - e) 35 m uden for *Stora Fjäderholmens* SE.-lige Pynt.
3. at fotografere, tegne eller beskrive Dele af Omraadet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/666 1944.

(U. f. s. Nr. 11/610. Stockholm 1944.)

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/40 1944.

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

39. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmaløbet. Forbud mod Ankring.*Position.* *Tyfö Fyr*: c. 59° 47' N. 19° 08' E.*Detaller.* Det er Handelsskibe forbudt at ankre inden for et Omraade, der begrænses af følgende Linier:

Tyfö Fyr—*Töfy N.-Pynt*—*Släppe S.-Pynt*—*Idö SW.-Pynt (Stångskaten)*—*Skabbholmen N.-Pynt*—Meridianen gennem *Skabbholmen N.-Pynt* til *Österhamns N.-Kyst*—*Tyfö S.-Pynt*—*Tyfö Fyr*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 10/633 1944.

(U. f. s. Nr. 9/462. Stockholm 1944.)

40. Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* For at lette den svenske Neutralitetsvagts Virksomhed er der udlagt Miner i svensk Territorialfarvand indenfor et Omraade, der begrænses:

Mod Nord af Breddeparallelle 60° 21' N.

— Syd — — 60° 15' N.

— Vest - rette Linier gennem Pladserne 60° 21',0 N. 18° 58',8 E., 60° 16',8 N. 18° 53',6 E. og 60° 15',0 N. 18° 53',6 E.

— Øst - rette Linier gennem Pladserne 60° 21',0 N. 19° 08',9 E., Midtpunktet af Klippen *Märket* og 60° 15',0 N. 19° 06',8 E.Søfarende advares imod at besejle det nævnte Omraade. Der foretages ingen Minelodsning her igennem. For betryggende Gennemfart til og fra den *bottniske Bugt* henvises Søfarten til Sejløbet gennem *Öregrund's Skærgaard*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/41 1944.

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

41. (T). Sverige. Öregrund's Skærgaard. Forbud mod Ankring.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Inden for *Öregrund's Skærgaard* maa der ikke ankres i Sejløbet mellem *Råstensudde* paa c. 60° 13',4 N. 18° 43',7 E. og *Tolvöregrundet* paa c. 60° 15',5 N. 18° 37',8 E. samt mellem *Skeppshällen* paa c. 60° 19',6 N. 18° 29',3 E. og *Dummelgrund* paa c. 60° 20',6 N. 18° 27',1 E.Der kan ankres i *Kullbådviken* E. for Meridianen gennem *Kullbådan N.-Pynt* (c. 18° 28',4 E.).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 10/634 1944.

(U. f. s. Nr. 9/461. Stockholm 1944.)

42. Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.

Position. Se nedenfor.

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

Ved Sejlløbets W.-Side:

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

Ved Sejlløbets E.-Side:

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

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

7. En sort Stage med en Topbetegnelse, der bestaar af 3 sortmalede Kvadrater, anbragt med de to Sider vandret, paa $60^{\circ} 29',18$ N. $18^{\circ} 54',50$ 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. 1,8 Sm E. for Grunden *Klacken*.
9. En sort Stage med en Topbetegnelse, der bestaar af 1 sortmalet Kvadrat, anbragt med de to Sider vandret paa $60^{\circ} 21',50$ N. $18^{\circ} 52',75$ E., SE. for *Hoppets grund*.

For Lodsning i begge ovennævnte Sejlløb oprettes midlertidige Lodsstationer, dels i et Lodsartøj 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 *Grepem*, som ønsker Lods, bør i god Tid sætte Signal for Lods, senest tværs af *Örskärs Fyr*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/42 1944.

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

43. Sverige. Öregrundsgrepen. Lodstjeneste indstillet.

Position. c. $60^{\circ} 28'$ N. $18^{\circ} 18'$ E.

Detaller. Paa Grund af de raadende Forhold paa Søen er den midlertidige Lodstjeneste ved *Grepem* indstillet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1380 1944.

(U. f. s. Nr. 40/1956. Stockholm 1944.)

44. Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.

Position. Se nedenfor.

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

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

Naar der skydes, er rødt Flag hejst ved *Björn Fyr* paa c. $60^{\circ} 38',0$ N. $17^{\circ} 59',0$ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/43 1944.

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

45. Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.

Position. Se nedenfor.

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

Under Skydningerne er det farlige Omraade en Cirkelsektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af Radier, der fra nævnte Plads gaar i Retning henholdsvis 0° 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. Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/44 1944.

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

46. Sverige. Bottniska Bugt. Gävle. Sejløb spærret. Afmærkning inddraget.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/45 1944.

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

47. Sverige. Bottniska Bugt. Luleå Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.

Tidspunkt. Fra den 8. Februar 1944 og indtil videre.

1. *Position. Lulnäset* c. $65^\circ 30',8$ N. $22^\circ 08',5$ E.

Detaller. Bombekastningsøvelser foretages mod Maal paa *Klyvgrynnan*, S. for *Lulnäset*. Fareomraadet begrænses af en Cirkel med Centrum i Maalet og med Radius 0,54 Sm.

2. *Position. Antnässkäret* c. $65^\circ 31',6$ N. $21^\circ 52',4$ E.

Detaller. Bombekastningsøvelser foretages mod Maal paa *Antnässkäret*. 8,1 Sm WSW. for *Luleå*. Fareomraadet begrænses af en Cirkel med Centrum i Maalet og med Radius 0,54 Sm.

3. *Position.* Maalet c. $65^\circ 33',3$ N. $22^\circ 23',3$ E., paa *Hertsölandets* E.-Kyst, 1,35 Sm NNW. for *Kälkholmen* N.-Pynt.

Detaller. Skydning fra Luftfartøj foretages ved *Hindersöfjärden*, E. for *Luleå*, mod ovennævnte Maal. Der skydes hovedsageligst i Retning ENE. Naar der skydes, er et rødt Flag hejst ved Maalet.

4. *Position. Rökkallen* c. $65^\circ 19'$ N. $22^\circ 22'$ E.

Detaller. Skydning mod Luftmaal foretages inden for Omraadet fra Linien: *Rökkallens* Lodstation—*Grillklippan* indtil en Linie 4,33 Sm SE. for førstnævnte Linie. Det er farligt at besejle Omraadet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 7/534 1944.

(U. f. s. Nr. 6/350. Stockholm 1944.)

48. Sverige. Bottniska Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmssundet. Uddybningsarbejder.

Position. Tjuvholmssundet c. $65^\circ 32',5$ N. $22^\circ 11',5$ E.

Detaller. Uddybningsarbejder vil i 1944 blive foretaget i *Tjuvholmssundet* i Sejløbet til *Luleå* Havn. Der skal iagttages største Forsigtighed under Passage af Uddybningsmaskine og Dykkerpramme. Uddybningsmaskinen fører de foreskrevne Signaler, jfr. Danske Lods I, Side 113, Tillæg Nr. 4.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 23/941 1944.

(U. f. s. Nr. 22/1137. Stockholm 1944.)

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

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

Angaaende Sejladsforskrifter maa man henvende sig til de *finske* Havnemyndigheder. Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/47 1944.

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

50. Tyskland. Signaler forbudt i tyske Farvande.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/51 1944.

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

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

Detaller. Samtlige tyske Fyr i W.-lige Del af Østersøen indtil $12^{\circ} 25' E.$ er indtil videre slukket og tændes kun efter Anmodning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/52 1944.

(Rügen Radio, den 6. Maj 1940.)

52. Tyskland. W.-lige Østersø. Lodstvang.

Detaller. 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, Føringen af Skibet, særlig ved foreliggende Fare, hvor Fartøjets mangelfulde Flydedygtighed kan føre til en Spærring af Farvandet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/53 1944.

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

53. Tyskland. W.-lige Østersø. Sejladforskrifter.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/54 1944.

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

54. Tyskland. Warnemünde—Gedser. Forbud mod Ankring.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/55 1944.

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

55. Tyskland. Memel Anduvning. Sejladforskrift.

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

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

a) $55^{\circ} 30',0 N. 20^{\circ} 52',0 E.$

b) $56^{\circ} 03',5 N. 20^{\circ} 52',4 E.$ (rødmalet Spirtønde).

c) $56^{\circ} 17',4 N. 20^{\circ} 48',5 E.$ (rødmalet Spirtønde).

d) $56^{\circ} 22',0 N. 20^{\circ} 48',5 E.$

Koffardiskibe maa ikke komme Vest for nævnte Linie.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/56 1944.

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

56. Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.

Detaller. Det midlertidige Skydeomraade ved Memel begrænses at 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).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/57 1944.

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

57. Tyskland. Memel. Seetief. Forbud mod Ankring.

Positioner. a) $55^{\circ} 42' 38''$ N. $21^{\circ} 07' 26''$ E. c) $55^{\circ} 42' 17''$ N. $21^{\circ} 07' 07''$ E.

b) $55^{\circ} 42' 26''$ N. $21^{\circ} 07' 00''$ E. d) $55^{\circ} 42' 28''$ N. $21^{\circ} 07' 33''$ E.

Detaller. Inden for Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter, er Ankring samt Slæbning af Genstande over Bunden forbudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 9/577 1944.

(N. f. S. Nr. 8/412. Berlin 1944.)

58. Tyskland. Cranz N. Spærret Omraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem nedennævnte Punkter er spærret for Sejlads og Fiskeri.

a) c. $55^{\circ} 06'$ N. $20^{\circ} 30'$ E. c) c. $55^{\circ} 00'$ N. $20^{\circ} 20'$ E.

b) c. $55^{\circ} 00'$ N. $20^{\circ} 30'$ E. d) c. $55^{\circ} 06'$ N. $20^{\circ} 20'$ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/397 1944.

(N. f. S. Nr. 1/2. Berlin 1944.)

59. Tyskland. Brüsterort. Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Inden for det faste Skydeomraade ved *Brüsterort* er forankret Skydeskiver indtil c. 4,3 Sm W. for Linien *Brüsterort—Palmnicken*. Omraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

a) *Brüsterort* Fyr. d) $54^{\circ} 49',8$ N. $19^{\circ} 49',3$ E.

b) $55^{\circ} 00',0$ N. $19^{\circ} 52',7$ E. e) $54^{\circ} 51',2$ N. $19^{\circ} 56',9$ E.

c) $54^{\circ} 50',2$ N. $19^{\circ} 48',3$ E.

Skiverne er ikke belyst om Natten. Man advares imod at besejle dette Omraade. Saafremt ingen Skydeskiver er udlagt, vil der paa nedennævnte Pladser ligge Forøjningstønder, mærket *B 1* til *B 6*.

a) $54^{\circ} 59',2$ N. $19^{\circ} 53',4$ E. d) $54^{\circ} 50',4$ N. $19^{\circ} 55',3$ E.

b) $54^{\circ} 58',3$ N. $19^{\circ} 55',5$ E. e) $54^{\circ} 50',8$ N. $19^{\circ} 52',0$ E.

c) $54^{\circ} 57',6$ N. $19^{\circ} 57',5$ E. f) $54^{\circ} 51',4$ N. $19^{\circ} 49',6$ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 21/897 1944.

(N. f. S. Nr. 19/994. Berlin 1944.)

60. Tyskland. Königsberger Seekanal. Sejladsforskrift.

Position. Fyr *1*: c. $54^{\circ} 38'$ N. $19^{\circ} 55'$ E.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/58 1944.

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

61. Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

a) $54^{\circ} 41',6$ 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. e) $54^{\circ} 35',6$ N. $19^{\circ} 48',7$ E.

c) $54^{\circ} 36',3$ N. $19^{\circ} 44',5$ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/59 1944.

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

62. Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

a) *Pillau* N.-Mole. 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.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/60 1944.

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

63. Tyskland. Pillau Anduvning. Lodstvang.*Position.* c. 54° 38' N. 19° 54' E.*Detaller.* Under Indsejlingen til *Pillau* skal man fra Anduvningstønden have Lods om Bord.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1467 1944.

(N. f. S. Nr. 42/2099. Berlin 1944.)

64. Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.*Detaller.* Indenfor en Cirkel med Radius 1000 m og Centrum paa c. 54° 37',7 N. 19° 32',0 E. er udlagt Undervandshindringer. Man advares mod at befare Omraadet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/61 1944.

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

65. Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.*Detaller.* Indtil videre er der udlagt en Skibsstarts- og Fiskerihindring, der strækker sig nogle Hundrede Meter omkring Pladsen 54° 37',6 N. 19° 36',0 E. og er afmærket med 4 Mærkebøjer.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/62 1944.

(Rügen Radio, den 9. November 1940.)

66. Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.*Detaller.* Sejlads er forbudt om D a g e n indenfor en Afstand af 15 Sm og om N a t t e n indenfor en Afstand af 2 Sm fra *Kahlberg* paa c. 54° 23',2 N. 19° 27',2 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/63 1944.

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

67. Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.*Detaller.* Paa Grund af udlagte Kabler og Apparater er Ankring og Fiskeri forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

a) 54° 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 Netbøjer.

Kort Nr. 200.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/64 1944.

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

68. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladforskrift.*Position. Gotenhafen:* 54° 31',5 N. 18° 33',8 E.*Detaller.* I Forbindelseskanalen mellem *Bassin I* og *Bassin II* i *Gotenhafen* Havn er udfor Fiskemelsfabrikken udlagt et magnetisk Maaleanlæg.Skibe og Fartøjer, der skal til eller fra *Bassin I*, skal udelukkende benytte den S.-lige Indsejling til Forbindelseskanalen. Ret til Passage af Kanalen fra Nord til Syd eller omvendt er forbeholdt de Skibe og Fartøjer, der skal benytte det magnetiske Maaleanlæg.Det er forbudt at overhale et andet Skib i Kanalen. Man maa først gaa ud af *Bassin I* og gaa ud af eller ind i *Bassin II* efter at have forvissat sig om, at der ikke foreligger Fare for Kollision med noget Skib, der benytter det magnetiske Maaleanlæg.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/65 1944.

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

69. Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.*Position. Hela:* c. 54° 36' N. 18° 49' E.*Detaller.* Handelsskibe, som vil anløbe *Gotenhafen*, skal under Passage af Marinesignalsstationen *Hela* vise sit Kendingssignal samt Signalet „*Gotenhafen*“. Fra Signalstationen *Hela* videresendes Meddelelse om Skibenes Passage til *Gotenhafen* Lodseri.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/66 1944.

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

70. Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.

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

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

Sikkerhedshøjde: 7000 m.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/67 1944.

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

71. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning om Ankerplads.

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

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

II. Følgende 2 Omraader er spærret for al Sejlads:

1. Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) $54^{\circ} 35',4$ N. $18^{\circ} 32',3$ E. | c) $54^{\circ} 35',2$ N. $18^{\circ} 33',3$ E. |
| b) $54^{\circ} 35',5$ N. $18^{\circ} 32',8$ E. | d) $54^{\circ} 35',1$ N. $18^{\circ} 32',9$ E. |

2. Omraadet indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--|--|
| a) $54^{\circ} 33' 11''$ N. $18^{\circ} 33' 40''$ E. | d) $54^{\circ} 32' 54''$ N. $18^{\circ} 34' 20''$ E. |
| b) $54^{\circ} 33' 09''$ N. $18^{\circ} 34' 02''$ E. | e) $54^{\circ} 32' 46''$ N. $18^{\circ} 33' 59''$ E. |
| c) $54^{\circ} 33' 07''$ N. $18^{\circ} 34' 24''$ E. | f) $54^{\circ} 32' 38''$ N. $18^{\circ} 33' 38''$ E. |

III. Ankerplads for Handelsskibe.

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

- | | |
|--|---|
| a) $54^{\circ} 31',0$ N. $18^{\circ} 34',5$ E. | c) $54^{\circ} 29',18$ N. $18^{\circ} 37',4$ E. |
| b) $54^{\circ} 31',0$ N. $18^{\circ} 36',5$ E. | d) $54^{\circ} 29',18$ N. $18^{\circ} 35',4$ E. |

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

- | |
|--|
| a) Hovedløbets S.-lige Molehoved paa $54^{\circ} 32' 11''$ N. $18^{\circ} 33' 56''$ E. |
| b) <i>Gotenhafen</i> Anduvningstønde paa $54^{\circ} 32' 10''$ N. $18^{\circ} 36' 14''$ E. |
| c) $54^{\circ} 31' 12''$ N. $18^{\circ} 36' 09''$ E. |
| d) Molehovedet ved Lystbaadehavnen paa $54^{\circ} 31' 05''$ N. $18^{\circ} 33' 23''$ E. |

Redens W.-Grænse dannes af Havneanlæggenes Moler.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/68 1944.

Kort Nr. 200.

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

72. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Sømærker udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/898 og 35/1263 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ved den S.-lige Grænse af det i E. f. S. Nr. 1/68 1944, Punkt 1, nævnte Omraade, i hvilket Ankring er forbudt, er paa hver af følgende Pladser i 10 m Vand udlagt en sortmalet Kabeltønde:

- | | |
|--|--|
| a) $54^{\circ} 33',1$ N. $18^{\circ} 36',0$ E. | d) $54^{\circ} 35',8$ N. $18^{\circ} 44',9$ E. |
| b) $54^{\circ} 32',3$ N. $18^{\circ} 34',7$ E. | e) $54^{\circ} 36',7$ N. $18^{\circ} 46',5$ E. |
| c) $54^{\circ} 32',4$ N. $18^{\circ} 36',0$ E. | f) $54^{\circ} 37',3$ N. $18^{\circ} 45',4$ E. |

Kort Nr. 200.

(N. f. S. Nr. 20/1108. Berlin 1944.)

73. Tyskland. Putziger Wiek. Hexengrund. Skydeomraade.

Positioner. a) $54^{\circ} 38',4$ N. $18^{\circ} 34',8$ E. e) $54^{\circ} 35',1$ N. $18^{\circ} 32',6$ E.
 b) $54^{\circ} 38',3$ N. $18^{\circ} 35',2$ E. f) $54^{\circ} 35',3$ N. $18^{\circ} 32',3$ E.
 c) $54^{\circ} 36',8$ N. $18^{\circ} 34',4$ E. g) $54^{\circ} 37',0$ N. $18^{\circ} 33',5$ E.
 d) $54^{\circ} 35',1$ N. $18^{\circ} 33',2$ E.

Detaller. Det faste Skydeomraade begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 27/1066 1944.

(N. f. S. Nr. 25/1383. Berlin 1944.)

74. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.

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

a) $54^{\circ} 43'$ N. $18^{\circ} 26'$ E. c) $54^{\circ} 42'$ N. $18^{\circ} 29',4$ E.
 b) $54^{\circ} 43',4$ N. $18^{\circ} 27'$ E. d) $54^{\circ} 41',6$ N. $18^{\circ} 28',5$ E.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/69 1944.

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

75. Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Spærret Omraade.

Positioner. a) c. $54^{\circ} 38',6$ N. $18^{\circ} 40',2$ E. c) c. $54^{\circ} 36',8$ N. $18^{\circ} 46',0$ E.
 b) c. $54^{\circ} 40',0$ N. $18^{\circ} 42',0$ E. d) c. $54^{\circ} 35',5$ N. $18^{\circ} 44',5$ E.

Detaller. Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1336 1944.

(N. f. S. Nr. 37/1862. Berlin 1944.)

76. Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser.

Tidspunkt. Hver Torsdag Kl. 0600—1500.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Omraadet mellem Meridianerne $16^{\circ} 36',5$ E. og $16^{\circ} 49',5$ E. er indtil videre paa ovennævnte Tider afspærret for Skydeøvelser indtil 6 Sm fra Kysten.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 21/899 1944.

(N. f. S. Nr. 20/1059. Berlin 1944.)

77. Tyskland. Stolpmünde NW. Skydeplads. Advarsel.

Positioner. a) $54^{\circ} 34',5$ N. $16^{\circ} 45'$ E. c) $54^{\circ} 38',5$ N. $16^{\circ} 48'$ E.
 b) $54^{\circ} 38'$ N. $16^{\circ} 45'$ E. d) $54^{\circ} 35'$ N. $16^{\circ} 48'$ E.

Detaller. Inden for Skydeomraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter, maa man regne med, at der indtil c. 2,6 Sm fra Kysten er udlagt forankrede Skydeskiver, der ikke altid bliver indbjerget efter Skydning. Skiverne er ikke belyst om Natten.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/648 1944.

(N. f. S. Nr. 10/484. Berlin 1944.)

78. Tyskland. Stilo—Jershöft. Forbudt Omraade.

Positioner. a) $54^{\circ} 44' 30''$ N. $16^{\circ} 24' 40''$ E. c) $54^{\circ} 49' 50''$ N. $17^{\circ} 48' 40''$ E.
 b) $54^{\circ} 57' 40''$ N. $17^{\circ} 45' 02''$ E. d) $54^{\circ} 36' 50''$ N. $16^{\circ} 28' 10''$ E.

Detaller. Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter. Sejlads til eller fra *Stolpmünde* kan dog i Tiden Kl. 0500—0700 og Kl. 2000—2200 (Sommertid) foregaa ad Ruten fra Punktet c. $54^{\circ} 40'$ N. $16^{\circ} 50'$ E. og N. efter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1241 1944.

(N. f. S. Nr. 34/1737. Berlin 1944.)

79. Tyskland. Jershöft NW. Forbudt Omraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Omraadet inden for en Linie gennem følgende Punkter er al Sejlads forbudt:

a) $54^{\circ} 38',5$ N. $15^{\circ} 38',0$ E. d) $54^{\circ} 39',0$ N. $16^{\circ} 22',0$ E.
 b) $54^{\circ} 45',0$ N. $15^{\circ} 42',0$ E. e) $54^{\circ} 30',0$ N. $15^{\circ} 45',0$ E.
 c) $54^{\circ} 56',3$ N. $16^{\circ} 03',8$ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1242 1944.

(N. f. S. Nr. 34/1738. Berlin 1944.)

80. Tyskland. Nest. Fast Skydeomraade.

Positioner. a) c. $54^{\circ} 16',5$ N. $16^{\circ} 06',5$ E.
 b) c. $54^{\circ} 17',5$ N. $15^{\circ} 57',0$ E.
 c) c. $54^{\circ} 19',0$ N. $15^{\circ} 57',0$ E.
 d) c. $54^{\circ} 22',0$ N. $16^{\circ} 11',5$ E.

Detaller. Skydeomraadet N. for *Nest* begrænses af

1. en Linie gennem Punkterne a), b) og c),
2. en Cirkelbue med Centrum i a) og Radius a)—c), og som gaar mellem Punkterne c) og d).
3. Linien d)—a).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1383 1944.

(N. f. S. Nr. 39/1964. Berlin 1944.)

81. Tyskland. Nest. Skydeøvelser.

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

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

Under Skydning om Dagen vises 2 internationale 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.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/71 1944.

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

82. Tyskland. Rügenwalde W. Fast Skydeomraade.

Positioner. a) c. $54^{\circ} 16'$ N. $15^{\circ} 38'$ E. c) c. $54^{\circ} 32'$ N. $15^{\circ} 58'$ E.
 b) c. $54^{\circ} 20'$ N. $16^{\circ} 05'$ E. d) c. $54^{\circ} 27'$ N. $15^{\circ} 34'$ E.

Detaller. Rügenwalde W. faste Skydeomraade begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.

Den S.-lige Del af Omraadet ligger i det midlertidige Skydeomraade *Rügenwalde*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1468 1944.

(N. f. S. Nr. 43/2145. Berlin 1944.)

83. Tyskland. Kolberg E. Skydeøvelser.

Tidspunkt. Hver Tirsdag og Fredag Kl. 0700—1800.

Positioner. a) c. $54^{\circ} 14'$ N. $15^{\circ} 36'$ E.
 b) c. $54^{\circ} 15'$ N. $15^{\circ} 42'$ E.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum foretages Skydeøvelser E. for *Kolberg*. Fareomraadet paa Søen begrænses:

Mod Vest af en Linie, der fra Punkt a) gaar i Retning 140° til Kysten.

Mod Øst af en Linie, der fra Punkt b) gaar i Retning 200° til Kysten.

Mod Nord af Forbindelseslinien a—b.

Skydeomraadet bliver ikke bevogtet.

Naar der skydes, vises paa hver af tre Signalmaster om Dagen 2 lodret for hinanden højste internationale Signalfag *B* og om Natten 3 Lys lodret for hverandre, det øverste rødt, de to nederste hvide.

Under korte Ophold mellem Skydningerne vises om Dagen en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Fiskeri inden for Omraadet forbudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/1662 1944.

(N. f. S. Nr. 51/2604. Berlin 1944.)

84. Tyskland. Kolberg NE. Spærret Omraade.

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

- a) $54^{\circ} 16' N. 15^{\circ} 38' E.$ c) $54^{\circ} 32' N. 15^{\circ} 58' E.$
 b) $54^{\circ} 20' N. 16^{\circ} 05' E.$ d) $54^{\circ} 27' N. 15^{\circ} 34' E.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/72 1944.

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

85. Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.

Position. Se nedenfor.

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

- a) $54^{\circ} 22',5 N. 15^{\circ} 37',0 E.$ c) $54^{\circ} 22',5 N. 15^{\circ} 31',75 E.$
 b) $54^{\circ} 19',5 N. 15^{\circ} 37',0 E.$ d) $54^{\circ} 19',5 N. 15^{\circ} 31',75 E.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/73 1944.

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

86. Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade. Sejladsforskrift.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/85 1945.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Inden for det i ovennævnte E. f. S. nævnte Skydeomraade er det forbudt at fiske med slæbte Bundredskaber samt at ankere i et Omraade c. 0,5 Sm E. og W. for Forbindelseslinien mellem Punkterne:

- a) $54^{\circ} 17',5 N. 15^{\circ} 36',5 E.$
 b) $54^{\circ} 24',0 N. 15^{\circ} 32',1 E.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 10/617 1944.

(N. f. S. Nr. 9/422. Berlin 1944.)

87. Tyskland. Kolberg NW. Fast Skydeomraade.

Position. c. $54^{\circ} 15',5 N. 15^{\circ} 20',0 E.$

Detaller. Et fast Skydeomraade findes NW. og W. for *Kolberg*; det begrænses af en Cirkellinie med Radius 6 Sm og ovennævnte Position som Centrum. Den daglige Skydetid er Kl. 0900—1900.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 50/1641 1944.

(N. f. S. Nr. 49/2483. Berlin 1944.)

88. Tyskland. Kolberg NW. Skydeøvelser.

Positioner. a) $54^{\circ} 10',2 N. 15^{\circ} 30',3 E.$ c) $54^{\circ} 13',8 N. 15^{\circ} 28',5 E.$

b) $54^{\circ} 12',2 N. 15^{\circ} 26',2 E.$ d) $54^{\circ} 11',5 N. 15^{\circ} 33',5 E.$

Detaller. Skydeøvelser afholdes indtil 31. Januar 1945 i et Omraade, der begrænses af Linien gennem ovennævnte Punkter.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag *B* lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Indløbet til *Kolberg* Havn samt fra Baaken paa E.-Molen. Om Natten vises samme Steder 3 Lys lodret for hverandre, det øverste rødt, de to nederste hvide.

I Pauser mellem Skydninger vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 44/1492 1944.

(N. f. S. Nr. 44/2188. Berlin 1944.)

89. Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.

Position. Se nedenfor.

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

Swinemünde Undervandssignal er ude af Virksomhed.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/74 1944.

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

90. Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.

Position. Kaiserfahrt Fyr: c. 53° 49' N. 14° 21' E.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding til en Dybde af 8,7 m i Farvandets Midte paa Strækningen *Stettin—Swinemünde* kan Skibe med stort Dybgaende 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 Sejrenden gøre Anmeldelse om Sejladsens Begyndelse til Lodskommandøren i *Swinemünde* eller til Lodsstationen i *Stettin*. Det vil da blive ham meddelt, om han kan tiltræde Sejladsen, eller om han maa vente, indtil et modgaaende, dybtstikkende Skib har passeret Sejrenden.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/75 1944.

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

91. Tyskland. Stettiner Haff. Grosses Stettiner Haff. Haffrinne E. Forbudt Omraade.

Position. Tønde 1: c. 53° 48',1 N. 14° 21',1 E.

Detaller. Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Omraadet mellem Linien gennem de sorte Spidstønder 1—6 og en Linie, der 0,5 Sm østligere løber parallelt med *Haffrinne* udfor de nævnte Spidstønder.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1245 1944.

(N. f. S. Nr. 34/1740. Berlin 1944.)

92. Tyskland. Greifswalder Oie. Forbudt Omraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Omraadet inden for en Linie gennem følgende Punkter er al Sejlads og Fiskeri forbudt:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 54° 11',5 N. 13° 49',0 E. | d) 54° 20',0 N. 13° 55',6 E. |
| b) 54° 15',0 N. 13° 46',6 E. | e) 54° 19',3 N. 13° 58',3 E. |
| c) 54° 18',5 N. 13° 49',0 E. | f) 54° 14',6 N. 14° 03',4 E. |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1246 1944.

(N. f. S. Nr. 33/1735 og 34/1762. Berlin 1944.)

93. Tyskland. Greifswalder Bodden Anduvning. Spærret Omraade.

Positioner. a) c. 54° 10' N. 13° 42' E. c) c. 54° 14',5 N. 13° 54' E.

b) c. 54° 12',2 N. 13° 42' E. d) c. 54° 05' N. 13° 54' E.

Detaller. Al Sejlads og Fiskeri er forbudt inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1012 1944.

(N. f. S. Nr. 24/1293. Berlin 1944.)

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

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

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 54° 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. |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/76 1944.

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

95. Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Alle Skibe og Fartøjer skal øjeblikkelig forlade nedennævnte Omraade, saa snart et i Omraadet værende Krigsskib gentagne Gange kipper internationalt Signalflag B.

Omraadet begrænses, som følger:

- | | |
|----------------------------|--------------|
| Mod Nord af Breddeparallel | 55° 00',0 N. |
| — Syd — | 54° 47',0 N. |
| — Øst — Meridianen | 14° 10',0 E. |
| — Vest — | 13° 34',0 E. |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 9/583 1944.

(N. f. S. Nr. 7/373. Berlin 1944.)

96. Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/77 1944.

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

97. Tyskland. Stralsund W.-lige Sejløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.

Detaller. 1. Skydeomraadet *Prohner Wiek A* begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

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

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

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

2. Skydeomraadet *Prohner Wiek B* begrænses af en Linie gennem Punkterne:

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/78 1944.

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

98. Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.

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

Skydeomraaderne er:

a. **Tirsdage og Fredage:**

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

b. **Lørdage:**

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

Signaler for Skydning vises fra en Mast ved Skydepladsen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/80 1944.

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

99. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Skydeomraader.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Et fast Skydeomraade begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $54^{\circ} 08' 57''$ N. $11^{\circ} 41' 16''$ E. c) $54^{\circ} 29' 02''$ N. $11^{\circ} 48' 17''$ E.
 b) $54^{\circ} 29' 02''$ N. $11^{\circ} 34' 17''$ E.

2. *Wustrow* Skydeomraade udvides E. over til en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $54^{\circ} 19' 54''$ N. $11^{\circ} 56' 10''$ E. c) $54^{\circ} 11' 55''$ N. $12^{\circ} 03' 09''$ E.
 b) $54^{\circ} 19' 54''$ N. $12^{\circ} 03' 09''$ E. d) $54^{\circ} 08' 56''$ N. $11^{\circ} 40' 16''$ E.

3. Et midlertidigt oprettet Skydeomraade begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a) $54^{\circ} 19' 54''$ N. $12^{\circ} 03' 09''$ E. c) $54^{\circ} 33' 54''$ N. $12^{\circ} 40' 13''$ E.
 b) $54^{\circ} 37' 55''$ N. $12^{\circ} 33' 15''$ E. d) $54^{\circ} 11' 55''$ N. $12^{\circ} 03' 09''$ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/1666 1944.

(N. f. S. Nr. 50/2540. Berlin 1944.)

100. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Skydeøvelser.

Position. Wismar c. 53° 54' N. 11° 28' E.

Detaller. I Wismar Bugt foretages indtil videre hver Tirsdag, Torsdag og Fredag Skydeøvelser fra Wismar Havneomraade. Den daglige Skydetid er Kl. 0700—0900 og Kl. 1800—2000.

Fareomraadet over Søen er en Sektor med Toppunktet i Wismar Havn og Radius 5,5 Sm. Sektorens Ydergrænse gaar omtrent gennem følgende Punkter:

- a) Hohen-Wieschendorf Pynt.
- b) Timmendorf Fyr.
- c) Kirchdorf.
- d) Damekow.

Sikkerhedshøjde: 4000 m.

Under Skydning vises Signaler herfor paa Signalmasterne paa Kysten ved Lodsstationen Timmendorf paa Poel og ved Lodsstationen i Wismar Havn. Saa vidt muligt bliver Skibe paa Søen advaret af Patrouillefartøjer.

Naar der skydes, er al Sejlads og Ophold forbudt i ovennævnte Fareomraade.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/987 1944.

(N. f. S. Nr. 21/1113. Berlin 1944.)

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

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

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

samt af Kystlinien mellem Punkterne e) og a).

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

Spidstønden i Punkt c) er muligvis ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/82 1944.

Kort Nr. 186.

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

102. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Boltenhagen—Rosenhagen. Fareomraade.

Positioner. a) 53° 58',9 N. 11° 14',1 E. d) 54° 00',6 N. 11° 00',2 E.

b) 54° 02',9 N. 11° 14',1 E. e) 53° 59',2 N. 10° 56',2 E.

c) 54° 02',9 N. 11° 06',2 E. f) 53° 57',9 N. 10° 56',2 E.

Detaller. Inden for Omraadet, begrænset af en Linie gennem ovennævnte Punkter samt af Kysten, foretages Skydeøvelser og andre militære Øvelser uden forudgaaende Meddelelse derom.

I Omraadet er det forbudt at nærme sig eller berøre udlagte Skydeskiver eller Sømærker. Anvisninger fra Krigsfartøjer inden for Omraadet skal ubetinget efterkommes.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 40/1396 1944.

(N. f. S. Nr. 40/2021. Berlin 1944.)

103. Tyskland. Neustädter Bugt. Fareomraade.

Positioner. a) c. 54° 01',2 N. 10° 52',3 E. c) c. 54° 03',2 N. 10° 48',1 E.

b) c. 54° 03',2 N. 10° 52',3 E. d) c. 54° 01',2 N. 10° 48',1 E.

Detaller. Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter, erklæres for til Stadighed at udgøre et Luftfareomraade.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 40/1397 1944.

(N. f. S. Nr. 40/2022. Berlin 1944.)

104. Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.

Position. a) c. 54° 06',4 N. 10° 55',5 E. c) 54° 07',8 N. 11° 04',0 E.

b) c. 54° 09',6 N. 11° 02',0 E. d) 54° 05',1 N. 10° 56',9 E.

Detaller. Al Sejlads er forbudt i Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1281 1944.

(N. f. S. Nr. 35/1770. Berlin 1944.)

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

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

- a) $54^{\circ} 28' 44''$ N. $10^{\circ} 03' 43''$ E. c) $54^{\circ} 35' 52''$ N. $10^{\circ} 10' 13''$ E.
 b) $54^{\circ} 36' 04''$ N. $10^{\circ} 09' 24''$ E. d) $54^{\circ} 28' 45''$ N. $10^{\circ} 04' 45''$ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/83 1944.

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

106. Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.

Position. c. $54^{\circ} 26',4$ N. $10^{\circ} 22',1$ E.

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

Ved Sejlads i dette Omraade skal udvises Forsigtighed.

Gentagelse af E. f. S. 1/84 1944.

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

107. Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.

Position. Kiel Fyrskib: c. $54^{\circ} 30'$ N. $10^{\circ} 15'$ E.

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

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/85 1944.

(Rügen Radio, 1. September 1939.)

108. Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

- a) $54^{\circ} 27',7$ 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) $54^{\circ} 27',4$ N. $10^{\circ} 12',2$ E.
 c) $54^{\circ} 29',4$ N. $10^{\circ} 16',7$ E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/86 1944.

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

109. Tyskland. Kiel Havn. Holtenu Red. Forbud mod Ankring.

Detaller. 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 $10^{\circ} 09' 57''$ E. og
 mod Syd af den N.-lige Grænse for Sejlløbet (Fyret ved N.-Siden af Kanal-
 munden i Pejling 270°).

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/87 1944.

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

110. (T). Tyskland. Kiel Havn. Møltenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.

Detaller. Paa hver af Pladserne

- a) $54^{\circ} 22' 51''$ N. $10^{\circ} 11' 38''$ E.
 b) $54^{\circ} 22' 50''$ N. $10^{\circ} 11' 41''$ E., c. 200 m W. for Tønden *Kiel 6 a*, udlægges en hvid-rød-hvid Spidstønde med rødt Flag til Afmærkning af et Maaleomraade. Strækningen mellem de to Tønder maa kun befares af Skibe, som foretager Maalinger, og som fører Signalet *Gamma* (internationalt Signalfag *Z*).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/88 1944.

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

111. Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/89 1944.

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

112. Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.

Detaller. 1. Ankring og Fiskeri er forbudt inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| a) 54° 28' (24") N. 9° 51' (53") E. | d) 54° 30' (23") N. 10° 04' (52") E. |
| b) 54° 29' (24") N. 9° 55' (24") E. | e) 54° 27' (06") N. 9° 51' (22") E. |
| c) 54° 30' (57") N. 10° 04' (25") E. | f) 54° 27' (32") N. 9° 51' (00") E. |

2. Al Besejling af nedennævnte to Omraader er forbudt:

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

- | | |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| a) 54° 28' 22" N. 9° 52' 02" E. | c) 54° 28' 23",5 N. 9° 52' 35" E. |
| b) 54° 28' 15" N. 9° 52' 10" E. | d) 54° 28' 31" N. 9° 52' 28" E. |

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

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| a) 54° 27' 32" N. 9° 51' 34" E. | d) 54° 27' 22" N. 9° 51' 48" E. |
| b) 54° 27' 28" N. 9° 51' 20" E. | e) 54° 27' 18" N. 9° 51' 31" E. |
| c) 54° 27' 25" N. 9° 51' 05" E. | f) 54° 27' 15" N. 9° 51' 20" E. |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/90 1944.

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

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

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

Omraade I: a) 54° 28' 44" N. 10° 03' 42" E. c) 54° 35' 52" N. 10° 10' 12" E.
b) 54° 36' 04" N. 10° 09' 23" E. d) 54° 28' 45" N. 10° 04' 44" E.

Omraade II: a) 54° 28' 51" N. 10° 03' 46" E. c) 54° 31' 00" N. 10° 00' 33" E.
b) 54° 30' 36" N. 9° 59' 59" E. d) 54° 29' 21" N. 10° 04' 11" E.

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

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 54° 28' 49" N. 10° 05' 09" E. | d) 54° 29' 04" N. 10° 03' 09" E. |
| b) 54° 28' 59" N. 10° 05' 09" E. | e) 54° 28' 49" N. 10° 03' 09" E. |
| c) 54° 29' 24" N. 10° 05' 09" E. | f) 54° 28' 39" N. 10° 03' 09" E. |

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/91 1944.

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

114. Tyskland. Eckernförde Bugt. Sømærke udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Position. c. 54° 28',5 N. 9° 57',3 E.

Detaller. 1. En sort Tønde med Stage er udlagt paa ovennævnte Plads. 20 m uden om Tønden ligger 6 røde Trætønder.

2. Det er forbudt at ankre og fiske i dette Omraade. Alle Tønderne skal passes om Bagbord.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1435 1944.

(N. f. S. Nr. 41/2066. Berlin 1944.)

(Se Tillæg.)

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

115. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.

Position. c. 56° 07',7 N. 12° 18',9 E.

Detaller. I Indløbet til Gilleleje Havn spærres Løbets W.-lige Halvdel af en Sandbarre med under 2,4 m Vand.

I Resten af Indløbet kan der ikke regnes med større Vanddybde, end at Skibe med et Dybgaaende af 2,5 m netop kan passere Løbet. Dybdeforholdene maa antages stadig at blive ringere.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, der markerer Løbets W.-Side, er flyttet noget E. efter.

Gentagelse af E. f. S. 4/464 1944.

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

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/93 1944.

117. Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Kabel udlægges.

Position. Helsingør Havn: c. 56° 02' N. 12° 37' E.

Detaller. I Anledning af de i Gang værende Havnearbejder i Helsingør Havn vil der i nær Fremtid yderligere blive 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 c. 100 m W. for Hovedet af den nye S.-lige Havnemole.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/1667 1944.

118. (T). Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.

Position. Helsingør Havn: c. 56° 02' N. 12° 37' E.

Detaller. Den nye Del af S.-lige Havnemole i Helsingør Havn er nu paa en Længde af c. 100 m ført op til en Højde af 2,1 m over Vandoverfladen.

Paa den resterende, c. 45 m lange Del af den nye Mole, der naar ud til c. 60 m E. t. S. for Pladsen for det nu nedrevne Lodshus paa den gamle Mole, er Arbejderne foreløbig ført op til 0,2 m over Vandoverfladen.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/1668 1944.

119. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret. Sømærke midlertidigt udlagt.

Position. Helsingør Havn Fyr: 56° 02' (06") N. 12° 37' (25") E.

Detaller. 1. Helsingør Havn Fyr, der viser rødt, fast Lys, paa den gamle S.-Moles Hoved lyser indtil videre kun imellem Pejlingerne 40° og 290°.

2. En hvid Stage med 1 Halmvisk er midlertidigt udlagt c. 60 m ESE. fra ovennævnte Fyr.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1342 1944.

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

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/95 1944.

121. Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.

Position. c. 55° 59',5 N. 12° 34',0 E.

Detaller. Ved *Espergærde* Havn er paabegyndt en Ombygning af Indfatningen for den S.-lige Mole samt for den SE.-lige Del af Havnepladsen.

Publikationer. Havnelods, Side 61.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/866 1944.

122. (T). Danmark. Sundet. Humløbæk Havn. Dybde aftaget.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/96 1944.

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

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/97 1944.

Publikationer. Danske Lods III, Side 27. Havnelods, Side 193 og 194.

124. (T). Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 53',1 N. 12° 32',9 E.

Detaller. Dybden i Indsejlingen til *Rungsted* Havn er midlertidigt aftaget til 2,8 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 9/585 1944.

125. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/98 1944.

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

126. Danmark. Sundet. Middelgrund's Fort. Forbudt Omraade.

Position. *Middelgrund Fort* c. 55° 43',2 N. 12° 40',2 E.

Detaller. Sejls og Fiskeri er forbudt i et Omraade, der strækker sig 200 m ud fra *Middelgrund's Fort*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1586 1944.

127. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.

Position. Se nedenfor.

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

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/99 1944.

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

Position. Se nedenfor.

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

a) 55° 42' 18" N. 12° 38' 40" E.

b) 55° 42' 20" N. 12° 38' 42" E.

c) 55° 42' 19" N. 12° 38' 44" E.

Fyrene viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Synsvidde: 0,5 à 1,0 Sm.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/100 1944.

Kort Nr. 134 og 133.

129. Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Skudehavn S. Kloakledning under Udførelse.

Positioner. a) 55° 42' (46") N. 12° 36' (11") E.

b) 55° 42' (42") N. 12° 36' (29") E.

Detaller. En Kloakledning udlægges mellem Punkterne a) og b).

Overkant af Ledningen ligger i c. 1/2 m Dybde. Indtil det Tidspunkt, hvor Ledningsstrækningen forsynes med en beskyttende Mole, der føres op til 1 m Højde over Havfladen, vil Ledningen blive markeret ved en dobbelt Lægterrække, forsynet med grønt Flag.

Kort Nr. 134 og 133.

Publikationer. Havnelods, Side 123.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 34/1222 1944.

130. (T). Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.

Position. 55° 42' (42") N. 12° 36' (26") E., c. 70 m N. for *Z-Bølgebryderens* Forlængelse.

Detaller. I Forbindelse med Kloakarbejdet ved *Svanemøllebugten* vil der paa ovennævnte Plads blive tilvejebragt en Arbejdsø paa c. 400 m².

Gentagelse af E. f. S. Nr. 4/465 1944.

131. (T). Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/101 1944.

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

132. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/102 og 38/1343 1944.

Position. Se nedenfor.

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

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

b) Omraadet, der begrænses

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

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

Publikationer. Danske Lods III, Side 37. Havnelods Side 127.

133. (T). Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.

Position. 55° 42' (20") N. 12° 36' (57") E.

Detaller. Duc d'Alben, der staar c. 85 m inden for *Trekroner N.* Bølgebryder, maa indtil videre kun benyttes til Svajning for Deviationsundersøgelse af Skibe paa indtil 2500 Brutto Register Tons.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 9/586 1944.

134. (T). Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Fyr midlertidigt slukket.

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

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/103 1944.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/104 1944.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/105 1944.

137. (P). Danmark. Sundet. Københavns Havn. Sydhavnen. Belvederekanalen. Spærring udlægges.*Position.* 55° 39' (20") N. 12° 33' (27") E., c. 120 m N. for *Frederiksholmsløbet*.*Detaller.* I *Belvederekanalen* vil paa ovennævnte Plads blive udlagt en Spærring.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/367 1944.

138. Danmark. Sundet. Flakfort. Forbudt Omraade.*Position.* c. 55° 42' N. 12° 44' E.*Detaller.* Det er forbudt at fiske inden for en Afstand af 200 m fra *Flakfort*; endvidere er Tillægning til Fortøen og Molen forbudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1471 1944.

(N. f. S. Nr. 42/2110. Berlin 1944.)

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/106 1944.

140. Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb. Forbud mod Fiskeri.

<i>Positioner.</i> a) <i>Flakfort</i>	55° 42',2 N. 12° 44',1 E.
b) <i>Saltholm</i> NW.-Hjørne	55° 40',0 N. 12° 45',0 E.
c) <i>Amager</i> E.-Kyst	55° 40',0 N. 12° 38',3 E.
d) <i>Trekroner</i>	55° 42',2 N. 12° 37',1 E.
e) <i>Middelgrund</i> N.-ligste grønne Spidstønde	55° 42',5 N. 12° 40',7 E.

Detaller. Alt Fiskeri er forbudt inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1587 1944.

141. Danmark. Sundet S.-lige Del. Spærring udlagt.*Positioner.* a) 55° 33',9 N. 12° 37',6 E. c) 55° 30',5 N. 12° 47',7 E.

b) 55° 35',3 N. 12° 40',9 E. d) 55° 27',5 N. 12° 46',8 E.

Detaller. En Spærring er udlagt inden for Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter, og i hvilket al Sejlads og Fiskeri er forbudt. Omraadet kan dog passeres ad de paabudte Ruter. Ankring inden for Omraadet er ligeledes forbudt undtagen paa den tidligere foreskrevne Ankerplads.*Kort* Nr. 133, 132 og 130.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1615. 1944.

(N. f. S. Nr. 48/2446. Berlin 1944.)

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

Position. Se nedenfor.

Detaller. I den N.-lige Indgang til *Sundet* er paa *svensk* Søterritorium udlagt Skibsfartshindringer mellem Breddeparallelernerne $56^{\circ} 07' N.$ 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.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/107 1944.

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

143. Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsbestemmelser.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/108, 23/949 og 29/1117 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I. Ved Ruten *Malmö—Kullen* er, naar der ikke er Ishindringer i *Sundet*, udlagt Lystønder samt sort- og hvidmalede Stager og Tønder paa følgende Pladser:

1. $55^{\circ} 38',90 N.$ $12^{\circ} 57',72 E.$
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. $55^{\circ} 41',60 N.$ $12^{\circ} 54',80 E.,$ med 2 Balloner.
5. $55^{\circ} 42',43 N.$ $12^{\circ} 53',90 E.$
6. $55^{\circ} 43',31 N.$ $12^{\circ} 52',90 E.,$ med 1 Ballon.
7. $55^{\circ} 44',20 N.$ $12^{\circ} 51',94 E.$
8. $55^{\circ} 45',08 N.$ $12^{\circ} 50',95 E.$ Rødmalet Lys- og Fløjtetønde, hv. Et-Blink hver 3^s .
9. $55^{\circ} 49',68 N.$ $12^{\circ} 45',90 E.$
10. $55^{\circ} 53',20 N.$ $12^{\circ} 44',30 E.$ Lystønde, r. Et-Blink hver 3^s .
11. $55^{\circ} 54',60 N.$ $12^{\circ} 44',50 E.$
12. $55^{\circ} 55',55 N.$ $12^{\circ} 43',20 E.$ Lystønde, r. Et-Blink hver 3^s .
13. $55^{\circ} 59',80 N.$ $12^{\circ} 41',30 E.$ Lystønde, hv. Et-Blink hver $1,5^s$.
14. $56^{\circ} 03',70 N.$ $12^{\circ} 39',50 E.$ Lystønde, r. 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. $56^{\circ} 06',70 N.$ $12^{\circ} 34',00 E.$ Lystønde, hv. Et-Blink hver 3^s .
18. $56^{\circ} 09',00 N.$ $12^{\circ} 31',00 E.$ Lys- og Fløjtetønde, hv. Tre-Blink hver 9^s .
19. $56^{\circ} 11',70 N.$ $12^{\circ} 29',50 E.$
20. $56^{\circ} 13',50 N.$ $12^{\circ} 28',50 E.$
21. $56^{\circ} 15',70 N.$ $12^{\circ} 27',30 E.$
22. $56^{\circ} 18',00 N.$ $12^{\circ} 26',00 E.$

Lystønderne paa Pladserne 10, 12, 13, 14, 17 og 18 er sort- og hvidmalede.

N.-gaaende Skibe skal, naar ingen særlig Vinterrute er etableret, holde sig paa E.-Siden af Sømærkerne og S.-gaaende Skibe paa W.-Siden. Sømærkerne bør passeres i c. 50 m Afstand.

Enkelte Stager kan eventuelt blive ombyttet med Tønder.

II. Mellem Pladserne 17 og 18 er paa Grund af Skibsfartshindringen mellem $56^{\circ} 07',00 N.$ og $56^{\circ} 08',50 N.$ 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 udfor *Viken* er i Forbindelse hermed forandret (E. f. S. Nr. 27/1736 1940).

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

- III. Under Sejlads fra *Pinhättan* til dansk Territorium skal W.-gaaende Skibe holde N. om den sort-hvide Stage c. 1 Sm W. for *Pinhättan* og E.-gaaende S. om samme Stage.
- IV. Nedennævnte Havne bør fra Sejlruiterne anduves fra følgende Pladser:
Malmö fra den S.-ligste sort-hvide Stage paa *Malmö* Red.
Landskrona fra Lystønden paa 55° 53',20 N. 12° 44',30 E.
 Anduvning af *Rå* og *Kopparverkets* Havne sker fra Lystønden paa 55° 59',80 N. 12° 41',30 E.
Hälsingborg fra Skæringspunktet mellem Sejlruiten og en Linie fra *Hel-singør* 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 gøre dette efter de Anvisninger for Sejlads i minefrie Sejlløb (Kurs-anvisninger), der gives af Chefen for den svenske Marine, og som udleveres fra Marinens Søfartskontor.
- VI. Sejladsforskrifter for *Sundet* S.-lige Del og mellem *Malmö* og *Smygehuk*.
 Af Hensyn til Minefaren bør Søfarende paa svensk Territorium nøje følge følgende afmærkede Sejlruiter:
1. *Flintrännan* fra den S.-ligste sort-hvide Stage i Sejlruiten *Malmö—København* (55° 38',90 N. 12° 57',72 E.) til Lystønden *Oskarsgrundet SW.* (55° 34',51 N. 12° 48',88 E.).
 2. *Trindelrännan* fra Sejlruiten *Malmö—København* til den røde Stage med opadvendt Kost paa 55° 33',50 N. 12° 49',42 E.
 3. Ruten fra de i Punkterne 1 og 2 henholdsvis nævnte *Oskarsgrundet SW.* Lystønde og røde Stage med opadvendt Kost og videre enten
 - a) gennem *Kogrundsrännan* til Sømærket ved *Ensten* eller
 - b) 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° 28',5 N. 12° 53',2 E.
 I *Kämpingebukten*: Fyrskib Nr. 28 paa 55° 22',00 N. 12° 59',00 E.
 Fyrskibene har ingen Fyrbelysning.
 4. Fra Sømærket ved *Ensten* paa 55° 23',00 N. 12° 43',55 E. følges Neutralitetsløbet rundt om *Falsterbo* til *Klapperåsens* Stage paa 55° 21',05 N. 12° 58',05 E. og herfra til Lystønden *Trelleborgs redd* paa 55° 20',54 N. 13° 08',77 E.
 5. Fra *Falsterbokanalen* S.-lige Indsejling til 150 m W. og S. for Fyrskib Nr. 28 i *Kämpingebukten* (55° 22',00 N. 12° 59',00 E.) eller Pladsen for dette og herfra til 150 m S. for den røde Stage med 2 opadvendte Koste paa 55° 20',70 N. 13° 05',95 E. ved *Stavstens rev* og videre til Lystønden *Trelleborgs redd*.
 6. Fra Lystønden *Trelleborgs redd* til 100 m S. for Lystønden *Kullagrund* paa 55° 18',40 N. 13° 16',00 E. og videre til 100 m N. for den sorte Stage med 2 Balloner (Neutralitetsløbsafmærkning) paa 55° 17',75 N. 13° 21',08 E., S. for *Smygehuk*.
- VIII. Følgende Sejlløb bør ikke benyttes.
 A) *Lernacksrännan*.
 B) Ruten, der fra *Trindelrännans* Stage med 2 Koste gaar mod Syd til *Klagshamn* Bredde.
- IX. Under Isforhold vil de i Punkt I nævnte Lystønder blive inddraget og erstattes da eventuelt med Vintersømærker.
 (U. f. s. Nr. 52/2679. Stockholm 1944.)

144. Sverige. Sundet. Sejlroute for Vinteren.
 Annulleret.

145. (T). Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.*Position.* c. 56° 18' N. 12° 27' E.*Detaller.* Afgivelse af Signaler for Vrag ved *Kullen Fyr* er midlertidigt indstillet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/110 1944.

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

146. Sverige. Sundet. Hälsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*Position.* c. 56° 02',5 N. 12° 41',0 E.*Detaller.* Indenfor det forbudte Omraade ved *Hälsingborg* Havn maa Ankring og Fiskeri ikke finde Sted i kortere Afstand end 300 m fra de yderste Havnemoler.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/111 1944.

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

147. (T). Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*Position.* c. 55° 37' N. 13° 00' E.*Detaller.* Uddybningsarbejder foretages i *Malmö* Havn i Omraadet mellem *Frihavns-* og *Centralhavnsrenderne*. Det henstilles til de Søfarende at udvise Forsigtighed under Passage af Uddybningsmaskinen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/112 1944.

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

148. Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Lods- og Fyrskibet *Malmö Redd* er udlagt paa sin sædvanlige Plads, 55° 38',52 N. 12° 56',95 E.2. Den paa Fyrskibet *Kalkgrundets* Plads paa 55° 36',83 N. 12° 53',42 E. udlagte cylindriske Tønde er ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 1,5^s, Blink 0,3^s, Mørke 1,2^s.3. Den paa Fyrskibet *Oskarsgrundets* Plads paa 55° 35',52 N. 12° 50',77 E. udlagte cylindriske Tønde er ombyttet med en rødmalet Lys- og Fløjte-tønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 2^s, Mørke 3^s.*Kort* Nr. 130, 132 og 125.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/113 1944.

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

149. Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder.*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/948 og 30/1137 1944.*Position.* *Limhamn norra Fyr*: c. 55° 36' N. 12° 56' E.*Detaller.* Fra *Limhamn norra Fyr* skal en Bølgebryder strække sig 250 m i NE.-lig Retning.

(U. f. s. Nr. 22/1151 og 27/1413. Stockholm 1944.)

150. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*Position.* c. 55° 07',0 N. 12° 14',1 E.*Detaller.* Sandet paa S.-Siden af den gravede Rende ind til *Bøgestrømmen* 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 følger:

- Nr. 1: 33 m.
- 2: 30 m.
- 3: 27 m.
- 4: 14 m.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/114 1944.

151. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 47/1568 1944.*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.

Detaller. Ved Opmaalingen den 20. December 1944 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,9 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 3,2 m i W.-Siden af Renden.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/1672 1944.

152. Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masned-sundbroen.

Position. c. 54° 59',8 N. 11° 53',7 E.

Detaller. I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 100 m fra *Masned-sundbroen*.

Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/117 1944.

153. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.

Position. c. 54° 52',3 N. 11° 45' E.

Detaller. Dybden ved *Guldborg Bro* paa *Lolland* er aftaget til 3,2 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/119 1944.

154. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 57',1 N. 11° 17',3 E.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Urne Fiskerihavn* og i Indsejlingsrenden til Havnen midlertidigt aftaget til 2,0 m.

Publikationer. Danske Lods III, Side 205. Havnelods, Side 218.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/120 1944.

155. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejlanvisning.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Ny Fyrlinie etableret.

Paa *Agersø* er tændt nedennævnte 2 Ledefyr, der, holdt overet i Pejling 328°, leder gennem den E.-lige Del af *Omø Sund*.

a) Bagfyret: Det i Fyr-Fortegnelsen Nr. 708 a anførte *Agersø* Bagfyr paa 55° 11' 57" N. 11° 10' 49" E. paa *Agersø* SW.-Pynt. Fyret er midlertidigt forandret til at vise hvidt, fast, stærkt Lys, synligt i en Vinkel paa 4° paa hver Side af Pejling 330°, hvorefter Lysstyrken hurtigt aftager til begge Sider. Iøvrigt er Fyret uforandret.

b) Forfyret: 254,5 m 148° fra Bagfyret. Fyret viser grønt, fast, stærkt Lys i en Vinkel paa 4° paa hver Side af 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 *Omø Sund* bør indtil videre foregaa i den i Punkt 1 anførte nyoprettede Fyrlinie, dog bør man Nord for Grænselinien mellem rødt og grønt Lys i *Helleholm Fyr* benytte den gamle *Agersø* Fyrlinie (ændret som anført i Punkt 2) af Hensyn til Landgrunden ved *Agersø*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/121 1944.

156. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.

Position. c. 55° 12',7 N. 11° 12',2 E.

Detaller. Dybden i *Agersø Havn* er midlertidigt aftaget til c. 2,5 m.

Kort Nr. 143, 142, 140 og 160. Danske Lods III, Side 188. Havnelods, Side 37.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/122 1944.

- 157. (T). Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde i Indløb aftaget.**
Position. c. 55° 29',6 N. 11° 10',6 E.
Detaller. Dybden i Indløbet til *Mullerup Havn* er aftaget til c. 2,9 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1018 1944.
- 158. (T). Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.**
Position. *Korsør:* c. 55° 20' N. 11° 08' E.
Detaller. Dybden ud for Anlægspladsen for Tankskibe i *Korsør Yderhavn* er aftaget til 6,6 à 7 m. Oprensning til normal Dybde — 8 m — vil indtil videre ikke finde Sted.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/125 1944.
- 159. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. *Nyborg:* c. 55° 18' N. 10° 48' E.
Detaller. Dybden i Sejlrenden til *Nyborg* er midlertidigt aftaget fra 7,5 m til 7,0 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/126 1944.
- 160. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.**
Position. 55° 18' (22") N. 10° 47' (43") E.
Detaller. Det er forbudt at ankre i Indløbet til *Nyborg Havns Vesterhavn*. Stedet er paa begge Sider af Havneindløbet afmærket med et Skilt, mærket *Kabel*.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/127 1944.
- 161. (T). Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeborg Havn Indsejling. Dybde.**
Position. c. 55° 08',2 N. 10° 47',4 E.
Detaller. Dybden i Indsejlingen til *Lundeborg Havn* er nu 2,5 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/128 1944.
- 162. (T). Danmark. Store-Bælt. Omø Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. 55° 10',3 N. 11° 09',9 E.
Detaller. Paa Grund af Tilsanding kan der i Indløbet til *Omø Havn* midlertidigt kun regnes med en Dybde af 1,2 à 1,5 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/129 1944.
- 163. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.**
Tidligere E. f. S. Nr. 35/1274 1944.
Position. c. 54° 51' N. 10° 33' E.
Detaller. Ved Kontrolmaalingen den 31. December 1944 af det nye Sejlløb i *Klørdyb* fandtes Dybden ikke at være under 2,8 m.
- 164. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.**
Position. c. 54° 53',4 N. 10° 25',1 E.
Detaller. Dybden i *Ærøskøbing Havn* er, som følger:
 I *Store-Havnebassin*, E.-lige Del: c. 5 m.
 I — — — — —, W.-lige — : c. 3,7 m.
 I *Søndre-Havn*: c. 4,3 m.
 I Indløbet: c. 5 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/131 1944.
- 165. (T). Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.**
Position. c. 55° 37',5 N. 9° 51',8 E.
Detaller. *Trælle Næs Fyr* er midlertidigt fjernet.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/133 1944.
- 166. Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.**
Position. c. 55° 34',2 N. 10° 04',9 E.
Detaller. Efter endt Oprensning er Dybden i Indsejlingen til *Bogense Havn* 4,1 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 28/1102 1944.

167. Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.*Tidligere E. f. S.* Nr. 45/1519 1944.*Position.* c. 55° 31' N. 9° 43' E.*Detaller.* Lodsning gennem *Lillebæltsbroen* vil kunne foretages for Skibe og Baade, som ønsker dette, og uden Udgift for de paagældende.**168. Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.***Position.* 55° 29' (28") N. 9° 31' (35") E.*Detaller.* Vraget af et middelalderligt Skib er fundet i *Kolding Fjord* c. 1630 m 96° fra Hovedet af *Kolding Havns Fiskeri- og Lystbaadehavns E.-Mole* og c. 280 m S. for *Kolding Ledefyr*linie. Vraget er afmærket ved, at der over hver af dets Stævne er udlagt en Vager.

Da det er Nationalmuseets Hensigt, saa snart der atter indtræder normale Forhold, at forsøge paa at hæve Vraget, der er af stor kulturhistorisk Interesse, henstilles det til de søfarende ikke at komme den udlagte Afmærkning for nær og i Særdeleshed ikke at ankre eller fiske med Bundredskaber paa eller i Nærheden af Pladsen.

Kort Nr. 156, 151 og 150.Gentagelse af *E. f. S.* Nr. 1/135 1944.**169. (T). Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.***Position.* c. 55° 21',7 N. 9° 36',2 E.*Detaller.* I *Hejlsminde Havn* er der sandet saa stærkt til, at Tillægning til Bolværk ikke kan finde Sted.Gentagelse af *E. f. S.* Nr. 1/136 1944.**170. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.***Tidligere E. f. S.* Nr. 14/743 og 23/951 1944.*Positioner.* a) c. 55° 03',6 N. 9° 34',3 E.

b) c. 55° 03',7 N. 9° 34',7 E.

Detaller. Det er forbudt at ankre og at fiske i Forbindelseslinien mellem Punkterne a) og b).*Kort* Nr. 151, 152 og 150.

(N. f. S. Nr. 13/664. Berlin 1944.)

171. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i et Omraade inden for en Linie gennem nedenævnte Punkter:

a) 55° 01',5 N. 9° 28',2 E. c) 55° 02',4 N. 9° 34',7 E.

b) 55° 01',1 N. 9° 29',7 E. d) 55° 02',9 N. 9° 34',4 E.

Kort Nr. 151 og 152.Gentagelse af *E. f. S.* Nr. 1/137 1944.

(N. f. S. Nr. 49/2730. Berlin 1943.)

172. (T). Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Oplysning om Dybde i Indsejlingen.*Position.* c. 54° 56',0 N. 10° 02',9 E.*Detaller.* En Oprensning af Sejlrenden til Havnen er foretaget. Det tilraades, at Anløb af Havnen kun finder Sted gennem Sejlrenden (Fyrlijen), hvor der for Tiden er en mindste Dybde af 4,8 m.Gentagelse af *E. f. S.* Nr. 30/1152 1944.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

173. Danmark. Fakse Bugt. Hellehavn Nakke NNW. Vrag.
Position. c. 55° 02' N. 12° 30' E., c. 2 Sm NNW. for *Hellehavn Nakke*.

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

174. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort NE. t. N. Vrag fjernet.
Tidligere E. f. S. Nr. 49/1614 1944.
Position. c. 55° 45',₅ N. 12° 43',₄ E., c. 2,9 Sm 38° fra *Middelgrunds Fort Fyr*.
Detaller. Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

175. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Hjælm Ø. Lodsmærke fjernet.
Position. ca. 55° 50',₄ N. 11° 46',₅ E.
Detaller. *Hjælm Ø* Lodsmærke (hvid Stang med rund Plade) er nedrevet.
Kort Nr. 163, 160 og 140.
Publikationer. Søm.Fort Side 86, Nr. 1.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

176. (T). Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
Position. *Bognæs SE*. Lystøndes Plads: c. 55° 44',₆ N. 11° 47',₀ E.
Detaller. Den yderste røde Stage ved N.-Siden af den gravede Rende i *Holbæk Fjord* og c. 0,1 Sm SW. t. W. for *Bognæs SE*. Lystønde er midlertidigt flyttet til denne, nu inddragne Lystøndes Plads.

177. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr atter tændt.
Tidligere E. f. S. Nr. 1/146 1944 udgaar.
Position. 55° 49' (02") N. 10° 38' (44") E.
Detaller. *Ballen Havn* Fyr paa N.-Molens Hoved er atter tændt og i Orden.

DANSK

SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Labore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
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 Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

... og
Pilsner
det er

HOF





Medlemsliste

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 2

FREDAG 12. JANUAR 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Ligesaa naturligt det er, at man ved Aarsskiftet forsøger at tegne et Billede af det Aar, der gik, ligesaa naturligt er det, at vi i Aarets første Beretning forsøger at løfte en Flig af det Slør, der skjuler Fremtiden.

Medens den første Opgave jo er relativ let, idet det drejer sig om at give Essensen af de 50 forudgaaende Beretninger, saa er det sidste Problem praktisk talt uløseligt.

Den Ligning, der skal løses, er fuld af Ubekendte, og det store X er naturligvis, hvorledes vil den militære Udvikling forme sig i de kommende Maaneder.

Kommer Freden ikke i Aar, er der næppe Grund til at tro, at de kommende 12 Maaneder vil adskille sig væsentligt fra de 12, vi lige har sagt Farvel til. Baade paa Markederne i vore hjemlige Farvande og paa Markederne uden for Blokadezonen ligger Forholdene i saa faste Rammer, at der i hvert Fald rate-mæssigt ikke er Grund til at vente større Ændringer. Krigens Udvikling kan naturligvis medføre, at Bevægelsesfriheden paa vore hjemlige Markeder bliver yderligere indskrænket; de svenske Foranstaltninger sidste Efteraar vedrørende fremmed Skibsfart inden for de svenske Territorialfarvande, var saaledes en alvorlig Paamindelse om, at vi kan komme ud for betydelige Vanskeligheder i Krigens Slutfase.

Og faar vi Fred i Aar, hvad kan vi saa vente af Fremtiden? Dette Spørgsmaal kan kun besvares med en Række nye Spørgsmaal som: Hvorledes vil Krigens Afslutning forme sig? og: Hvilke Faktorer af politisk og økonomisk Art vil komme til at beherske Udviklingen hos os, og i den Verden uden om os, som vi er afhængige af, ikke alene for vor Skibsfarts, men for hele vort Samfundslivs Vedkommende? — Den, der kan give Svaret paa de sidste Spørgsmaal, vilde ogsaa kunne fortælle os en Del om det første.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder siden vor sidste ordinære Fragtberetning foreligger der kun faa Meddelelser. Amerikanerne har frigivet yderligere Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien, Sydamerika o. s. v., ligesom ogsaa Malmfarten fra Brasilien, Sukkerfarten fra Cuba og de andre vestindiske Øer og Salpeterfarten fra Chile til Golfen og Northern Range har faaet adskillige Baade tildelt. Om nogen Ændring i Raten foreligger intet.

Englænderne søger stadig Tonnage for de sædvanlige Kullaster fra Østkysten og Wales til de kendte Destinationer.

Paa de frie Markeder er Forholdene ogsaa uden nogen Forandring. Der er stadig et kæmpemæssigt Udbud af Ladninger, men kun faa disponible Skibe. Raten for Hvede fra Buenos Aires til Lissabon ligger nominelt paa \$60, men mange Tegn tyder paa, at en passende Baad kan faa betydeligt mere. De øvrige Noteringer, der er fremme, er iøvrigt ogsaa Gængsere fra sidst.

I vore hjemlige Farvande har Aktiviteten været noget begrænset, men der er dog nomineret nogle Baade for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne. Der er ligeledes kommet et nyt større Parti Kartofler i Markedet til Norge til den uforandrede Rate af n. kr. 35, hvorimod det har knebet noget med de

sædvanlige Salpeterlaster fra Skiensfjorden til Danmark.

DAMPSKIBSSELSKABET »HEIMDAL« FEJRER 50 AARS JUBILÆUM

Paa Tirsdag — den 16. Januar — er det 50 Aar siden, at Skibsfører *Martin Carl* af den kendte Carl'ske Slægt, der i saa udpræget Grad har sat sine dybe Spor i den danske Skibsfarts Historie, stiftede Dampskibsselskabet *Heimdal* og dermed lagde Grunden til en Rederivirksomhed, der gennem Aarene har haft stor Betydning, og fra Starten har nydt den største Anseelse.

Rederiet »Heimdal« begyndte med en Damper paa 2.000 Tons d.w., beregnet til Nord- og Østersø-Farten, og det blev da ogsaa i denne Fart, Rederiet øvede sin Virksomhed i den første Periode. Under forrige Verdenskrig havde Dampskibsselskabet dog to Gange et af sine Skibe i Amerika for at skaffe Forsyninger hjem til Danmark i Form af Kornlaster. I samme Periode var et Skib paa Grønland efter Kryolit. Før Krigen fra 1914 til 18 havde Dampskibsselskabet 13 Skibe, men da Krigen var Slut i 1918, var der kun 4 Skibe tilbage. 9 Dampere var saaledes krigsforlist.

I Aaret 1924 begyndte »Heimdal« en Genopbygning af Flaaden, og man valgte da mere moderne Skibstyper, der — selv om de ganske vist var bygget til Nord- og Østersøfarten — dog ogsaa var egnet til andre Farter. I Aarene fra 1928 til 1930 havde »Heimdal« saaledes tre af sine Skibe i Timecharter i Amerika og Vestindien-Farten. I Begyndelsen af Trediverne kom de mørke Aar for den danske Skibsfart, og »Heimdal« maatte ogsaa da yde sin Tribut til Op-lægningerne.

Da den danske Skibsfart i 1935 kom paa Fode igen, slog Rederiet ogsaa ind paa det oversøiske Marked og arbejdede sig godt ind. Selskabets to sidste Nybygninger, *Kalø* og *Axel Carl*, er saaledes udpræget bygget med oversøisk Fart for Øje. Dette gælder navnlig *Axel Carl*, der er særdeles egnet til de lange Rejser og Tropfarten.

Rederiet disponerer i Dag kun over eet Skib, nemlig Damperen *Martin Carl*, og af de tre Skibe, der var uden for Spærrezone, ved man, at Damperen *Samsø* er forlist.

I 1913 optog Skibsreder *Martin Carl* sin ældste Søn, *H. P. Carl*, i Rederiet, og ved Skibsreder *Martin Carls* Død optog *H. P. Carl* Broderen *Axel Carl* i »Heimdal«, men efter dennes Død i 1936 blev Skibsreder *H. P. Carl* Eneindehaver, indtil han for et Par Aar siden optog sin Søn, cand. jur. *Jørgen Carl* i det ansete gamle Familiefirma.

Der vil blive udsendt en Bog, der ikke alene skildrer Rederiets Liv gennem det halve Aarhundrede, men tillige fortæller om Slægten Carl. Navnet Carl er uløseligt knyttet til dansk Skibsfart gennem mere end et Aarhundrede, og en Bog om denne Slægts Mænd vil tillige give et Billede af vor Skibsfarts Historie.

B & W OPSIGER PARTIALOBLIGATIONS-LAANET AF 1933

Bestyrelsen for Aktieselskabet *Burmeister & Wain's* Maskin- og Skibsbyggeri har opsagt Selskabets 5½ pCt. Partialobligationslaan af 1933 til Indfrielse pr. 1. September 1945. Indfrielsen sker ved Privatbanken i Kjøbenhavn og Den Danske Landmands-bank.

Det nu opsagte Laan, der blev optaget i Forbindelse med Nyordningen af Selskabet i 1933, var oprindelig paa 6 Mill. Kr. med Pant i Selskabets Grunde med Bygninger, Driftsinventar og Driftsmateriel, og med Amortisation ved Udtrækning af en Tyvendedel af Laanets Paalydende aarlig, første Gang i September 1937 til Udbetaling 1. Marts 1938. Efter sidstnævnte Dato kan Selskabet indfri Restgælden med et halvt Aars Varsel til en Rentetermin: 1. Marts eller 1. September.

Laanet blev overtaget af et Konsortium, bestaaende af Nationalbanken, Privatbanken, Landmandsbanken og Handelsbanken samt Havnevæsenet i København, Dansk Arbejdsgiverforening, Assurance-Kompagniet Baltica, Burmeister & Wain's tidligere Bestyrelse ved Fabrikant Jarl, Carlsberg Bryggerierne, Dampskibsselskabet Norden, Det forenede Dampskibs-Selskab, Akts. Højgaard & Schultz, Københavns Frihavns Akts., Skibsreder A. P. Møller, C. Schou's Fabriker og Det Østasiatiske Kompagni m. fl.

Den 16. Marts 1933 blev Laanet udbudt offentligt til pari Kurs. Laanets Restgæld andrager — efter at den ordinære Udtrækning pr. 1. Marts 1945 af 300.000 Kr. Obligationer har fundet Sted — 3.600.000 Kr.

NYT REDERI

Under Navnet *Rederiaktieselskabet af 1944* er der i disse Dage indregistreret et Aktieselskab med en fuldt indbetalt Kapital paa 125.000 Kr. i Ihænder-aktier. Selskabets Formaal er »at drive Rederivirksomhed og dermed i Forbindelse staaende Virksomheder samt at finansiere, oprette og participere i tilsvarende Virksomheder«. Selskabets Stiftere er Skibsreder Oluf Svendsen, der tillige er Bestyrelsens Formand og Selskabets administrerende Direktør, endvidere Skibsreder A. H. Asmussen og Befragter Chr. M. Andersen, der sammen med Skibsreder Svendsen udgør Bestyrelsen.

Der foreligger endnu intet om et eventuelt Skibskøb.

Rederi- og Befragtningsfirmaet *Oluf Svendsen* i Toldbodgade, hvortil ogsaa Befragter Chr. Andersen er knyttet, disponerer for Tiden over Damperne »Lynæs« og »Bes« samt Motorskibet »Japos«.

NY UNDERDIREKTØR PAA AALBORG VÆRFT

Statsautoriseret Revisor, Kontorchef E. G. Sørensen, Aalborg Værft, er udnævnt til Underdirektør. Den nye Underdirektør er 48 Aar gammel og har været knyttet til Værftet siden 1937, da han kom fra Revisions- og Forvaltningsinstituttet. Før den Tid havde han bl. a. i 12 Aar været ansat i et udenlandsk Shippingfirma.

HAVNE- OG MOLEANLÆG OG INDDÆMNINGS-ARBEJDER

I sit sidst udkomne Nummer bringer *Dansk Ingeniørforenings Medlemsblad Ingeniøren* en Oversigt over danske Havne- og Moleanlægsarbejder.

Vandbygningsdirektoratet har Planer om Udvidelse og Udbygning af »Frederikshavn« og »Skagen« Havne, samt om en Forlængelse af »Ledemolen« ved »Hvide Sande«, og en »Spærremole i Esbjerg« Havn til $\frac{1}{2}$ Mill. Kr.

Københavns Havn arbejder med de endelige Planer for Havnens Udvidelse og Fremtid, og der kan formentlig snart ventes Betænkning fra den nedsatte Kommission. Samtidig samarbejder Havnen med Stadsingeniørens Direktorat paa Projektet til den nye »Langebrog«.

Mange *Provinshavne* har Planer for Anlægs- og Udvidelsesarbejder, men hvorledes det skal gaa med alle disse Arbejder, er formentlig i nogen Grad afhængig af Arbejdet i den Kommission, der er nedsat for at overveje Spørgsmaalet om en Rationaliseringsplan for Landets Havne.

Om Dæmnings- og Inddæmningsarbejder hedder det: Arbejdet paa *Rømdæmningen*, der forestaas af *Vandbygningsdirektoratet* og udføres af *A/S. Monberg & Thorsen* og *Kampsax*, har været fortsat i det forløbne Aar, og i det kommende Aar venter man at opnaa Forbindelse med Rømø.

Arbejdet i *Kalvebod Strand*, der udføres af Firmaet *Rasmussen & Schiøtz*, blev fortsat, og Dæmningen blev i Juli Maaned lukket med et mindre Dæmningsprofil, der senere skal udvides til Normalprofilen. Udpumpningen af Vandet er langt fremskredet. Arbejdet er projekteret af *Vandbygningsdirektoratet*.

Inddæmningsarbejdet ved Lumby Strand i Odense Amt omfatter 738 ha. Udgifterne er kalkuleret til 1.575.000 Kr., og Arbejdet er projekteret af *Hedeselskabet* og *Civilingeniør Damgaard* i Odense.

SMUK BOG OM KØBENHAVNS MODIGE FORSVARER

Paa Hirschsprungs Forlag har Admiral *E. Briand de Crèvecoeur* udsendt en smuk Bog: »Olfert Fischer. Københavns modige Forsvarer«.

Admiralen kommer ind paa den 2. April 1801, der staar indskrevet i Danmarkshistorien som en af vor Flaades stolteste Dage. Bogstavelig talt lige udenfor Hovedstadens Vinduer kæmpede den lille danske Flaade modigt og blodigt med de engelske Flaadestyrker, der ganske uventet rettede dette Angreb af Verdens stærkeste Sømagt med den engelske Folkehelt fra Abu-kir, Lord *Nelson*, som Øversikkommanderende. Denne Kamp blev inde fra Land overværet af Kronprinsregenten, den senere Frederik den Sjette, og store Dele af Byens Befolkning. Det siger sig selv, at Kampen var ulige, men den danske Flaades tapre Forsvar, der blev ledet af *Johan Olfert Fischer*, var saa glimrende, at Englænderne kun kunde notere en tvivlsom Sejr.

Admiral Briand de Crèvecoeur giver i sin Bog en fængslende Skildring af det store Slag og beskriver tillige den Kamp, som hvert enkelt af de danske Skibe maatte udkæmpe mod Overmagten. Men Bogen er ikke alene en Skildring af dette Slag. Den fortæller ogsaa om Olfert Fischers Fader, en udmærket Søofficer, der i den store nordiske Krig havde kæmpet sammen med Tordenskjold. Selv stod Olfert Fischer paa Kadetlisten, da han var fyldt tre Aar, og sin første Udkommando havde han som 11-aarig Kadet med Orlogsskibet *Kiøbenhavn*. En lang Række Udkommandoer havde Olfert Fischer i de senere Aar. Berømtest af disse er hans Togt mod Barbareskerne — Nordafrikas Sørøvere, og det store Togt til det gamle danske Trankebar i Ostindien. Skibet naacde aldrig ud til Ostindien, idet Olfert Fischer i en forrygende Orkan maatte sætte det paa Grund ved Taffelbay paa Afrikas Sydspids. Takket være hans glimrende Sømandsskab blev Besætningen reddet.

Admiralens Bog er fængslende og underholdende. Forfatteren holder sig ikke alene til Olfert Fischers Liv og Færden, men skildrer underholdende og letfatteligt de historiske Begivenheder før 2. April 1801.

REKORD-TRAFIK GENNEM FALSTERBOKANALEN

Trods den afbrudte Søforbindelse med Tyskland har Falsterbokanalen i 1944 kunnet opvise nye Rekordtal for Trafiken. Kanalen er nemlig blevet passeret af ialt 9.776 Fartøjer, hvoraf 2.821 udenlandske. Det tilsvarende Tal for 1943 var 8.858 og 2.573. Kanalinspektøren regner med, at henimod 13.000 Fartøjer vilde have passeret Kanalen, hvis Tysklands-Trafiken ikke var blevet afbrudt. Siden Kanalen blev aabnet i August 1941, har 24.239 Fartøjer passeret.

DIREKTØR ERNST HEDÉN DØD

Chefen for Götaverken, Direktør *Ernst Hedén* er under et Ferieophold død som Følge af Lungebetændelse. Han blev 66 Aar gammel.

I sin Ungdom blev Direktør Hedén uddannet fra Chalmers Tekn. Högskola i Göteborg. I en Del Aar arbejdede han derefter ved Skibsværfter i Danmark, Tyskland og De Forenede Stater. Efter at have været borte i ti Aar, kom han i 1906 tilbage til Sverige, hvor han blev knyttet til Götaverken som Ingeniør og Skibskonstruktør. Allerede i 1912 blev han udnævnt til Direktør, og i 1938 blev han administrerende Direktør for det store Værft.

Foruden sit daglige Arbejde røgtede han en Række Hverv. Han var saaledes Medlem af Göteborgs By-styre og sad i en Række Bestyrelser og Direktioner.

Direktør Hedén havde ogsaa i Danmark mange Venner, der med Sorg vil modtage Meddelelsen om hans pludselige Død.

SVERIGE OG DEN INTERNATIONALE SØFARTSPOOL

Formanden for *Sveriges Redareförening*, Generalkonsul *Gunnar Carlsson*, der for nylig vendte hjem til Sverige efter i England at have forhandlet om Sveriges Tilslutning til den internationale Søfartspool, skriver i *Transbladet* bl. a.:

— Med Hensyn til Udviklingen af svensk Skibsfart paa lang Sigt er det saa godt som en Livsbetingelse, at vi ikke gennem et Afslag af den til os rettede Indbydelse til at deltage i den planlagte internationale Søfartspool paadrager os den Risiko i en lang Tid fremad at blive sat uden for det internationale Samarbejde, som altid har været og ganske givet kommer til at forblive en Grundbetingelse for en sund Udvikling af et Lands Søfart, for saa vidt det angaar Søfart uden for Landets egne Grænser.

Det vil for hele vort Land og ikke mindst for vor Skibsfart, fortsætter Generalkonsulen, være til ubodelig Skade, hvis det i Tilfælde af, at det skulde mislykkes, kunde siges, at Sverige ved en afvisende Holdning har været med til at styrte noget, som fra mange Sider anses som det første Skridt mod et fredeligt internationalt Samarbejde i Genopbygningens Tjeneste.

Det bliver den amerikanske Skibsfartspolitik, skriver Generalkonsulen, der bliver den afgørende Faktor for den internationale Skibsfart i Efterkrigsperioden. Hvis U. S. A. beslutter sig til at opbygge en amerikansk Skibsfart, som skulde baseres paa Princippet, at amerikanske Transporter i første Række skal besørge af amerikanske Skibe, kan en saadan Udvikling, hvis der ikke træffes særlige Foranstaltninger, ikke undgaa at føre til en Konkurrence i den internationale Skibsfart, som man savner et Sidestykke til.

THORDÉN-SELSKAB STARTES I UDDEVALLA

Skibsreder *Gustav Thordén* er nu i Færd med at stifte et nyt Selskab, der — som tidligere nævnt — skal have Hjemsted i Uddevalla. Foruden af Skibsrederen selv består Selskabets Bestyrelse af *Adam Palmquist*, *K. I. Thordén* og *E. Sjunnesson*. Aktiekapitalen skal mindst være 500.000 og højst 1.500.000 Kroner.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADES STATUS

Der foreligger endnu ingen endelig Oversigt over, hvor mange Skibe, der i Løbet af 1944 blev leveret fra svenske Værfter, men man ved, at der i Løbet af 1943 blev søsat ialt 151.000 BRT. Imidlertid er der oplyst, at der fra 1. Januar 1944 og indtil den 1. December blev afleveret og inkorporeret i den svenske Handelsflaade 123.000 Tons, hvoraf ikke mindre end 116.000 BRT. Motorskibe.

Skønt en følelig Mangel paa Materiale gjorde sig gældende, var de svenske Værfter dog godt beskæftiget i det svundne Aar. Der foreligger en lang Række Ordre for 1945 og 1946.

Ved Krigsudbruddet i September 1939 bestod den

svenske Handelsflaade af 1.616.740 BRT. Den 1. December 1944 var Bruttotonnagetallet 1.537.035.

Ialt 600.000 Tons er gaaet tabt som Følge af Krigshandlinger.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Motorskibet *Mangarella*, der bygges til Aktiebolaget Transpacific, er blevet søsat fra Eriksberg. Det nye Skib, der er en moderne Shelterdækker paa 9.050 Tons, er bygget til Lloyds højeste Klasse og har en Dybgang paa 25 Fod 9 Tommer, medens Farten bliver 14 Knob paa fuld Last. Iøvrigt har det følgende Hoveddimensioner: Længde 405 Fod, Bredde 56 Fod 6 Tommer, Dybde til Hoveddæk 28 Fod 9 Tommer og Dybde til Shelterdæk 38 Fod 9 Tommer.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 10-Takts, enkeltvirkende, direkte omstillelig »solid injection«-Dieselmotor, der udvikler 5.400 indicerede Hestkræfter.

*

Ogsaa fra Öresundsvarvet har der været Søætning. Det var en 3.700 Tons Lastdamper, der bygges til Rederiaktiebolaget Arafart i Stockholm. Det nye Skib, der fik Navnet *Araton*, er det femte i en Serie, som bygges af Værftet til Rederiet. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning og er et Søsterskib til Damperen *Ara*, der blev leveret i Marts i Fjor. Hoveddimensionerne er: Længde 300 Fod Bredde 46 Fod, Dybde til Hoveddæk 21 Fod og Dybgang paa Sommerfribord 19 Fod.

Fremdrivningsmaskineriet er en triple-Ekspansions Dampmaskine af Værftets eget Fabrikat. Den udvikler 1.650 HK, og Farten anslaaes til 12 Knob paa fuld Last.

*

Motorskibet *Rautas*, der paa Götaverken er bygget til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund, har været paa Prøvetur. *Rautas* er et kombineret Malm- og Tankskib af delvis ny Type. Broström-Koncernen har tidligere ladet bygge nogle saadanne Skibe. Skibene er konstrueret saaledes, at de efter kun ringe Forandringer kan skifte fra Malmlast til Olielast, men *Rautas* kan uden nogen som helst Forandring skifte over, og den er saaledes et fuldstændigt Tankskib og et fuldstændigt Malmskib.

NORSKE TANKSKIBE FRA AMERIKANSKE VÆRFTER

To nye Tankskibe er for Tiden under Bygning i Amerika for Notrashes Regning.

Skibene er af samme Type som de allerede afleverede Tankskibe *Hegra*, *Kaptein Worsøe*, *Karsten Wang* og *Nordahl Grieg*, som allerede har været i Fart i nogen Tid.

De nye Skibe er paa 16.300 Tons og skal have en Fart af 15 Knob. De menes at være klar til Levering i Løbet af Januar. De er døbt *Kirkenes* og *Finnmark*.

Hvad iøvrigt angaar amerikanske Skibsleveringer til Udlandet, kan det oplyses, at *Maritime Commission* har bevilget en Ansøgning fra græsk Side om at faa yderligere tre Libertyskibe. Herved bliver Antallet af Libertyskibe i den græske Regerings Tjeneste ti. Ejendomsretten til disse Skibe forbliver dog amerikansk.

AMERIKANSK SKIBSBYGNING I 1944

Der foreligger nu endelige Oplysninger om det Omfang, det amerikanske Skibsbyggeri har haft i det svundne Aar.

Det meddeles saaledes, at der i 1944 paa civile amerikanske Værfter blev bygget 1.677 Handelsskibe paa 16.343.000 Tons. Af dette Antal er 580 Skibe blevet leveret til den amerikanske Hær og Flaade. I Rekordåret — 1943 — blev der bygget 1.896 Skibe paa tilsammen 19.238.000 Tons.

»BLUE FUNNEL LINE« HAR SØMANDSSKOLE

For herved tre Aar siden etablerede *Blue Funnel Line* i Liverpool en Sømandsskole, som fik Navnet *Outward Bound Sea School*. Det er dens Opgave

at bibringe unge Mennesker, som har Lyst til at gaa til Søs, elementært Sømandsskab og Kendskab til de Arbejder, der kræves af en befaren Sømand. Det er imidlertid bemærkelsesværdigt, at man ikke paa nogen Maade sætter det som en Betingelse for at søge Skolen, at den unge Mand vil gaa til Søs efter endt Uddannelse, hvilket man ellers vilde have ventet — ikke mindst med Henblik paa Krigens specielle Forhold. Man foretrækker ikke engang de Elever, som erklærer, at de vil til Søs. Alle har lige store Chancer for at komme ind. Det har imidlertid vist sig, at langt den overvejende Del af Eleverne er gaaet til Søs efter endt Uddannelse.

I sin treaarige Levetid har Skolen uddannet 2.000 unge Mennesker, og langt de fleste af disse er nu om Bord i engelske Handelsskibe.

FRANSK EKSPORT TIL AMERIKA

Der er fra amerikansk Side udsendt Meddelelse om, at Importen af de Varer fra Frankrig, som før Krigen spillede en saa stor Rolle i Importen fra dette Land, nu skal genoptages.

Den amerikanske Regering har ifølge et Telegram fra New York godkendt en Liste paa 15 Varegrupper, som forekom i det franske Handelsudbytte før Kri-

gen. Det drejer sig blandt andet om Parfumer, Vin, Spirituosa, Toiletartikler, Modeartikler, visse Olier og Mineralvande. Varerne skal sendes til De Forenede Stater med de Skibe, som lossere Krigsmateriel i Frankrig.

»DROTTNINGHOLM«S NYE UDVEKSLINGSREJSE

Naar Svenska Amerika Liniens »Drottningholm« omkring den 20. Januar starter sin nye Udvekslingsrejse, vil Skibet ifølge »Göteborgs Morgonpost« medføre omkring 1100 Passagerer. Der er foruden et ret stort Kontingent Tyrkere og civilinternerede Englændere fra Tyskland og andre Aksemagter, der med Tog er kommet til Göteborg, et Antal Missionærer samt i Göteborg ventende argentinske Diplomater med Familie og Personale. Rejsen gaar først til engelsk Havn, hvor alle Englændere gaar i Land. Næste Maal paa Rejsen er Lissabon, hvor Argentinerne vil afvente Skibsløjlighed til Argentina. Fra Lissabon gaar Rejsen til en tyrkisk Havn, hvor Tyrkerne sluttelig sættes i Land. Dermed er første Punkt paa Programmet gennemført, og en ny Rejse paabegyndes. Det gælder da de i Tyrkiet internerede tyske Diplomater og andre Civilpersoner. Derefter gaar »Drottningholm« til Ægypten, hvor et tilsvarende Kontingent Tyskere tages ombord, hvorefter Rejsen alter gaar til Lissabon, hvor yderligere et stort Antal Tyskere venter, hovedsagelig fra Argentina. Fra Lissabon gaar Rejsen saa til Göteborg, hvorfra samtlige Tyskere sendes tilbage til deres Land. »Drottningholm«s Rejse menes at tage godt 2 Maanedere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skagenskutter forlist

Skagenskutteren »Esperance« S 65, Skipper Jens Jørgen Møller, er under Sildfiskeri i Farvandet Sydøst af Skagen forlist. Efter en Eksplosion holdt Fartøjet sig flydende i halvanden Time, men da det begyndte at synke, sættes Jollen i Vandet, og de tre Mand ombord roede i rolig Sø hen til en anden fiskende Skagenskutter »Conny«. Denne Kutter har bragt Besætningen velbeholden ind til Skagens Havn.

Fisker og hans to Sønner omkommet

Ud for Asaa Havn er Kutteren »Poseidon« tilhørende Fisker Ingenius Christensen, sunket. Om Bord var foruden Skipperen hans to Sønner, den 18-aarige Henning og den 16-aarige Hardy. Da Kutteren var lige Syd for Havnen, indtraf der en Eksplosion, og skønt flere Fiskekuttere straks løb ud til Hjælp, fandtes der intet Spor hverken af Skibet eller de tre Mænd. Ingenius Christensen efterlader sig Hustru og mange Børn.

Bestyrer L. Møller, Marstal, Forstander for Svendborg Navigationsskole?

Der er endnu ikke truffet nogen endelig Afgørelse om, hvem der skal være Navigationsskoleforstander Rasmussens Efterfølger, og efter et Forlydende fortsætter Hr. Rasmussen med at lede Skolen indtil Maj.

Som Favorit til Embedet nævnes Bestyreren for Marstal Navigationsskole L. Møller. Møller, der stammer fra Thurø, har ikke i den sidste Tid forestaaet Marstal Navigationsskoles Ledelse, da han er Medlem af Eksamenkommissionen.

Nautisk Almanak for 1945

Firmaet Iver C. Weilbach har nu udsendt *Nautisk Almanak 1945*.

Bogen fremtræder i Aar med en Omslagstejning af Vitus Bering, den verdensberømte danske Sømand, efter hvem Beringsstrædet mellem Asien og Amerika er opkaldt, samt en længere Artikel med Uddrag af Vitus Berings Skibsjournal og Gengivelse af Søkort fra den første Landkending af

Alaska, udført om Bord i Ekspeditionsskibet »St. Peter« og iøvrigt omhandlende denne kække Sømands Liv og Levned til hans tragiske Død paa Beringøen i Aaret 1741.

Almanakken indeholder alle til Navigationen nødvendige Tabeller, baade astronomiske og andre, paa en meget overskuelig Maade for hver anden Time hele Aaret rundt, og det er den eneste Almanak i Skandinavien med et saa fyldigt astronomisk Indhold.

Ligesom i de tidligere Aar er ogsaa i Aar gengivet den for en hurtig og bekvem Maade til at beregne Højden nødvendige Timevinkel V. f. Grv. for Sol, Maane, Planeter og Fiksstjerner jævnsides med de sædvanlige Elementer med passende Intervaller. Dette i Forbindelse med passende Interpolationstabeller bevirker, at Timevinklen kan udledes langt lettere end tidligere, idet Rettelserne altid skal adderes til den udtagne Værdi. Endvidere er Timevinklerne optegnede i Buemaal, hvorved den tidsspildende Omsætning fra Tid til Bue bortfalder. Bogen koster som sædvanlig Kr. 3.50.

»Østersøen« skal i Dok

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1886 meddeler, at det ved en Dykkerundersøgelse, foretaget i København, paa Foranledning af Statens Skibstilsyn, har vist sig, at S/S »Østersøen« ved sin Grundstødning har faaet en Revne i Agterstavnen. Skibet er nu i Dok.

»Georg Stage«

Skoleskibet *Georg Stage* vil — hvis Krigsforholdene gør det forsvarligt — til Sommer modtage ikke eet, men to Hold Elever, hvoraf første Hold møder i Begyndelsen af April og andet Hold midt i Juli. Ansøgninger til begge Hold modtages af Stiftelsen indtil den 15. Februar.

Maskinmestrenes Forening

Maskinmestrenes Forening holder ordinær Generalforsamling i Odd Fellow Palæet Søndag den 11. Februar.

Dødsfald

I en Alder af knapt 58 Aar er Kaptajn *Theodor Juel Skjoldam*, Ø. K., pludselig død, ramt af et Hjerteslag.

Kaptajnen befandt sig om Bord i Kompagniets Motorskib »Korea« ved Islands Brygge. Han følte sig pludselig daarlig og faldt straks efter besvimet om. Brandvæsenets Ambulance tilkaldtes, men ved Indlæggelsen paa Sundby Hospital var han død.

Kaptajn Skjoldam var født i Nakskov som Søn af Skibsfører Chr. Skjoldam D. F. D. S. Han kom til Søs i 1900 med Skonnerten »Alf« af Rudkøbing, og derefter kom han

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr. Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

med Barken »Skoda«; senere sejlede han med »Euphrosyne« og »Scottish Lochs«. I 1919 gennemgik han Navigationsskolen, og Aæret efter tog han Styrmandseksamen. Samme Aar blev han Styrmand paa »Hafnia« og »Dania«. Fra 1922 har han gjort Tjeneste i Ø. K. som Skibsfører. Bl. a. var han Chef for Motorskibene »Tonking« og »Java«.

Fhv. Kaptajn og Skibsreder S. Birkholm, Ærøskøbing, er død, 80 Aar gammel. Som ung drog han paa Langfart og bosatte sig i San Francisco som Skibsreder og Skibsfører. Derfra førte han i 23 Aar flere store Skibe paa amerikanske Ruter. I 1900 vendte han tilbage til sin Fødeby Ærøskøbing, hvor han siden har beklædt forskellige Tilidshverv.

Flygtningeskib strandet

Et Skib med 162 baltiske Flygtninge ombord er strandet udenfor Vide paa Syd-Gotland. De ombordværende blev reddet i Land af den lokale Befolkning. Blandt Flygtningene var en Snes Børn.

Intet Tilskud til Slø-Dæmningen

Ministeriet for offentlige Arbejder har meddelt Svendborg Aamtsraad, at der ikke vil blive givet noget Tilskud til Projektering af Arbejdet ved Slø-Dæmningen.

FRA SØRETTENE

En Storm i Kattegat

Føreren for Motorsejleren »Kally« af Nekso, Kaptajn H. K. Frederiksen, afgav Søforklaring i Anledning af et Uheld, »Kally« har været ude for den 14. December. Skibet var paa Vej fra Kalundborg til København med 60 Tons Lerjord og kom ud i en haard Storm. Udfør Hesselø blæste Sejlene itu, og Motoren stoppede. Skibet drev tværs i Søen, og der hejstes Nødflag. Fiskekutter »Marie Viking« kom til Hjælp og slæbe Skibet til Hundested.

Da »Cimbria« mistede Styringen

De Forenede Kulimportørers Damper »Cimbria« sejlede den 24. December fra Bunkerkuldepotet til Jernhavnen. Ved Indsejlingen kolliderede Skibet med den vestlige Møles Fyr.

Kaptajn E. Hansen forklarede, at Damperen mistede Styringen og pludselig skar til Styrbord. Der blev straks slaaet fuld Kraft Bak, men Sammenstødet var uundgaaeligt. Slæbebaaden »Gorm« trak haardt Bagbord over, men kunde ikke rette Damperen op. Skibet sejlede med langsom Fart, men Renden er saa smal, at »Cimbria« kun lige kan passere. Strømmen maa have bevirket, at Skibet mistede Styringen, og en medvirkende Aarsag kan have været, at Skibet laa meget dybere For end Agter.

Mystisk Rystelse ved Skibsforlls

Den tremastede Motorskonnert Vita af København forliste den 30. December ved Møn.

Under et Søforhør i Sø- og Handelsretten forleden forklarede Kaptajn H. Andersen, at Skibet var paa Rejse fra Halmstad til Næstved med Papirmasse. Man havde været i København til Reparation, og da Skibet den 30. December passerede Møens Fyr, bemærkede man en svær Rystelse i Skibet. Vandet slog op til alle Sider, og kort efter standede Maskinen. Man satte nu Sejl for at anløbe Faxø eller Rødvig, men der maatte pumpes uafbrudt, da Skibet trak mere og mere Vand. Da det blev mørkt, tændtes der Blus, men der kom ingen Hjælp. Den næste Formiddag ankrades op, og der blev givet Sirenesignaler, men det lykkedes ikke at tilkalde Assistance. Der maatte pumpes hele Dagen, og da det blev mørkt, blussedes atter. Vinden tog til og naaede Styrke 7. »Vita« var da i synkefærdig Stand, og man roede med Baaden til Møens Fyr.

Kaptajnen udtalte, at de svære Rystelser ikke kunde skyldes en Grundstødning, da der var 20 Meter Vand. Han kunde intet oplyse om Aarsagen til Rystelserne.

En Kollision

Sukkerfabrikerens Damper »Adolf« havde som bekendt den 9. December et Sammenstød med Motorsejleren »Eli-

sa« af Sæby. »Elisa«s Fører, Kaptajn Schmidt har afgivet Forklaring. Han udtalte, at der den paagældende Dag var tæt Taage. »Elisa« laa ved Siden af Motorsejleren »Bjørn«, men Taagen var saa tæt, at man ikke kunde se »Bjørn«. »Adolf« dukkede pludselig frem af Taagen, men det var for sent til at undgaa en Kollision. »Elisa«s Lanterner var tændte, og der blev givet Taagesignal.

Ingen Skade paa »Seine«

Damperen »Seine« grundstodte den 23. December ved Göteborg. Kaptajn O. Bertelsen forklarede, at der ingen Skade var sket. Der var Lods ombord, og han havde styret efter dennes Anvisninger. Der var tæt Taage. En Wire blev bragt i Land, og en Lodsbaad hjalp med til at bringe Damperen flot.

PERSONALIA

85 Aar

En tidligere dansk Sømand, fhv. Plantagebestyrer Jacob Thomsen, Tampa, Florida, fyldte forleden 85 Aar. Thomsen er Smedesøn fra Roskildeegnen og var oprindelig ogsaa selv Smed. Senere gik han til Søs og tog engelsk Styrmandseksamen efter nogle Aar paa Langfart. I fire Aar førte han sit eget Skib i Kystfart paa Nordamerika og gik saa i Land for at søge ind i Plantagedriften i Sydstatlerne. Indtil sit 70. Aar virkede han i Savannah, Georgia, som Plantagebestyrer. Derefter flyttede han med sin Familie til Tampa. Han var sidst hjemme i Danmark til Ræbildfesten i 1928.

80 Aar

En af de gamle Marstallere, Skibsreder Hans Jacob Clausen fyldte forleden Dag 80 Aar. Han er Søn af den i 1915 afdøde Skibsfører Hans Clausen og er saaledes en Broder til afdøde Bankdirektør C. C. Clausen, Privatbanken. Begge Brødre fik i deres Ungdom en omhyggelig Uddannelse, ikke mindst i fremmede Sprog, men mens C. C. Clausen derefter kom i Købmandslære og blev Bankmand, begyndte Hans Clausen sin Livsgerning som Kokkedreng paa sin Faders Skib Nord-Østersøskonnerten »Condor«. Senere sejlede han med danske, tyske og engelske Seljskibe paa Langfart, og efter at have taget Eksamen fra Marstal Navigationsskole gik han til Orlogs som Reservekadet og Reserveløjtnant.

I 1890 fik han »Condor« at føre — senere sejlede han med de store, tremastede Skonnerter »Skjold« og »Saga« som Fører og Partreder i Fart mellem Hamborg og Venezuela, særlig Maracaibo — Stykgods ud, Farveltræ og »Dividiv«, hjem. I 1904 vendte han hjem og blev Bestyrer af Søassuranceforeningen »Ærø« i Marstal, og fra 1907—18 var han tillige Bestyrer af Svendborg Handels- og Landbrugsbanks Filial i Marstal. Under Krigen saa han i disse Egenskaber, hvorledes Skibene sejlede Penge hjem, og han slog sig atter paa Skibsfart som Reder for flere Sejlskibsrederier, bl. a. »Nordhavet«. Samtidig virkede han som Skibsmægler og Assurandør. I 1923 indtraadte han i Marstal Sparekasse som Meddirektør, fra 1928 som Direktionens Formand. Dette Hverv bestred han med usvækket Energi indtil for fire eller fem Aar siden.

60 Aar

Fyrassistent og Leder af Knudshoved Fyretablisement B. Larsen, der er Dannebrogsmænd, fyldte i Tirsdags 60 Aar.

Ny Lodsformand

I Stedet for Lodsformand A. H. Jensen, Korsør, der som meddelt nu har taget sin Afsked, er Lods S. O. Hansen beskikket som Lodsformand ved Korsør Lodseri.

Den nye Lodsformand, der om nogle Dage fylder 52 Aar, blev den 1. November 1921 ansat som Lods ved Helsingør Lodseri, hvorfra han 5 Aar senere forflyttedes til Korsør Lodseri, ved hvilket han siden har været tjenstgørende.

Beskikkelser

Til Soretsmedlemmer i Korsør er følgende beskikket til 31. December 1946: Kaptajn Peter Chr. Otto Aaberg, Fabrikant Johs. Breum og Lodsformand Alfred Henrik Jensen, og for Tiden til 31. December 1948: Kaptajn J. Jørgensen, Havnemester Hjort Jensen og Driftsleder E. Steensen, alle Korsør.

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 »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Red og Graa Indenbordstæve Kobberstøf for Træskibe
Patent Manje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

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



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang *W. Katalog*

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 11. Januar 1945.

Nr. 2.

„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, hvortil Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, 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.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

178. (P). Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.

Position. c. 56° 06' N. 12° 09½' E. (Positionen er meget usikker).

Detaller. Et mindre Skib, der i Taage grundstødte udfor Raageleje, har for at komme fri af Grunden udkastet c. 5 Tons Cement i c. 3 m Vanddybde paa ovennævnte Plads, tæt ved Kysten NNW. for Raageleje. Mindste Dybde over den af Cementen dannede Pule formenes at være c. 1 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/140 1944.

179. (T). Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested. Radiofyr midlertidigt nedlagt.

Positioner. 1) Kikhavn Radiofyr c. 55° 58,9 N. 11° 52,9 E.

2) Hundested — c. 55° 57,9 N. 11° 50,8 E.

Detaller. Kikhavn og Hundested Radiofyr er midlertidigt nedlagt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1447 1944.

180. (T). Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.

Position. c. 55° 57,9 N. 11° 51' E.

Detaller. Vanddybden ved W.-lige Mole i Hundested Havns Yderbassin er for Tiden kun 3,5 m. I den øvrige Del af Bassinet er Vanddybden som hidtil 4,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/141 1944.

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

Tidligere E. f. S. Nr. 47/1573 1944.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over Lynæs Sand den 27. Decem-ber 1944 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

- 182. (T). Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.**
Position. 55° 56' 25" N. 11° 52' 23" E.
Detaller. Paa Grund af Sandforskydning er *Lynæs Havn* hvide Stage med 1 Halmvisk, ved W.-Siden af Indsejlingen til *Lynæs Havn*, midlertidigt flyttet c. 55 m mod NE. til ovennævnte Position.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1475 1944.
- 183. (T). Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal-Oplysning om Dybde i Trafikhavn.**
Position. *Holbæk:* c. 55° 43',2 N. 11° 42',8 E.
Detaller. Efter foretaget Oprensning er Dybden i *Holbæk Havn* Ledefyrlinie atter normal, 5,6 m.
 I *Trafikhavnens* E.-lige, W.-lige samt NW.-lige Del er Dybden aftaget indtil 4,5—4,6 m og kun udfor Havnebolværkets midterste c. 180 m Længde kan der regnes med en Dybde af 5,6 m.
 I Havnen er paa 5,5 m Kurven midlertidigt udlagt 3 Stager, 2 røde og 1 hvid. De 3 Varpetønder N. for *Trafikhavnen* ligger nu, regnet W.-fra, paa Dybder henholdsvis c. 4 m, 4,1 m og 4,4 m.
 Kort Nr. 116.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/144 1944.
- 184. (T). Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlåvisning. Advarsel.**
Position. Se nedenfor.
Detaller. Imellem *Hasenøre* og *Sjællands Rev* er udlagt en Netspærring.
 Al Trafik gennem Farvandsafsnittet henvises til en Gennemsejlingsaabning i Netspærringen. Gennemsejlingsaabningen er afmærket som følger:
1. Mod Vest :
 - 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° 05',1 N. 11° 08',9 E.
 - b) En rødmalet Tønde med Ballon paa c. 56° 05',0 N. 11° 08',75 E.
 2. Mod Øst :
 - a) En sortmalet Lystønde, der viser rødt To-Blink hver 7^s, Blink 1^s, Mørke 1,5^s, Blink 1^s, Mørke 3,5^s, paa c. 56° 05',0 N. 11° 09',2 E.
 - b) En sortmalet Spidstønde paa c. 56° 04',9 N. 11° 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.
 Ethvert Skib, som forsøger Gennemsejling af Netspærringen udenfor Gennemsejlingsaabningen, udsætter sig for umiddelbar Fare. Enhver given Anvisning vil være at følge, hvorfor Agtpaagivenhed vil være at udvise under al Sejlads i Nærheden af Spærringen.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/145 1944.
- 185. (T). Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.**
Position. c. 55° 56',0 N. 10° 47', 5 E.
Detaller. Huset paa *Bosserne* er blæst om.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 23/970 1944.
- 186. (T). Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Ballen Havn. Fyr midlertidigt slukket. Annulleret.**

187. (T). Danmark. Kattegat S.-lige Del. Samsø SE.-Pynt. Lushage. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
Position. c. 55° 45',9 N. 10° 37',5 E.
Detaller. Taagesignalet med Nautofon ved *Lushage* Fyr er midlertidigt ude af Virksomhed. Signalet vil snarest blive bragt i Orden.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1598 1944.
188. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
Position. c. 55° 29',2 N. 10° 36',1 E.
Detaller. Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Bregner* Fiskerihavn midlertidigt aftaget til c. 2,2 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/148 1944.
189. (T). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N. Klokketønde midlertidigt inddraget.
Position. 55° 51' (02") N. 10° 00' (34") E.
Detaller. *Sælgrund* N. Klokketønde er midlertidigt inddraget paa Grund af Reparation.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 51/1675 1944.
190. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Samsø SW.-Pynt. Vesborg. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
Position. c. 55° 46',2 N. 10° 33',3 E.
Detaller. Taagesignalet med Nautofon ved *Vesborg* Fyr er midlertidigt ude af Virksomhed. Signalet vil snarest blive bragt i Orden.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 48/1599 1944.
191. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.
Position. c. 55° 51',8 N. 10° 33',2 E.
Detaller. Dybden ved *Sælvig* Bro er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til c. 2,5 m.
Kort Nr. 112. Danske Lods II, Side 175. Havnelods, Side 205.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/151 1944.
192. Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
Tidligere E. f. S. Nr. 1/152 og 11/656 1944.
Position. c. 55° 56',3 N. 10° 33',3 E.
Detaller. *Maarup* W.-Havn er tildels tilsandet, saaledes at der langs den yderste Mole kun er c. 1,2 m, medens der langs Midtermolen er en smal Rende med c. 3,1 m Vand.
 Dybden i Indsejlingen til *Maarup* Havn er midlertidigt aftaget til 2,9 à 3 m.
193. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.
Position. c. 56° 10' N. 10° 13' E.
Detaller. *Aarhus* Ledefyr Bagfyr og Forfyr er indtil videre i Uorden.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/153 1944.
194. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
Position. 56° 10' 00" N. 10° 13' 25" E.
Detaller. *Aarhus* Radiofyr er indtil ude af Virksomhed.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/154 1944.
195. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
Position. c. 56° 09',5 N. 10° 13',5 E.
Detaller. Taagesignalet med elektrisk Gongon paa Hovedet af *Mellemarmens* N.-Mole er indtil videre ude af Virksomhed.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 40/1416 1944.

196. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Vestre-Dækmole. Fyr midlertidigt slukket. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

Position. Vestre-Dækmoles NW.-lige Hoved: $56^{\circ} 09' (38'') \text{ N. } 10^{\circ} 13' (38'') \text{ E.}$

Detaller. 1. Vestre-Dækmole NW. Fyr og Vestre-Dækmole SE. Fyr, henholdsvis paa Vestre-Dækmoles NW.-lige og SE.-lige Hoved i Aarhus Havn, er midlertidigt slukket.

2. Taagesignalet med elektrisk Klokke paa Vestre-Dækmoles NW.-lige Hoved er midlertidigt ude af Virksomhed.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1632 1944.

197. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Dybde aftaget. Advarsel.

Position. c. $56^{\circ} 09',3 \text{ N. } 10^{\circ} 13',5 \text{ E.}$

Detaller. Da der ved Aarhus Havn er fundet store Sprængstykker af Granitblokke, kan man ikke være sikker paa, at der er fuld Dybde i Havnens Bassiner. I S.-lige Del af Bassin IV er det konstateret, at Vanddybden er reduceret til c. 7 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 42/1464 1944.

198. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af udlagte Kabler er det forbudt at ankre, at slæbe Ankre eller Staalwirer over Grunden samt at fiske med Slæberedskaber inden for en Afstand af 250 m fra begge Sider af nedennævnte Forbindelseslinier a—b og c—d.

1. a) $56^{\circ} 09' 29'' \text{ N. } 10^{\circ} 13' 49'' \text{ E.}$

b) $56^{\circ} 09' 31'' \text{ N. } 10^{\circ} 13' 44'' \text{ E.}$

2. c) $56^{\circ} 09' 29'' \text{ N. } 10^{\circ} 13' 49'' \text{ E.}$

d) $56^{\circ} 09' 29'' \text{ N. } 10^{\circ} 13' 27'' \text{ E.}$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/155 1944.

(N. f. S. Nr. 46/2584. Berlin 1943.)

199. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr paa Kornpiere midlertidigt slukket.

Position. Aarhus Havn: $56^{\circ} 09',3 \text{ N. } 10^{\circ} 13',5 \text{ E.}$

Detaller. Fyret paa Kornpiere Hoved i Sydhavnen er midlertidigt slukket.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1118 1944.

200. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr midlertidigt slukket.

Position. $56^{\circ} 09' (29'') \text{ N. } 10^{\circ} 13' (24'') \text{ E.}$

Detaller. Pier II Fyr, paa E.-Enden af Pier II, er midlertidigt slukket.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 45/1520 1944.

201. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.

Position. Aarhus: $56^{\circ} 09' \text{ N. } 10^{\circ} 13',5 \text{ E.}$

Detaller. Som Forarbejder til Bygning af en ny Pier III Nord for Aarhus Havn vil der blive foretaget Bygning af et Kystværn, som angivet paa medfølgende Kortskitse ved a-b-c-d.

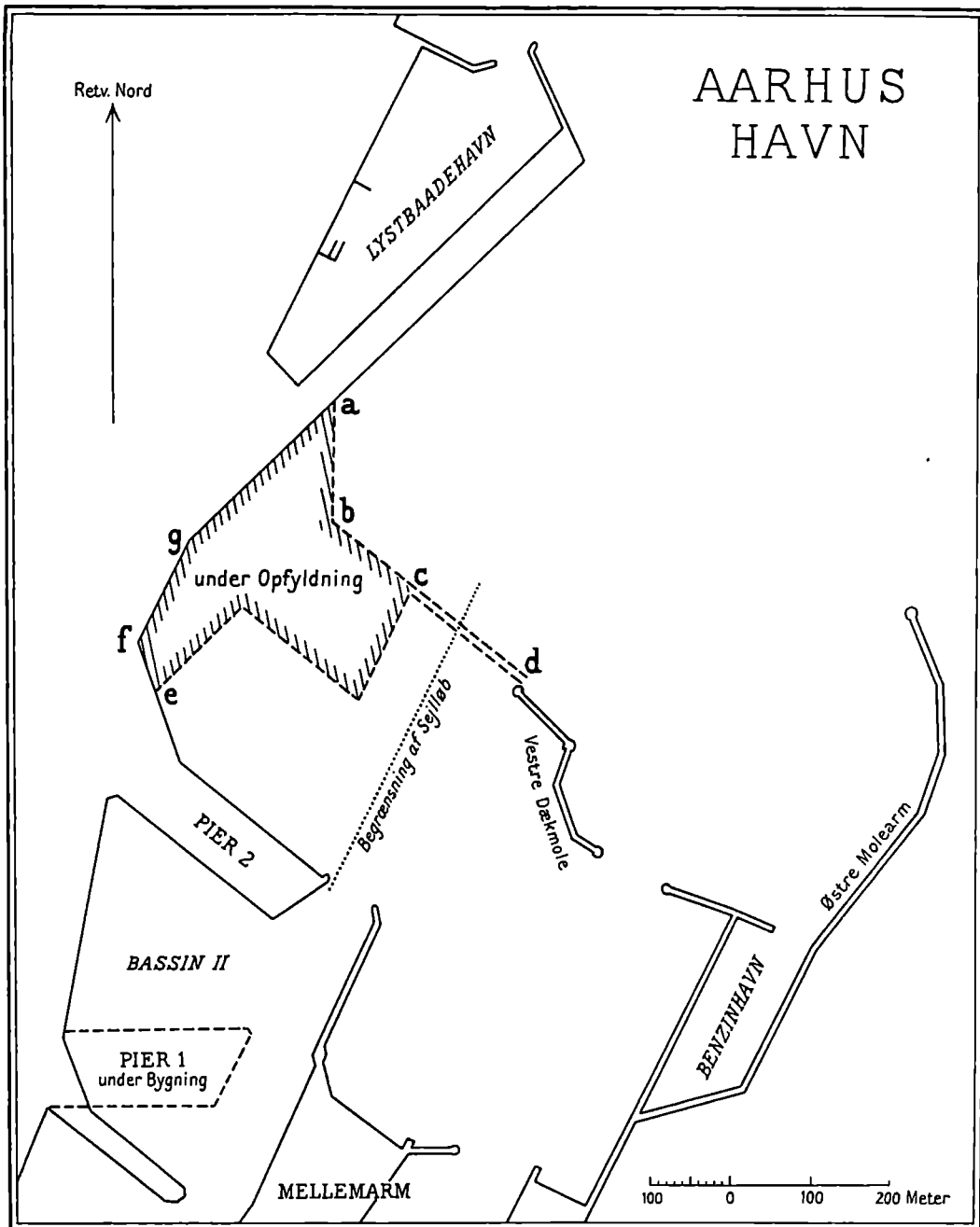
Bygningen af Kystværnet er paabegyndt for Strækningen a-b's Vedkommende, og dette vil foreløbigt blive ført ud til Begrænsningen af det gamle Sejløb. Efter at Opfyldningen er naaet til Punkt c paa medfølgende Skitse, vil Opfyldningen Syd for Linien b-c samt af Arealet a-b-e-f-g-a blive paabegyndt.

Til Afmærkning for det efterhaanden opfyldte Areal vil der i Opfyldningens NE.-lige Hjørne blive udlagt en grøn Spidstønde.

A d v a r s e l : Al Sejlads er forbudt mellem ovennævnte Tønde og den indenfor liggende Del af Kysten mellem Lystbaadehavens Kystværn og Yderenden af Pier II.

Kort Nr. 112 og 103. Danske Lods II, Side 183. Havnelods, Side 32, 33 og 34.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/156 1944.



- 202. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. 56° 24',7 N. 10° 55',9 E.
Detaller. Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Indløbet til Grenaa Havn midlertidigt aftaget til 4,8 m i Løbets W.-lige Halvdel og 5,4 m i Løbets E.-lige Halvdel.
Kort Nr. 102. Danske Lods II, Side 139. Havnelods, Side 77 og 78.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/159 1944.
- 203. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.**
Position. c. 56° 24',8 N. 10° 56',1 E.
Detaller. Ved Grenaa Radiofyr er Radiofrekvensen midlertidigt forandret til 370,4 kc/s (810 m).
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/160 1944.
- 204. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.**
Position. Se nedenfor.
Detaller. Boels Plade røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa c. 56° 37',0 N. 10° 29',6 E. er midlertidigt flyttet c. 1,5 Sm mod Øst og udlagt paa c. 56° 37',2 N. 10° 32,3 E.
Kort Nr. 104, 102 og 100.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/161 1944.
- 205. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Dybde i Sejlløb midlertidigt aftaget.**
Position. Randers Fjord Anduvning: c. 56° 37' N. 10° 24' E.
Detaller. Dybden i Sejlløbet i Randers Fjord er midlertidigt aftaget til 6,4 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1575 1944.
- 206. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.**
Position. c. 56° 43' N. 10° 21' E.
Detaller. Dybden i Løbet over Barren udfor Mariager Fjord er 5,7 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1476 1944.
- 207. Danmark. Kattegat. Anholt Knob. Reservefyrskeib udlagt.**
Position. 56° 45' (58") N. 11° 51' (51") E.
Detaller. Et Reservefyrskeib er udlagt i Stedet for Anholt Knob Fyrskeib.
 Reservefyrskeibet, hvis Sider er mærket *Reserve*, har samme Udseende som det oprindelige Fyrskeib. 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 Fyrskeib.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/162 1944.
- 208. (T). Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.**
Position. c. 56° 48',2 N. 10° 16',7 E.
Detaller. Dybden i Øster-Hurup Fiskerihavn er aftaget til 3,3 m. Dybden i Indløbet til Havnen er 2,8 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/163 1944.
- 209. (T). Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.**
Position. c. 57° 08',7 N. 10° 26' E.
Detaller. Dybden i Indsejlingen til Asaa Havn er midlertidigt aftaget til 1,8 m paa Grund af Tilsanding.
Kort Nr. 104, 101 og 102. Danske Lods II, Side 126. Havnelods, Side 41.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/164 1944.
- 210. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. 57° 26',1 N. 10° 32',9 E.
Detaller. Paa Grund af Tilsligning er største Dybde i Frederikshavns Havn samt i Indløbet dertil midlertidigt aftaget fra 8,0 m til c. 7,5 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/165 1944.

- 211. Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**
Tidligere E. f. S. Nr. 1/166 1944 udgaar.
Position. Frederikshavn: c. 57° 26',1 N. 10° 32',9 E.
Detaller. Ankring og Fiskeri er forbudt
 a) indenfor et Omraade uden for Havneindløbet, der begrænses af en Cirkellinie med Centrum midt imellem Molehovederne og med Radius 400 m;
 b) i Omraadet, der begrænses af Linien: N.-Molens Hoved — *Oliekajen* — S.-Molens Hoved.
 (N. f. S. Nr. 52/2689. Berlin 1944.)
- 212. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.**
Position. c. 57° 26',0 N. 10° 33',3 E.
Detaller. Frederikshavn Forfyr paa Forhavns S.-Moles Hoved er midlertidigt forandret fra at vise rødt Lys med En-Formørkelser til at vise rødt, fast Lys.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/167 1944.
- 213. (T). Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.**
Position. c. 57° 30',5 N. 10° 35',9 E.
Detaller. Hirsholm NW.-Rev røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er forsvundet. Sømærket vil indtil videre ikke blive genudlagt.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1620 1944.
- 214. Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.**
Positioner. a) 57° 41',4 N. 10° 31',7 E. d) 57° 26',9 N. 10° 35',9 E.
b) 57° 39',5 N. 10° 39',9 E. e) 57° 26',9 N. 10° 32',8 E.
c) 57° 30',3 N. 10° 39',9 E.
Detaller. Paa Grund af Minefare er al Sejlads og Fiskeri forbudt i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter samt af Kystlinien mellem e) og a).
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1259 1944. (N. f. S. Nr. 34/1751. Berlin 1944.)
- 215. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. 57° 43' N. 10° 36' E.
Detaller. Dybden i Indsejlingen til Skagens Havn er midlertidigt aftaget og er nu 3,7—3,9 m i Løbets E.-lige Halvdel og 4,1—4,6 m i Løbets W.-lige Halvdel.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1588 1944.
- 216. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.**
Position. c. 57° 42',9 N. 10° 35',7 E.
Detaller. De to Fyr paa Skagens Forhavns SW.-lige og NE.-lige Molehoveder, som viste henholdsvis rødt Et-Blink og grønt Et-Blink, er midlertidigt forandret til at vise henholdsvis rødt, fast Lys og grønt, fast Lys.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/168 1944.
- 217. Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.**
Position. 57° 17' 37" N. 10° 46' 01" E.
Detaller. Vraget af Læsø NW.-Rev Fyrbaakes Jernstativ, der var væltet af Isen, er nedsprængt til en mindste Dybde over Resterne af 4,1 m.
 Mindste Dybde over Stenkastningen omkring Fyrets Fundament er 3,5 m. Grunden her vil senere blive oprenset til 4,1 m Dybde.
 Kort Nr. 101 og 100. Fyr-Fort. Nr. 215.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/169 1944.
- 218. (T). Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.**
Position. c. 57° 19',3 N. 11° 07',7 E.
Detaller. Dybden i Østerby Havn er aftaget til 3,1 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/170 1944.
- 219. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Sejlads gennem minespærret Omraade.**
Position. Norra Åstol c. 57° 55',4 N. 11° 35',3 E.
Detaller. Skibe paa mere end 75 Register Tons Brutto maa mellem Tjörn og Koön kun benytte Sejlløbet mellem Norra og Södra Åstol.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 26/1045 1944. (U. f. s. Nr. 9/503. Stockholm 1944.)

220. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Omraadet mellem Breddeparallerne 57° 15' N. og 58° 25' N., hvori der er udlagt Minespærringer, er udvidet til at omfatte hele det *svenske* Territorialfarvand.

2. Tidligere Bestemmelser vedrørende dette Omraade ophæves.

3. For Besejling af Omraadet gælder følgende særlige Regler:

a) Man advares imod at navigere paa anden Maade inden for Omraadet end saadan som nedenfor angivet.

b) For Besejling af Mineomraadet fordres særlig Tilladelse, der skal søges hos Marinedistriktchefen i *Göteborg*.

c) Indsejling i Mineomraadet kan kun ske om Dagen og ved nedennævnte Pladser, hvor der er stationeret et Bevogtningsfartøj, og hvor man faar nærmere Forskrifter vedrørende den fortsatte Sejlads.

Disse Pladser er:

57° 13' N. 12° 00' E., SE. for *Nidingen*, og58° 28' N. 11° 10' E., NNW. for *Skägga Varde*.Statslods (Minelods) skal tages om Bord henholdsvis ved *Varberg* og N. for *Hällsö* eller ved *Väderöerne*.

d) Under Sejladsen gennem Mineomraadet skal Lodsernes Anvisninger følges. Kun de af Lodserne anviste Sejlløb maa benyttes.

I øvrigt henvises til Forskrifterne vedrørende Søfarten inden for *svensk* Kystfarvand E. f. S. Nr. 2/ 1945.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 26/1046 1944.

(U. f. s. Nr. 25/1327. Stockholm 1944.)

221. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Breddeparallerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved Sveriges W.-Kyst.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Skibe over 50 Nettotons skal under Sejlads i Mineomraadet have Statslods (Minelods) om Bord. Kun de af Lodsens anviste Sejlløb maa benyttes.Lods skal tages om Bord enten i *Varberg* eller ved N. *Hällsö* (eller *Väderöerne*).

For Skibe i Lokalfart gælder særlige Regler.

2. For Skibe under 50 Nettotons gælder udfærdigede Bestemmelser med nedennævnte Indskrænkninger:

Følgende Farvandsafsnit er spærret for al Slags Sejlads:

A. Farvandet W. for en Linie gennem følgende Pladser:

57° 15' N. 12° 03' E.

*Södra Ledskär.**Norra Ledskär.**Malö Fyr.**Hallands Svartskär Fyr.**Kungens Fyr.**Tistlarna Fyr.**Böttö Fyr.**Buskär Fyr.**Koholmen E.-Pynt.**Vinga Fyr.**Hönöhuud Fyr.**St. Oset Fyr.**Hyppeln SW.-Pynt.**Hyppeln W.-Kyst.**Rörö SW.-Pynt.**Rörö W.-Kyst.**Rörö NW.-Pynt.**Halloren W.-Pynt.**Yttre Ledskär N.-Pynt.**Busholm N.-Pynt.**Skärileja Varde.**Måseskär Fyr.*

Tornö Varde.
 Härmanö huvud.
 Härmanö W.-Kyst.
 Gullholmen N.-Pynt.
 Normans faste Sømærke.
 Grötö Fyr.
 Gåsö S.-Pynt.
 Gåsö E.-Kyst.
 E.-lige Del af Gåsö N.-Pynt.
 Spättasbåde.
 Stångholmen Fyr.
 Kornökalf S.-Pynt.
 Kornökalf, Stora Kornö og Lilla Kornö W.-Kyst.
 Lilla Kornö NW.-Pynt.
 Malmö S.-Pynt.
 Malmö W.-Kyst.
 Porsholmen W.-Pynt.
 Långö NW.-Pynt.
 Pengeskärsbådan Fyr.
 Brimskär W.-Pynt.
 Södra Buskär SW.-Pynt.
 Håskär W.-Pynt.
 Soteskär S.-Pynt.

- Man advares imod at besejle det ovennævnte afspærrede Omraade.
 B. Farvandet N. for *Marstrand*, som begrænses af følgende Linier:
 mod Nord af *Tjörn* S.-Kyst.
 mod Øst af Linien: *Tjörns* Kyst lige N. for *Kjersö* W.-Pynt—
Kjersö W.-Pynt—*Stenskar* W.-Pynt—*Porsholm* E.-Pynt—*Instön* NE.-
 Pynt.
 mod Syd af *Koön* og *Instön* N.-Kyster.
 mod Vest af Linien: *Tjörns Huvud* S.-Pynt—*Stora Dyrö* W.-Pynt—
 en Varde paa *Koön* NW.-Pynt.

Dette Omraade kan passeres i Lodssejlløbet mellem *Norra* og *Södra Astol*, mellem *Meholmene* samt mellem *Risö* og *Stenskar*.

Man advares imod at besejle Farvandet udenfor nævnte Lodssejlløb.

Naar Minelods er om Bord, skal hans Anvisninger nøje følges.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 26/1047 1944. (U. f. s. Nr. 25/1328. Stockholm 1944.)

222. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Göteborg Skærgaard er det forbudt at ankre indenfor følgende Omraader:

1. I *Askimsfjorden* indenfor en Linie gennem *Vrångö utkik* c. 57° 34',3 N. 11° 46',9 E., *Fjordholmens* N.-Pynt, *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° 36',2 N. 11° 48',5 E.), *Havgalleskär*, *St. Klokeskär*, *St. Kläholmen*, *Knotten*, *Byrknalten*, *Rödskärs* S.-Pynt, *L. Donsö*, *Vrångö* NE.-Pynt og *Donsö* W.-Pynt.
3. Indenfor en Linie gennem *Rivö* E.-Pynt paa c. 57° 39',6 N. 11° 48',4 E., *Gulldisken*, *Aspholmarna* N.-Pynt (W. for *Saltholmen*), *Jonsholmarna* N.-Pynt, *Lågernäs* N.-ligste Del (NW. for *Skifteskär*), *Asperö* NE.-Pynt, *Asperö* N.-Pynt og *Rivö* E.-Pynt.
4. I *Kungsund* indenfor Linien gennem *Kungsö Rös* paa c. 57° 33',6 N. 11° 46',8 E., den inderste Del af Bugten W. for *Nötholmen*, *Holmen* ved *Kungsö* E.-Pynt og *Kungsö Rös*.
5. I *Måholmsgapet* og *Rävsund* indenfor en Linie gennem *Pottans* W.-Pynt paa c. 57° 36',3 N. 11° 45',3 E., *Halsviks brygga*, *Måholmsskären* (NW. for *Klubbholmen*), *Måholmens* S.-Pynt, *Måholmens* W.-Pynt, *Rävholmens* W.-Pynt og *Pottans* W.-Pynt.
6. Farvandet mellem *Styrsö* og *Brännö* indenfor Linien gennem *Halsviks brygga* paa c. 57° 36',8 N. 11° 46',3 E., *Känsö Taarn*, *Brännö utkik*, *Vargö* E.-Pynt og *Tängen* (paa *Styrsö*).

7. Omraaderne omkring *Vinga Sand* indenfor en Linie gennem *Vinga W.-Pynt*, *Inholmarna W.-Pynt*, *Inholmarna E.-Pynt*, *St. Tannskärs W.-Pynt* (S. for *Fogdö*), *St. Kålskär* paa c. 57° 40',7 N. 11° 39',8 E. (N. for *Söö*), *Hönö E.-Pynt*, Skæringspunktet mellem Linien: *Hönö E.-Pynt*—*Buskärsbådan* og *Vinga 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 *Ullbådan* til *Nya Ålvsborgs W.-Pynt* og derfra mod N. til *Ardal* og Linien fra *Pynten N.* for *Käringsberget* til *Vikebåden* og derfra til Bugten E. for *Ardal*.
9. I *Källöfjord* indenfor en Linie gennem *Rörö SE.-Pynt* paa c. 57° 46',4 N. 11° 37',8 E., *Hyppelns* højeste Punkt, *Jefva*, *Källö Varde*, *Björkö huvud* (paa *Björkö E.-Side*), *Hälsö E.-lige Pynt*, *Burö flack*, *Lindholmens E.-Pynt*, *Lindholmens NW.-Pynt* og *Rörö SW.-Pynt*.
10. I N.-lige *Björköfjord* mellem Linien: *Enholmens S.-Pynt* paa c. 57° 46',0 N. 11° 41',9 E.—*Thoreholmens S.-Pynt* og Linien: Bugten S. for *Björkö huvud*—den inderste Del af *N. Hästeviken*.
11. I S.-lige *Björköfjord* og *Kalvsund* med omgivende Farvande, dels mellem Linien: *Öckerö Kirke*—*Fjärholmens S.-Pynt*—*Fjärholmens N.-Pynt*—*Tummen* og Linien: *Björnhuvuds N.-Pynt* (paa *Öckerö E.-Side*)—*Kalvö N.-Pynt*—*L. Varholmens N.-Pynt* og dels indenfor en Linie gennem *S. Hästevikens* inderste Del, det SE.-ligste Skær af *Mävholmsskären*, *St. Mävholmens W.-Pynt*, det W.-ligste af *Hålskären* og *Pynten SW.* for *Hjulvik*.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/173 1944.

(U. f. s. Nr. 6/352. Stockholm 1941.)

223. Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Position. *Nyckelbojen*: c. 57° 41',3 N. 11° 53',1 E.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/174 1944.

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

224. (T). Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.

Positioner. a) c. 56° 58' N. 10° 23' E.

b) c. 57° 03' N. 9° 57' E.

Detaller. 1. Mellem ovennævnte Pladser er udlagt 17 Lystønder, dels paa N.-Siden, dels paa S.-Siden af Farvandet. Lystønderne paa N.-Siden er rødmalede og viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Lystønderne ved S.-Siden er hvidmalede og viser rødt Et-Blink hver 6^s.

2. Lystønderne *Bredhage W.*, *Bredhage E.* og *Christianshaab* er midlertidigt inddraget (jvfr. E. f. S. Nr. 12/671 1944).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 12/674 1944.

(N. f. S. Nr. 11/551. Berlin 1944.)

225. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 57° 03',8 N. 9° 58',4 E.

Detaller. Dybden ved de N.-ligste 8—9 m af Bolværket ved *Aalborg Portland-Cementfabrik* ved *Rørdal*, hvor den officielle Dybde er angivet til 7,5 m, er midlertidigt aftaget og er nu 4,7 m ved Bolværkets N.-ligste Hjørne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/406 1944.

226. Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Læmole opføres.

Position. c. 57° 03',8 N. 9° 58',4 E.

Detaller. For at skaffe bedre Fortøjningsplads for mindre Skibe opføres i S.-lige Del af *Aalborg-Portland Cementfabriks* Havn en c. 50 m lang Læmole. Vanddybden bag Læmolen bliver 3,0 m indtil en Afstand af 20 m fra denne.

Kort Nr. 106 og 104.

Publikationer. Danske Lods II, Side 92. Havnelods, Side 31.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 22/932 1944.

227. (T). Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.

Position. *Aalborg Portland-Cementfabrik:* c. 57° 03',8 N. 9° 58',4 E.

Detaller. 30—40 m uden for Landgrunden mellem Svovlsyrefabrikken i *Aalborg E.*-lige Del og *Aalborg Portland-Cementfabrik* nedrammes for Tiden i den fremtidige Bolværkslinie i indtil 10 m Vanddybde c. 15 Prøvepæle. Pælene afmærkes med paasømmede Brædder eller med Træbøjer.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 4/442 1944.

228. Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.

Position. *Aalborg:* c. 57° 03' N. 9° 56' E.

Detaller. I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri indenfor et Omraade strækkende sig fra 300 m W. for Jernbanebroen til 100 m E. for *Limfjordsbroen* mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby*.

Overtrædelse af dette Forbud medfører Fare for Beskydning uden Varsel.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/175 1944.

(Justitsministeriets Bekendtgørelse den 4. Juni 1943.)

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

Position. c. 56° 59' N. 9° 38' E.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/176 1944.

230. Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.

Position. c. 56° 59',9 N. 9° 17',8 E.

Detaller. I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 300 m fra *Aggersundbroen*.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/177 1944.

(Justitsministeriets Bekendtgørelse den 7. April 1943.)

231. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.

Position. c. 56° 59',9 N. 9° 17',8 E.

Detaller. Af de 8 Duc d'Alber W. for *Aggersundbroens* Gennemsejling er alle 4 ved Løbets N.-Side samt de 2 midterste ved Løbets S.-Side blevet fjernet af Isen Vinteren 1942—43.

Duc d'Alberne vil ikke blive genopført foreløbig.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/178 1944.

232. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.

Position. c. 56° 59',8 N. 9° 17',4 E.

Detaller. Dybden i de W.-ligste 250 m (den udgravede Del) af Svajebassinet W. for *Aggersundbroen* er midlertidigt aftaget fra 4,1 m til 3 m i den W.-ligste og til indtil 3,6 m i den yderste Del af Udgravningen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/179 1944.

233. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.*Position.* Aggersundbroen: c. 56° 59',9 N. 9° 17',8 E.*Detaller.* Under Hensyn til, at Vanddybden i den udgravede Del af Svajebassinet W. for Aggersundbroen er aftaget, er de 4 rødmalede Stager, der var udlagt paa N.-Siden af Svajebassinet henholdsvis c. 300, 500, 700 og 900 m fra Broen, midlertidigt inddraget, og der er midlertidigt udlagt 1 rød Stage paa 4 m Kurven paa hver af Pladserne: 56° 59' 45" N. 9° 17' 26" E., og 56° 59' 35" N. 9° 17' 18" E., henholdsvis c. 550 og 1075 m fra Broen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/180 1944.

234. (T). Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.*Position.* c. 56° 34',2 N. 9° 03',4 E.*Detaller.* Dybden i Skive Havn er aftaget til 4,1 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/181 1944.

235. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.*Position.* c. 56° 47',2 N. 8° 52',8 E.*Detaller.* Dybden ved Ørodde Bro er aftaget paa Grund af Tilsanding.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/182 1944.

236. (T). Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.*Position.* c. 56° 52',9 N. 8° 38',0 E.*Detaller.* Dybden ved Vilsund Anlægsbro er aftaget til 2,8 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/183 1944.

237. (T). Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.*Position.* c. 56° 29',5 N. 8° 36',0 E.*Detaller.* I Slutningen af Januar Maaned 1944 paabegyndes Fjernelsen af den N.-lige Stenmole i det gamle Havnebassin. Indtil den efterfølgende Uddybning er tilendebragt, vil der ved Molens W.-lige Ende være udlagt en hvid Stage med 2 nedadvendte Koste, og al Sejlads til og fra den gamle Havn skal foregaa mellem denne Kost og den N.-lige Mole i Fiskerihavnen.*Kort* Nr. 104. *Publikationer.* Havnelods, Side 98 og 99.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 4/443 1944.

238. Danmark. Limfjorden. Oddesundbroen. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.*Position.* c. 56° 35' N. 8° 34' E.*Detaller.* I Mørklægningstiden forbydes al Sejlads samt Fiskeri i Søomraadet indenfor en Afstand af 300 m fra Oddesundbroen.

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

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/186 1944.

(Justitsministeriets Bekendtgørelse den 13. Oktober 1942.)

239. (T). Danmark. Limfjorden. Lemvig Havn. Fyr midlertidigt fjernet.*Position.* 56° 33' (05") N. 8° 18' (35") E.*Detaller.* Lemvig Havn Fyr, paa E.-lige Havns N.-Moles E.-Ende, er midlertidigt fjernet paa Grund af Molehovedets Reparation.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1633 1944.

240. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt i Tyborøn Kanals hele Bredde mellem Breddeparallelernerne 56° 42',1 N. og 56° 42',6 N.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 37/1315 1944.

(N. f. S. Nr. 36/1860. Berlin 1944.)

- 241. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.**
Position. Tyborøn Kanal Forfyr c. 56° 43',2 N. 8° 14',2 E.
Detaller. Fyret er væltet.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/188 1944.
- 242. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.**
Tidligere E. f. S. Nr. 48/1600 1944.
Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.
Detaller. I Tyborøn Kanal er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: I Sælhundeholm Løb: 4,0 m, i Gaaseholm Løb: 2,4 m, i Svaneholm Løb: 1,3 m og i Kobberø Løb: 2,5 m.
 Der er saaledes for Tiden 4,0 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.
- 243. (T). Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.**
Position. 57° 44' (25") N. 10° 38' (18") E.
Detaller. Vindsemaforen ved Skagen Signalstation er midlertidigt ude af Virksomhed.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/190 1944.
- 244. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Sunket Pram.**
Position. c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.
Detaller. En 20 m lang Pram er sunket i Tyborøn Havns Hyttefædebassin ved Tværmolen, c. 40 m fra dennes Yderende. Overkant af Prammen er netop i Vandoverfladen ved daglig Vandstand.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1589 1944.
- 245. (T). Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.**
Position. c. 57° 41',5 N. 10° 26',8 E.
Detaller. Spirbakken Baake er midlertidigt fjernet.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 31/1163 1944.
- 246. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.**
Position. c. 57° 35',6 N. 9° 57',7 E.
Detaller. Dybden i den E.-lige Del af Indsejlingen til Hirtshals Havn er aftaget, saaledes at den nærmest det E.-lige Molchoved er 6,6 m.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/191 1944.
- 247. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.**
Position. c. 57° 35',6 N. 9° 57',7 E.
Detaller. Ankring og Fiskeri i Hirtshals Havn er forbudt.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 43/1478 1944.
 (N. f. S. Nr. 43/2161. Berlin 1944.)
- 248. (T). Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.**
Position. 57° 09' (54") N. 9° 18' (06") E.
Detaller. Svinkløv Baake er midlertidigt fjernet.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 25/1020 1944.
- 249. Sverige. Skagerrak. Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Sukontrolstation ved Rigsgrænsen.**
Position. 58° 58',16 N. 11° 06',72 E.
Detaller. Et rødmalet Fyrskib med taarnlignende Fyrmast og Fokkemast med Gaffel samt paa begge Sider af Skroget mærket *Lots* med hvidt er udlagt paa ovennævnte Plads som Lodsstation. Lodser faas herfra til Lodsning S.-over og de S.-fra kommende Skibe skal aflevere deres Lodser her.
 At Lods findes om Bord betegnes om Dagen ved Lodsflag paa Fortoppen, om Natten ved 2 hvide Lanterner lodret for hinanden under Gaffelen, den ene c. 1 m under den anden. At ingen Lods findes om Bord betegnes om Natten ved kun een hvid Lanterne under Gaffelen.

Under Taage afgives 4 Slag paa Klokken mindst hver 2^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.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/192 1944.

(U. f. s. Nr. 35/1823. Stockholm 1940.)

250. Norge. Oslofjorden. Færder. Oplysning om Lods.

Positioner. Færder Fyr c. 59° 01',7 N. 10° 31',7 E.

Torbjørnskjær Fyr c. 58° 59',7 N. 10° 47',2 E.

Detaller. Man kan faa Lods ved Færder fra en Lodskutter, der krydser midt i Fjorden mellem Færder Fyr og Torbjørnskjær Fyr.

Den tidligere Lodstjeneste ved Rauer—Bolærne er inddraget.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/712 1944.

(E. f. S. Nr. 5/261. Oslo 1944.)

251. Norge. Oslofjorden. Kontrol med Skibe, der anløber Oslo Havn.

Position. Drøbak c. 59° 39' N. 10° 38' E.

Detaller. 1. Alle Skibe, der agter at anløbe Oslo Havn, skal, uden Hensyn til Størrelse, Last eller Ballast, ved Passagen melde sig til Kontrolstationen Havnevagten, Drøbak.

2. Skibe, der har brandfarlig Last, skal melde dette til Kontrolstationen. Anvisning af Liggeplads i Oslo gives i Drøbak.

3. Anvisninger fra Havnevagten i Drøbak og Havnekaptajnen i Oslo skal ubetinget følges. Overtrædelser straffes efter Krigsretten.

Ved Overtrædelse af Kontrollforskrifterne udsætter Skibene sig for Beskydning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 40/1401 1944.

(E. f. S. Nr. 19/694. Oslo 1944.)

252. (T). Norge. Skagerrak. Oslo Fjord. Oslo Havn. Løbet Lindøya—Grasholmen. Trafikforbud.

Position. c. 59° 53',1 N. 10° 43',1 E.

Detaller. Løbet mellem Lindøya og Grasholmen er indtil videre spærret for al Trafik.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1141 1944.

(E. f. S. Nr. 13/453. Oslo 1944.)

253. Norge. Oslofjord. Mølen. Sejladsforskrift.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1317 og 38/1354 1944.

Positioner. a) 59° 30',9 N. 10° 23',5 E. e) 59° 27',5 N. 10° 30',0 E.

b) 59° 30',9 N. 10° 35',2 E. f) 59° 27',5 N. 10° 24',6 E.

c) 59° 26',18 N. 10° 33',45 E. g) 59° 30',0 N. 10° 24',6 E.

d) 59° 26',18 N. 10° 31',3 E. h) 59° 30',0 N. 10° 22',7 E.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er spærret for Sejlads og Fiskeri fra Solopgang til Solnedgang.

Ruten til og fra Oslo gaar E. for det afspærrede Omraade.

Skibsfarten til og fra Dramsfjorden skal i Spærretiden, fra Solopgang til Solnedgang, foregaa Syd for det afspærrede Omraade og Vest om Langøya.

(N. f. S. Nr. 36/1826. Berlin 1944 og E. f. S. Nr. 18/668. Oslo 1944.)

254. Norge. Skagerrak. Oslofjord. Mefjordbåen S. Bombekastningsomraade.

Positioner. a) c. 59° 18',5 N. 10° 34',0 E.

b) c. 59° 18',5 N. 10° 36',5 E.

c) c. 59° 16',0 N. 10° 36',5 E.

d) c. 59° 16',0 N. 10° 34',0 E.

Detaller. Et Bombekastningsomraade er begrænset af Linier gennem ovennævnte Punkter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 24/1009 1944.

(N. f. S. Nr. 23/1252. Berlin 1944.)

255. Norge. Skagerrak. Sandefjord og Tønsbergfjord. Forbud mod Ankring.

- Positioner.* 1. *Sandefjord.* a) 59° 02' 15" N. 10° 13' 57" E.
 b) 59° 02' 03" N. 10° 14' 24" E.
 c) 59° 02' 34" N. 10° 16' 18" E.
 2. *Tønsbergfjord.* d) 59° 02' 34" N. 10° 16' 38" E.
 e) 59° 02' 36" N. 10° 17' 15" E.
 f) 59° 02' 21" N. 10° 19' 16" E.
 g) 59° 03' 26" N. 10° 22' 30" E.
 h) 59° 04' 14" N. 10° 23' 51" E.

Detaller. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinierne mellem ovennævnte Punkter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1389 1944.

(N. f. S. Nr. 39/1979. Berlin 1944.)

256. Norge. Skagerrak. Larviksfjord. Forbud mod Ankring.

- Positioner.* a) 59° 02' 12" N. 10° 01' 46" E.
 b) 59° 02' 25" N. 10° 03' 01" E.

Detaller. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Linien a)—b).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1390 1944.

(N. f. S. Nr. 39/1380. Berlin 1944.)

257. Norge. Skagerrak. Langesunds Bugt. Forbud mod Ankring.

- Positioner.* a) 58° 59' 15" N. 9° 45' 27" E., *Langesundstangen.*
 b) 58° 57' 50" N. 9° 50' 12" E.
 c) 58° 57' 49" N. 9° 51' 21" E.

Detaller. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Linien a)—b)—c).

Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/1391 1944.

(N. f. S. Nr. 39/1981. Berlin 1944.)

258. Norge. Aust-Agder. Risør E.-lige Indsejling. Grønholmgapet. Afspærring.

- Positioner.* a) 58° 44',6 N. 9° 18',0 E., *Skotkilen W.*
 b) 58° 44',4 N. 9° 18',3 E., *Sildholmen.*
 c) 58° 44',1 N. 9° 18',0 E., *St. Varøy.*

Detaller. Under Indsejling til og Udsejling fra *Risør* er det forbudt at passere Linien gennem ovennævnte 3 Punkter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 26/1051 1944.

(E. f. S. Nr. 11/431. Oslo 1944.)

259. Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.

Position. 58° 04' 18" N. 7° 57' 57" E.

Detaller. Det er forbudt at ankre i Nærheden af ovennævnte Plads.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/194 1944.

(N. f. S. Nr. 30/2915. Berlin 1940.)

260. Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord. Sejladsforskrift.

Position. c. 58° 09' N. 8° 02' E.

Detaller. Det er Handelsskibe forbudt at løbe ind i *Topdalsfjord* uden Tilladelse af Havnekaptajnen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 10/626 1944.

(N. f. S. Nr. 9/480. Berlin 1944.)

261. Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I. Al Passage er forbudt Dag og Nat gennem følgende Sejlløb:

1. *Steinsund* mellem Øerne
 - a) *Andøy* paa c. 58° 06',6 N. 7° 59',0 E. og
 - b) *Bragdøy* — c. 58° 07',0 N. 8° 00',0 E.
2. *Bragdøyrenden* mellem Øerne
 - a) *Svensholm* paa c. 58° 07',3 N. 7° 59',5 E. og
 - b) *Dybingen* — c. 58° 07',5 N. 8° 00',3 E.

II. Under Indsejling til og Udsejling fra Vesthavnen *Kristiansand Syd* skal man følge SW.-Siden af Øen *Odderøy* ved *Odderøy Fyr* inden for en Afstand af 150 m fra Øen.

I Tiden Kl. 1800—0700 er Ind- og Udsejling forbudt. Skibe, der overtræder Forbudet, bliver beskudt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/377 1944.

(N. f. S. Nr. 50/2751. Berlin 1943.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

262. Norge. Bergen Omraade. Fyr upaalidelige.

Position. Bergen: c. 60° 24' N. 5° 19' E.

Detaller. Man maa være forberedt paa, at enkelte Fyrs Lysvinkler i Farvandene ved *Bergen* kan være blevet forandret uden forudgaaende Meddelelse. Nærmere Oplysninger faas i Sejlanvisninger hos de forskellige Havnekaptajner i *norske* Havne.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/278 1944.

(E. f. S. Nr. 16/501. Oslo 1943.)

263. (T). Norge. Hordaland. Bergen N.-lige Byfjord. Ask og Hegrones. Nye midlertidige Fyr.

I. *Position.* 60° 28' 49" N. 5° 13' 27" E.

Detaller. Paa ovennævnte Plads er opført et nyt Fyr, der skal tjene til Vejledning under Anduvning af Kontrolstedet *Ask*, naar dette Sted optager Virksomheden. Fyret viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys og lyser som følger:

1. Grønt i Pej. fra 208° til 218°.
2. Hvidt i — - 218° - 225°.
3. Rødt i Pej. fra 225° til 255°.

II. *Position.* 60° 24' 52" N. 5° 18' 36" E.

Detaller. Paa ovennævnte Plads er opført et nyt Fyr, der skal tjene til Vejledning under Anduvning af Reden ved *Sandvika*. Fyret viser hvidt og rødt Et-Blink hver 4^s. og lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 300° til 331°.
2. Rødt i Pej. fra 331° til 100°.

Fyret tændes efter Anmodning og brænder da 1 Time.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 40/1410 1944.

(E. f. S. Nr. 19/718. Oslo 1944.)

264. Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.

Position. Bergen: c. 60° 24' N. 5° 18' E.

Detaller. Alle Skibe og Fartøjer, som befinder sig i *Bergen* Havn, saalænge det er mørkt, skal have en Lanterne klar til at blive tændt, naar andre Skibe nærmer sig.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/279 1944.

(E. f. S. Nr. 3/91. Oslo 1942.)

265. Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/280 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Tiden Kl. 2000—0700 er al Besejling af nedennævnte Omraader eller Passage af følgende Spærregrænser forbudt:

1. I *Byfjord*. Omraadet begrænses
 mod V e s t af en Linie fra *Hjelteneset* paa c. 60° 23',25 N. 5° 10',8 E. til *Tollneset* paa c. 60° 22',6 N. 5° 10',8 E.
 mod Ø s t af en Linie fra *Skardholmen* paa c. 60° 23',8 N. 5° 12',6 E. til *Brystneset* paa c. 60° 23',6 N. 5° 13',5 E.
2. I *Salhus Fjord*. Omraadet begrænses
 mod N o r d af Breddeparallel 60° 33',0 N.
 mod Ø s t af en Linie fra *Hagelsund Fyr* paa c. 60° 32',5 N. 5° 17',0 E. til *Tellevik* paa c. 60° 31',15 N. 5° 17',65 E.
3. I *Lungegårdsvann*.
Nygårdsbro.

(N. f. S. Nr. 47/2422. Berlin 1944.)

266. Norge. Bergen Andvning. Håøysund. Mineomraade.

Positioner. a) 60° 33' 11" N. 5° 13' 24" E. d) 60° 32' 29" N. 5° 14' 30" E.
 b) 60° 33' 07" N. 5° 14' 00" E. e) 60° 32' 34" N. 5° 14' 39" E.
 c) 60° 33' 00" N. 5° 14' 21" E.

Detaller. Man advares imod at sejle og fiske inden for Omraadet mellem Linierne a—b—c og d—e.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1261 1944.

(N. f. S. Nr. 33/1706. Berlin 1944.)

267. Norge. Bergen S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.

Positioner. a) 60° 20' 58" N. 5° 09' 57" E., *Brattholm.*

b) 60° 21' 03" N. 5° 11' 03" E., *Kallandsholm.*

Detaller. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinien mellem ovennævnte Punkter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/282 1944.

(N. f. S. Nr. 51/2813. Berlin 1943.)

268. Norge. Samnangerfjord. Forbudte Omraader.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Sejlads 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 *Trengereid*.

2. Omraadet indenfor en Linie gennem

a) 60° 21' 43" N. 5° 40' 45" E.

b) 60° 21' 43" N. 5° 41' 10" E.

c) 60° 22' 13" N. 5° 41' 40" E.

d) 60° 22' 13" N. 5° 42' 10" E., *Gaupholmen.*

e) 60° 22' 09" N. 5° 42' 10" E., *Kutreet Bro E.-Kant.*

f) 60° 22' 06" N. 5° 43' 10" E.

g) 60° 22' 43" N. 5° 43' 10" E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/283 1944.

(N. f. S. Nr. 37/2050. Berlin 1943.)

269. Norge. Lerøyosen. Mineomraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

Mod S y d : c. 60° 12',1 N. 5° 10',5 E., *Bornestangen Fyr.*

c. 60° 14',54 N. 5° 15',9 E.

Mod N o r d : c. 60° 15',15 N. 5° 08',05 E.

c. 60° 15',15 N. 5° 14',6 E.

Farvandet kan passeres paa Kurser, der opgives af Havnekaptajnerne.

Skibe, der ikke har faaet Underretning om disse Kurser, skal anløbe Kontrolskibene paa Pladserne

a) c. 60° 11',9 N. 5° 12',6 E.

b) c. 60° 15',25 N. 5° 9',35 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/284 1944.

(N. f. S. Nr. 35/1959. Berlin 1943.)

270. Norge. Hordaland. Korsfjorden og Hjeltfjorden. Nattpærreomraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 30/1144 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Al Skibsfart og Fiskeri er i Tiden fra Kl. 2000 til 0700 forbudt i nedennævnte Omraader:

A. *Korsfjorden* med Omgivelser.

Omraadet begrænses af Forbindelseslinien mellem Punkterne:

a) 60° 14' 33" N. 5° 15' 54" E. e) 60° 08' N. 5° 12' E. (*Kamsøy*).

b) 60° 14' 33" N. 5° 22' 06" E. f) 60° 08' N. 5° 05',8 E. (*Baka*).

c) 60° 11' N. 5° 22',1 E. g) 60° 10',3 N. 5° 05' 44" E. (*Usholmene*).

d) 60° 05' N. 5° 14',7 E. h) 60° 12',1 N. 5° 10' 29" E. (*Bornestangen*).

B. *Hjeltefjorden.*

Omraadet begrænses som følger:

Mod N. af Breddeparallellen $60^{\circ} 43' N.$ fra E.-Kysten af *Nordøy* til Meridianen $5^{\circ} E.$

Mod E. af Meridianen $5^{\circ} E.$

Mod S. fra $60^{\circ} 36' 23'' N. 5^{\circ} 00' E.$ langs Kysten til $60^{\circ} 36',9 N. 4^{\circ} 57' E.$ (*Nesodden*) til $60^{\circ} 36' 57'' N. 4^{\circ} 51',8 E.$ (*Heimferdneset*) N. paa langs Kysten til $60^{\circ} 40' 27'' N. 4^{\circ} 47',9 E.$ (*Robbeganstangen* Fyr) til Udgangspunktet.

C. Sejlads i Tvangsruterne i de tilgrænsende Mineomraader *Lerøyosen* og *Hjeltefjorden* i den angivne Spærretid er ogsaa forbudt.

D. Skibe, som handler imod Forbudet, bliver beskudt uden Varsel.

Undtagelser er kun tilladt i tvingende Tilfælde og med mindst 24 Timer i Forvejen indhentet Tilladelse hos *Hafenkommandanten* i *Haugesund* eller *Bergen*.

(E. f. S. Nr. 13/456 og 23/797. Oslo 1944.)

271. Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel. Tidligere E. f. S. Nr. 2/285 1944.

Detaller. I Tiden mellem Kl. 2000 og 0700 er det forbudt at løbe ind i og ud af følgende Havne:

Bergen.

Leirvik (Stord).

Haugesund med *Karmsund.*

Askevold.

Ankerpladsen *Daviken Bugt.*

(E. f. S. Nr. 22/512. Oslo 1942 og N. f. S. Nr. 47/2415. Berlin 1944.)

272. Norge. Hjeltefjorden. Mineomraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Man advares imod at sejle og at fiske indenfor et Omraade, som begrænses af Linier, som følger:

Mod Syd: Breddeparallellen $60^{\circ} 33' N.$

I *Straumsund*: Forbindelseslinien mellem

a) $60^{\circ} 34',2 N. 4^{\circ} 50',15 E.$ og

b) $60^{\circ} 35',12 N. 4^{\circ} 50',15 E.$

Mod Nord: Forbindelseslinien mellem

a) $60^{\circ} 36',95 N. 4^{\circ} 51',8 E.,$ *Heimferneset,* og

b) $60^{\circ} 36',9 N. 4^{\circ} 57',0 E.,$ *Nesodden.*

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. $60^{\circ} 37',5 N. 4^{\circ} 54',5 E.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/286 1944.

(N. f. S. Nr. 33/1875. Berlin 1943.)

273. Norge. Hordaland. Hjeltefjorden W. Spærrøde Omraader. Advarsel.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Omraadet W. for *Hjeltefjorden* er følgende Sejlløb for Skibe og Baade spærret:

1. *Osundet*: Mellem $60^{\circ} 33',6 N.$ og $60^{\circ} 32',3 N.$ og E. for $4^{\circ} 50',6 E.$

2. *Ulvsundet* E.—W.-lige Del: Mellem $4^{\circ} 55',1 E.$ og $4^{\circ} 52',5 E.$

Ulvsundet N.—S.-lige Del (*Straumsundet*): Mellem $60^{\circ} 31',5 N.$ og $60^{\circ} 30',3 N.$

3. *Rongsundet*: Et Omraade begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

a) $60^{\circ} 30',1 N. 4^{\circ} 56',2 E.$ c) $60^{\circ} 29',55 N. 4^{\circ} 56',4 E.$

b) $60^{\circ} 29',9 N. 4^{\circ} 56',4 E.$ d) $60^{\circ} 29',55 N. 4^{\circ} 55',6 E.$

4. *Svelgen*: Et Omraade, begrænset mod S. af Breddeparallellen $60^{\circ} 27',2 N.$ 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) $60^{\circ} 27',3 N. 4^{\circ} 58',2 E.$

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/287 1944.

(N. f. S. Nr. 23/1069. Berlin 1942 og N. f. S. Nr. 33/1876. Berlin 1943.)

274. Norge. Grimstadvord. Natpærring.*Tidligere E. f. S. Nr. 2/288 1944.**Position. Se nedenfor.**Detaller. I Tiden: Kl. 2000—0600 er det forbudt uden Tilladelse at besejle Grimstadvord 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.

*(N. f. S. Nr. 33/1874. Berlin 1943 og E. f. S. Nr. 23/796. Oslo 1944.)***275. Norge. Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskrift.***Position. Hatvikbuk: c. $60^{\circ} 12',5$ N. $5^{\circ} 33',1$ E.**Indsejling i og Udsejling fra Hatvikbuk er forbudt i Tiden fra Solnedgang til Solopgang.**Sejlads om Dagen skal foregaa tæt under NE.-Pynten.**Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/289 1944.**(N. f. S. Nr. 34/1917. Berlin 1943.)***276. Norge. Bjørnefjord og Lysefjord. Forbud mod Ankring.***Positioner. a) $60^{\circ} 05' 00''$ N. $5^{\circ} 21' 46''$ E., *Reksteren* N.-Pynt.**d) $60^{\circ} 07' 58''$ N. $5^{\circ} 21' 54''$ E., *Røtingi*.**c) $60^{\circ} 12' 16''$ N. $5^{\circ} 16' 26''$ E., *Kroken*.**d) $60^{\circ} 10' 38''$ N. $5^{\circ} 18' 26''$ E.**Detaller. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Forbindelseslinierne: a—b og c—d.**Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/290 1944.**(N. f. S. Nr. 50/2755. Berlin 1943.)***277. Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.***Position. Se nedenfor.**Detaller. 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 af en Linie herfra til Punkt a).**Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/291 1944.**(N. f. S. Nr. 4/166. Berlin 1942.)***278. Norge. Selbjørnsfjord Anduvning. Mineomraade.***Position. Se nedenfor.**Detaller. 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. $5^{\circ} 05',9$ 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.**Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/292 1944.**(N. f. S. Nr. 10/512. Berlin 1943.)***279. Norge. Sirafjord—Sletta. Mineomraade.***Position. Se nedenfor.**Detaller. Man advares imod at besejle et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:**a) $59^{\circ} 25',9$ 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° 17',2 N. 4° 46',0 E.
- h) 59° 28',5 N. 4° 46',0 E.
- i) 59° 30',5 N. 5° 05',0 E.
- j) 59° 30',5 N. 5° 10',0 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/293 1944.

(N. f. S. Nr. 45/2514. Berlin 1943.)

280. Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. *Vibransøysund* mellem *Garsøy* paa c. 59° 25',2 N. 5° 14',8 E. og *Kyllingøy* paa c. 59° 25',3 N. 5° 15',2 E. er lukket for Gennemsejling for alle Skibe og Fartøjer.

E. f. S. Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/294 1944.

(E. f. S. Nr. 12/380. Oslo 1943.)

281. Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.

Position. *Kyllingøy*: 59° 25',3 N. 5° 15',2 E.

Detaller. Det E.-ligste, N.-lige Indløb til *Haugesund*, mellem *Kyllingøy* og Fastlandet, er spærret for al Trafik.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/295 1944.

(E. f. S. Nr. 13/431. Oslo 1943.)

282. Norge. Karmøy og Storøy. Gennemsejling forbudt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Al Gennemsejling er forbudt

a) mellem *Karmøy* og *Storøy* paa c. 59° 24',8 N. 5° 14',0 E. og

b) mellem *Storøy* og de E. derfor liggende *Skær* paa c. 59° 24',8 N. 5° 14',1 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1359 1944.

(N. f. S. Nr. 37/1894. Berlin 1944.)

283. Norge. Talgjefjord. Mastrafjord. Mineomraader.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Nedennævnte Omraader er spærret for Skibsfart og Fiskeri:

I. I *Talgjefjord* inden for en Linie, der gaar fra 59° 08',4 N. 5° 36',4 E. over 59° 10',4 N. 5° 41',9 E. til 59° 10',4 N. 5° 46',7 E. og fra 59° 09',2 N. 5° 46',55 E. til 59° 07',2 N. 5° 41',4 E.

II. I *Mastrafjord* et Omraade, der begrænses

mod V e s t af Forbindelseslinien mellem 59° 07',3 N. 5° 34',2 E. og 59° 06',18 N. 5° 34',2 E.,

mod N o r d af *Øen Rennesøy*,

mod Ø s t af Forbindelseslinien mellem 59° 07',12 N. 5° 36',4 E. og 59° 06',28 N. 5° 36',65 E.,

mod S y d af *Øen Klosterøy*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/296 1944.

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

284. Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/297 og 39/1377 1944.

Position. Se nedenfor.

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

a) 59° 07',8 N. 5° 14',8 E., (*Geitungen Fyr*).

b) 59° 04',5 N. 5° 24',0 E., (*Kalvenes*).

c) 58° 57',0 N. 5° 19',9 E.

d) 58° 26',5 N. 5° 28',5 E.

e) 57° 46',3 N. 6° 58',7 E.

f) 58° 06',4 N. 6° 34',3 E., (*Lister Fyr*).

g) 58° 31',3 N. 5° 38',2 E.

h) 58° 39',3 N. 5° 28',0 E.

(N. f. S. Nr. 38/2021. Berlin 1942 og N. f. S. Nr. 38/1943. Berlin 1944.)

285. Norge. Rogaland. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.*Tidligere E. f. S. Nr. 2/298 1944.**Position. Stavanger: c. 58° 59' N. 5° 43' E.**Detaller. I Indløbet til Stavanger er der i Byfjorden udlagt Spærringer. Skibsførere og Lodser paa alle Skibe, som skal anløbe Stavanger, maa hos de tyske Havnekaptajner indhente Sejlanvisninger for Passage af Spærringerne. For Tiden er det forbudt at anløbe Stavanger i Tiden: Kl. 2000—0700.**(E. f. S. Nr. 5/135. Oslo 1943 og N. f. S. Nr. 47/2415. Berlin 1944.)***286. Norge. Lister og Jæderen. Forbudte Omraader.***Position. Se nedenfor.**Detaller. Det er forbudt at komme nedennævnte Kystomraader nærmere end 1000 m.*a) Ved *Lister*:Fra *Einarsneset* paa c. 58° 03',2 N. 6° 47',5 E.til *Varnes Fyr* — c. 58° 10',5 N. 6° 37',7 E.b) Ved *Jæderen*.Fra *Havtangen* paa c. 58° 29',4 N. 5° 47',7 E.til *Tungenes Fyr* — c. 59° 02',1 N. 5° 35',1 E.*Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1360 1944.**(N. f. S. Nr. 37/1893. Berlin 1944.)***287. Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Natspærring.***Tidligere E. f. S. Nr. 2/299 1944.**Position. Se nedenfor.**Detaller. I Tiden: Kl. 2000—0600 er det forbudt uden Tilladelse at besejle følgende**Omraader:*1. *Listerfjord*, E. for *Hitterøy*: Omraadet E. for Forbindelseslinien mellema) 58° 10',65 N. 6° 38',0 E., *Varnes Fyr*, ogb) 58° 11',7 N. 6° 38',0 E., *Klubben*.*(E. f. S. Nr. 23/796. Oslo 1944.)***288. Norge. Farsund. Forbud mod Ankring.***Position. a) 58° 05' 10" N. 6° 48' 36" E.**b) 58° 05' 20" N. 6° 48' 48" E.**Detaller. Ankring er forbudt i Afstande indtil 100 m paa hver Side af Forbindelseslinien mellem ovennævnte Punkter.**Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1147 1944.**(N. f. S. Nr. 29/1549. Berlin 1944.)***289. Norge. Vest-Agder. Farsund. St. Håøy NW. Vrag. Ankring forbudt.***Position. c. 58° 04',9 N. 6° 50',4 E., c. 430 m 213° fra St. Håøy Fyr.**Detaller. Et Vrag, der er ufarligt for Skibstarten ligger sunket paa ovennævnte Plads.**Ankring i Nærheden af Vraget er forbudt.**Gentagelse af E. f. S. Nr. 30/1148 1944.**(E. f. S. Nr. 13/454. Oslo 1944.)***290. Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.***Position. Se nedenfor.**Detaller. Al Gennemsejling er forbudt:*a) mellem *Bugdøy* paa c. 58° 04',4 N. 6° 53',8 E. og *Langøy (Kveldsund)*,b) mellem *Urøy* paa c. 58° 04',4 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',4 N. 6° 49',3 E. og Fastlandet (*Bjørnsund*).*Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/300 1944.**(N. f. S. Nr. 46/2591. Berlin 1943.)*

291. (T). Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.*Position.* c. 57° 07' N. 8° 36' E.*Detaller.* *Hanstholm* Redningsstation er indtil videre midlertidigt nedlagt.Den ved *Hanstholm* hidtil stationerede Roredningsbaad er samtidigt fjernet og vil ikke mere blive bragt tilbage.

Dansk Lods I, Side 84 og 86. Dansk Lods II, Side 30.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/301 1944.

292. (T). Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.*Position.* c. 56° 57',5 N. 8° 21',8 E.*Detaller.* Paa Grund af *Vorupør* Læmoles Beskadigelse er *Vorupør Læmole* Fyr slukket indtil videre.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/302 1944.

293. (T). Danmark. Nissum Fjord Udløb. Torsminde Slusehavn Indløb. Tilsanding.*Position.* c. 56° 22',3 N. 8° 07',1 E.*Detaller.* Indløbet ved *Torsminde* er helt tilsandet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 9/596 1944.

294. (T). Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aftaget.*Position.* c. 56° 05',3 N. 8° 14',5 E.*Detaller.* Dybden i *Ringkøbing* Havn samt i Indløbet dertil er aftaget til 2,5 m.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/303 1944.

295. Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.*Positioner.* a) 55° 50',4 N. 7° 27',5 E. d) 55° 31',0 N. 7° 41',5 E.

b) 55° 50',4 N. 7° 53',0 E. e) 55° 34',5 N. 7° 28',0 E.

c) 55° 40',0 N. 7° 53',0 E.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er spærret for al Sejlads og Fiskeri.*Kort* Nr. 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1262 1944.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 28. August 1944.)

296. Danmark. Fanø Bugt. Spærrede Omraader.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Omraaderne inden for Linier gennem nedennævnte Punkter er spærret for Sejlads og Fiskeri:

Omraade 1:

a) 55° 24',3 N. 8° 15',2 E. c) 55° 24',3 N. 8° 18',2 E.

b) 55° 24',7 N. 8° 18',2 E. d) 55° 24',7 N. 8° 15',2 E.

Omraade 2:

e) 55° 26' 45" N. 7° 49' 39" E. g) 55° 26' 30" N. 7° 50' 21" E.

f) 55° 25' 42" N. 7° 48' 18" E. h) 55° 25' 24" N. 7° 49' 00" E.

Kort Nr. 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 41/1445 1944.

(N. f. S. Nr. 41/2078. Berlin 1944.)

297. (T). Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.*Position.* c. 55° 26' N. 8° 15' E.*Detaller.* I den W.-lige Del af den gravede Rende over *Graadyb Barre*, hvor der i Henhold til Kortet skulde være 6,2 à 6,7 m Vand ved Middelspringtids Lavvande, kan man for Tiden paa Grund af Tilsanding ikke regne med større Vanddybde end c. 5,9 m ved Middelspringtids Lavvande.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 49/1622 1944.

298. Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ved Opmaaling i Oktober 1942 af den gravede Rende over *Graadyb Barre* viste det sig, at Sandet ved den rødmaalede Spidstønde *III* paa $55^{\circ} 26'$ ($51''$) N. $8^{\circ} 17'$ ($14''$) E. ved Rendens SE.-Side havde skudt sig c. 40 m ud i Renden, saaledes at 6 m Kurven her findes i en Afstand af c. 60 m fra *Sædenstrand* Fyrlinie.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/304 1944.

299. (T). Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.

Positioner. a) $55^{\circ} 27'$ ($19''$) N. $8^{\circ} 18'$ ($14''$) E., c. 1620 m 216° fra *Skallingen* Fyr.

b) $55^{\circ} 27'$ ($26''$) N. $8^{\circ} 18'$ ($33''$) E., c. 1240 m 211° fra *Skallingen* Fyr.

c) $55^{\circ} 27'$ ($33''$) N. $8^{\circ} 18'$ ($48''$) E., c. 950 m 203° fra *Skallingen* Fyr.

Detaller. I. Ved *Tørre Bjælke* i *Graadyb* har Sandet fra *Sejlløbets* NW.-Side skudt sig ud mod *Sejlløbets* Midte, saaledes at Dybden paa *Strækningen* a)—c) i *Sædenstrand* Fyrlinie er aftaget til under 6,2 m. Den mindste Dybde i Fyrlinien findes i Punkt b), hvor der er c. 4,4 m Vand. Mellem Punkterne a) og c) strækker 6,2 m Kurven sig indtil 20 m SE. for Fyrlinien; NW. for Fyrlinien aftager Dybden hurtigt og er c. 15 m NW. for Punkt b) 3 m.

II. Paa Grund af Tilsandingen advares man mod at benytte *Sædenstrand* Fyrlinie paa *Strækningen* forbi *Tørre Bjælke*, hvor den er ubrugelig.

III. *Tørre Bjælke* hvide Stumtønde med 3 nedadvendte Koste paa $55^{\circ} 27'$ ($30''$) N. $8^{\circ} 18'$ ($29''$) E., hvor Dybden for Tiden er c. 1,3 m, er midlertidigt ind-draget.

IV. En hvidmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 6^s , Blink 2^s , Mørke 4^s , er midlertidigt udlagt i 12 m Vand paa $55^{\circ} 27' 21''$ N. $8^{\circ} 18' 30''$ E., udfor Tilsandingen ved *Tørre Bjælke* og c. 90 m S. for *Sædenstrand* Fyrlinie.

V. Lystønden *Søren Jessens Sand* er midlertidigt flyttet c. 100 m i Retning 140° og udlagt i 15,5 m Vand paa $55^{\circ} 27' 33''$ N. $8^{\circ} 19' 19''$ E., c. 300 m SE. for *Sædenstrand* Fyrlinie.

Kort Nr. 95, 94 og 93.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 5/481 1944.

300. (T). Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.

Position. c. $55^{\circ} 28',2$ N. $8^{\circ} 20',7$ E.

Detaller. *Stejlen* Lystønde, der normalt viser hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink $0,3^s$, Mørke $2,7^s$, vil i de nærmeste Maaneder vise hvidt Et-Blink hver 3^s , Blink 1^s , Mørke 2^s .

Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/719 1944.

301. (T). Danmark. Fanø. Fanø Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

Position. $55^{\circ} 27' 52''$ N. $8^{\circ} 25' 01''$ E.

Detaller. Afgivelse af Taagesignal med elektrisk Ventilatorsirene ved *Fanø Lo* Fyr er indstillet indtil videre.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 47/1580 1944.

302. Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.

Position. c. $55^{\circ} 28'$ N. $8^{\circ} 28'$ E.

Detaller. I *Esbjerg* Havns *Trafikhavn* samt i *Søndre-* og *Østre-Forhavn* er Vanddybden normal, saaledes som den er opgivet i „Den danske Havnelods“. I Havnens øvrige Bassiner maa man for Tiden regne med noget mindre Vanddybde paa Grund af Til-slikning.

Publikationer. Havnelods, Side 56.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/307 1944.

303. (T). Danmark. Manø W. Sømærke midlertidigt udlagt.

Position. c. $55^{\circ} 16',1$ N. $8^{\circ} 18',3$ E.

Detaller. En rød- og hvidstribet Spidstønde med 1 Ballon er udlagt paa ovennævnte Plads.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/308 1944.

304. (T). Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.*Position.* Højer Havn c. 54° 57',4 N. 8° 41',2 E.*Detaller.* Dybden i Højer Kanal er for Tiden 1,7 m ved dgl. Højvande.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 35/1275 1944.

305. Lister Dyb. Rømø—Sild. Forbud mod Ankring.*Positioner.* a) 55° 03' 06" N. 8° 25' 57" E. c) 55° 02' 51" N. 8° 27' 39" E.

b) 55° 04' 42" N. 8° 28' 03" E. d) 55° 04' 07" N. 8° 29' 19" E.

Detaller. Det er forbudt at ankre inden for et Omraade, der begrænses af Linierne a—b og c—d.*Kort* Nr. 96.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/410 1944.

(N. f. S. Nr. 1/24. Berlin 1944.)

306. Tyskland. Ems. Pogum—Ditzum. Forbud mod Ankring.*Positioner.* a) c. 53° 19',9 N. 7° 15',5 E. c) c. 53° 19',6 N. 7° 18',0 E.

b) c. 53° 19',3 N. 7° 15',5 E. d) c. 53° 19',1 N. 7° 17',6 E.

Detaller. Det er forbudt at ankre i et Omraade mellem Pogum og Ditzum, der begrænses af Linierne a—b og c—d.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 16/789 1944.

(N. f. S. Nr. 14/723. Berlin 1944.)

307. Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det indskærpes, at det er forbudt at ankre i et Omraade mellem Borkum og Rottumeroog, som begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

a) c. 53° 34',5 N. 6° 40',6 E. c) c. 53° 33',1 N. 6° 37',0 E.

b) c. 53° 33',5 N. 6° 36',5 E. d) c. 53° 34',1 N. 6° 40',9 E.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/310 1944.

(N. f. S. Nr. 21/929. Berlin 1942.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**308. Skagerrak. Nordsøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.***Detaller.* Miner er udlagt mellem den danske og den norske Kyst i et Omraade, der mod E. begrænses af Linien: Bulbjærg paa c. 57° 09',5 N. 9° 02',0 E. — Ulvøy Fløjtetønde paa c. 58° 06' N. 8° 14' E. og mod W. af Linien: Agger Tange S. paa c. 56° 43',4 N. 8° 13',4 E. — Lister paa c. 58° 06',5 N. 6° 34',4 E.

De Søfarende advares imod at komme indenfor nævnte Omraade. Ethvert Skib eller Fartøj, der forsøger herpaa uden at være i Besiddelse af udtrykkelig Tilladelse til at passere Omraadet, udsætter sig for øjeblikkeligt at blive skudt ned.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/314 1944.

309. Kattgat. Skagerrak. Nordsøen. Fiskeri. Advarsel.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Man advares imod at fiske inden for et Omraade, der begrænses af følgende Linier:

a) Lister Fyr paa c. 58° 07' N. 6° 34' E. — Tyborøn (Sydspidsen af Agger Tange) paa c. 56° 42',5 N. 8° 13' E.

b) 58° 11',5 N. 8° 22' E. — 57° 08',5 N. 9° 12',5 E.

2. Man advares imod at fiske inden for et Omraade E. for Meridianen gennem Skagen, c. 10° 38' E., der begrænses:

a) mod Syd af Breddeparallelle 57° 38' N.

b) mod Nord af Breddeparallelle 57° 48' N.

Fiskere, der ikke følger Advarslerne i Pkt. 1 og 2, udsætter sig for Opbringelse.

3. *Norske* Fiskere skal være i Besiddelse af skriftlig Tilladelse fra *tyske* Militærmyndigheder; *danske* Fiskere skal have skriftlig Tilladelse fra *danske*, civile Myndigheder.
4. Fiskere maa ikke have Radioanlæg om Bord i Fiskefartøjerne.
5. Følgende Omraader er frigivet for Fiskeri:
 - a) Omraadet E. for Linien: 58° 11',5 N. 8° 22' E. — 57° 08',5 N. 9° 12',5 E. indtil det *svenske* Territorialfarvand.
 - b) Omraadet S. for Breddeparallel'en 57° 38' N. indtil Linien: *Hjælm* c. 56° 08' N. 10° 48',5 E. — Punktet c. 56° 08',0 N. 11° 10',0 E. — Punktet c. 56° 03',7 N. 11° 18',0 E. — *Spødsbjærg—Kullen*, med Undtagelse af de bekendtgjorte afspærrede Omraader og Fareomraader.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/853 1944.

(N. f. S. Nr. 17/927. Berlin 1944.)

310. Danmark. Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker m. v.

Paa given Foranledning indskærpes herved de gældende Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker m. v., jfr. Lov om Lodsvæsenet af 17. April 1916, § 45, og Almindelig borgerlig Straffelov af 15. April 1930, § 183 og § 194 samt Lov af 18. Januar 1941 om midlertidigt Tillæg til Borgerlig Straffelov § 3.

Der skal derfor iagttages den største Forsigtighed ved Sejlads i Nærheden af al udlagt Søafmærkning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/316 1944.

311. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.

Marineministeriet har i Medfør af Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger den 15. Oktober 1941 fastsat følgende:

§ 1.

Fortøjning i samt tilsigtet Berøring af udlagt Sømærkemateriel i *danske* Farvande og Farvandene omkring *Danmark* er forbudt.

§ 2.

Overtrædelse af Forbudet straffes i Henhold til Lov Nr. 562 af 31. Oktober 1940 om politimæssige Bestemmelser i Tilslutning til militære Forhold og Foranstaltninger med Bøder, Hæfte eller under skærpene Omstændigheder med Fængsel indtil 3 Aar.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/317 1944.

312. Danmark. Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse 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 Skibsarten forbydes det herved offentligt eller privat at give Meddelelse om eller at omtale til uvedkommende *danske* og fremmede Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/318 1944.

313. Danmark. Nødmeldinger fra Skibe.

Der er truffet Foranstaltning til, at modtagne Nødmeldinger fra Skibe, naar Omstændighederne kræver det, vil blive udsendt over de *danske* Radiofonistationer, saaledes at ogsaa Skibe, der ikke er udstyret med Radiotelegraf- eller telefonstation, men som dog er forsynet med Radiomodtager, og aflytter den *danske* Statsradiofoni's Udsendelser, faar Underretning om Nødsituationen og derved sættes i Stand til at deltage i Redningsarbejdet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/319 1944.

(Meddelelse fra Handelsministeriet).

314. Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.

I nye *danske* Søkort vil efterhaanden de af Stednavneudvalget foreslaaede Stednavne blive benyttet. Der vil af denne Grund i en længere Aarrække kunne findes Uoverensstemmelser i Stavemaaden af samme Stednavne i de forskellige Søkort.

I Sejladsaandbøgerne vil blive indført en Bemærkning om, i hvilke Landsdele og Farvande Stednavneudvalgets Navnefortegnelse efterhaanden er indført.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/320 1944.

315. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 27. Maj 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold, bekendtgøres efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

§ 1.

I nedennævnte Omraader fastsættes følgende Indskrænkninger i Adgangen til Sejlads, Ankring og Fiskeri m. v.

I. Nordsøen og Skagerrak.**A. Ved *Blaavand*.**

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a) 55° 32',2 N. 8° 09',2 E. | c) 55° 35',0 N. 7° 51',0 E. |
| b) 55° 30',7 N. 8° 00',0 E. | d) 55° 37',6 N. 8° 07',2 E. |

Kort Nr. 94 og 93.

B. Ved *Hirtshals*.

Al Udøvelse af Fiskeri med Slæberedskab samt Opankring er forbudt i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a) 57° 36',0 N. 9° 58',5 E. | c) 57° 40',5 N. 9° 46',5 E. |
| b) 57° 42',5 N. 9° 57',5 E. | d) 57° 34',0 N. 9° 55',0 E. |

Kort Nr. 92.

II. Limfjorden.**A. Ved *Tisted* Havn.**

I et Omraade i *Tisted Bredning* ved *Tisted* Havn mod N. og W. begrænset af Kysten, mod S. af Breddeparallelle 56° 55' N. og mod E. af Meridianen 8° 46' E. er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art forbudt.

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

Inden for den Del af ovennævnte Omraade, der begrænses mod N. og W. af en ret Linie gennem to Baaker paa *Silstruphoved* til en rød- og hvidstribet Bøje paa 56° 55',7 N. 8° 43' E. og derfra en ret Linie gennem *Tisted Andelssvineslagteris* Skorsten, mod S. af Breddeparallelle 56° 55' N. og mod E. af Meridianen 8° 46' E. er endvidere Fiskeri tilladt om Dagen, naar Sigtbarheden er over 1,5 Sm, og om Natten, naar Sigtbarheden er over 2,5 Sm.

Kort Nr. 104.

B. Ved *Hanklit*.

I et Omraade i *Tisted Bredning* beliggende ud for *Hanklit* og begrænset af en Cirkelbue med Centrum i Punktet 56° 54' 04" N. 8° 45' 24" N. og med Radius 200 m er Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art forbudt.

III. Kattegat.

A. Øst for *Skagen*.

Det forbydes at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i et Omraade, der mod N. begrænses af Breddeparallellen $57^{\circ} 50'$ N. mod S. af Breddeparallellen $57^{\circ} 35'$ N., mod W. af Meridianen gennem *Grenens E.-Pynt* og mod E. af *svensk territorialt Farvand*.

B. Ved *Skagen, Frederikshavn og Sjællands Rev*.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. i de Omraader, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

1. Ved *Skagen*.

- a) $57^{\circ} 43',5$ 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.

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.

2. Nord for *Frederikshavn*.

- a) $57^{\circ} 28',9$ 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.

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.
- b) $56^{\circ} 03' 40''$ N. $11^{\circ} 53' 14''$ E.
- c) $56^{\circ} 05' 00''$ N. $11^{\circ} 55' 42''$ E.
- d) $56^{\circ} 05' 36''$ N. $11^{\circ} 58' 00''$ E.
- e) $56^{\circ} 05' 42''$ N. $12^{\circ} 01' 33''$ 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.

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) $56^{\circ} 03' 40''$ N. $11^{\circ} 53' 14''$ E.
- b) $56^{\circ} 07' 50''$ N. $11^{\circ} 49' 37''$ E.
- c) $56^{\circ} 10' 00''$ N. $11^{\circ} 54' 36''$ E.
- d) $56^{\circ} 10' 00''$ N. $12^{\circ} 03' 00''$ E.
- e) $56^{\circ} 08' 08''$ N. $12^{\circ} 07' 04''$ 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 fra Kl. 0800 til 1 Time efter Solnedgang. Saafremt Signalerne nedhales før det sidstnævnte Tidspunkt, betegnes dermed Spærringens Ophør.

Kort Nr. 130 og 102.

IV. Sundet.

A. Ved *Hornbæk*.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- a) $56^{\circ} 05',3$ 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.

B. Ved *Ellekilde Hage*.

Den nordlige Indgang til *Sundet* er spærret fra *Ellekilde Hage* til Punktet $56^{\circ} 07',0$ N. $12^{\circ} 32',6$ E. Spærringen kan passeres gennem en med Bøjer afmærket Gennemsejlingsaabning i Nærheden af den *danske Kyst* paa ca. 10 m Vanddybde.

Enhver Passage af det spærrede Omraade uden for Gennemsejlingsaabningen samt enhver Form for Berøring af Afmærkningen og Spærringen er forbudt.

Anvisninger, der gives af de ved Spærringen udlagte Bevogtningsfartøjer, skal ubetinget følges.

C. Øst for *Trekroner*.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

a) $55^{\circ} 42' 19''$ N. $12^{\circ} 37' 55''$ E. c) $55^{\circ} 42' 01''$ N. $12^{\circ} 37' 23''$ E.

b) $55^{\circ} 41' 56''$ N. $12^{\circ} 37' 56''$ E. d) $55^{\circ} 42' 13''$ N. $12^{\circ} 37' 22''$ E.

Kort Nr. 134 og 133.

D. *Stevns-Falsterbo*.

Den sydlige Indgang til *Sundet* er af krigsførende Magt spærret i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

a) $55^{\circ} 19',5$ N. $13^{\circ} 00'$ E. e) $55^{\circ} 15',5$ N. $12^{\circ} 46'$ E.

b) $55^{\circ} 14'$ N. $13^{\circ} 00'$ E. f) $55^{\circ} 18',7$ N. $12^{\circ} 46'$ E.

c) $55^{\circ} 04'$ N. $12^{\circ} 34'$ E. g) $55^{\circ} 20',05$ N. $12^{\circ} 53',4$ E.

d) $55^{\circ} 05',5$ N. $12^{\circ} 21',3$ 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 *Måklåppens* Sydpynt og Punkterne g. og h. ved en Cirkelbue med Centrum i *Segelskären*, begge med Radius 3 Sømil.

Spærringen kan passeres gennem en afmærket Gennemsejlingsaabning.

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

1) Enhver Passage uden for Gennemsejlingsaabningen er forbudt;

2) enhver Form for Berøring af Afmærkning er forbudt;

3) enhver Art af Fiskeri samt Optagning af Sten, Sand og lign. er forbudt;

4) Anvisninger, der gives af de ved Spærringen udlagte Bevogtningsfartøjer, skal ubetinget følges.

Kort Nr. 132, 130 og 187.

V. Store-Bælt.

I *Nyborg Fjord*.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i et Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

a) $55^{\circ} 17' 05''$ 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.

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) $55^{\circ} 02',5$ 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.

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° 01',4 N. 15° 07',4 E. c) 54° 59',4 N. 15° 11',0 E.
 b) 55° 01',4 N. 15° 11',0 E. d) 54° 59',4 N. 15° 05',2 E.
 Kort Nr. 189 og 188.
3. Ved *Bornholm* Vest for *Dueodde*.
 a) 54° 59',7 N. 15° 01',0 E. c) 54° 56',4 N. 15° 07',0 E.
 b) 54° 56',2 N. 15° 03',0 E. d) 54° 59',2 N. 15° 05',0 E.
 Kort Nr. 189 og 188.
4. Ved *Bornholm* i *Mølle Bugt*.
 a) 55° 04',9 N. 14° 42',6 E. c) 55° 00',0 N. 14° 39',2 E.
 b) 55° 01',5 N. 14° 36',8 E. d) 55° 03',6 N. 14° 45',6 E.
 Kort Nr. 189 og 188.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves følgende Bekendtgørelser:

- a) Nr. 469 af 4. September 1940 om Forbud mod Fiskeri m. v. i et Omraade Øst for *Skagen*,
 b) Nr. 73 af 22. Februar 1941 angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ud for *Hanklit* (E. f. S. Nr. 9/431 1941).
 c) Nr. 132 af 27. Marts 1941 angaaende Sejlads m. v. i *Sundet ved Ellekilde Hage* (E. f. S. Nr. 14/600 1941).
 d) Nr. 245 af 30. Maj 1941 angaaende Sejlads m. v. i *Sundets* sydlige Del (E. f. S. Nr. 23/948 1941).
 e) Nr. 498 af 8. December 1941 angaaende Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ud for *Hirtshals* (E. f. S. Nr. 50/1645 1941).
 f) Nr. 408 af 15. Oktober 1942 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande (E. f. S. Nr. 42/1449 1942).
 g) Nr. 12 af 12. Januar 1943 angaaende Forbud mod Sejlads i *Tisted Bredning* ved *Tisted Havn* (E. f. S. Nr. 3/330 1943) samt
 h) Nr. 47 af 12. Februar 1943 om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 408 af 15. Oktober 1942 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande (E. f. S. Nr. 7/467 1943).
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/321 1944.

316. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 26. Juli 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri, herfra dog undtaget Fiskeri med faststaaende Redskab, og at optage Sten, Sand og lign. fra Mørklægningens Begyndelse til dens Ophør i det Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

I *Sundet* ud for *Københavns Havn*.

- a) 55° 42',2 N. 12° 44',0 E.
 b) 55° 42',2 N. 12° 37',1 E.
 c) 55° 40',8 N. 12° 38',3 E.
 d) 55° 40',0 N. 12° 44',7 E.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/322 1944.

317. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Position. Se nedenfor

Detaljer. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 16. September 1943 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Det forbydes at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lign. i det Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

I Indsejlingen til *Esbjerg*:

- | | |
|---------------------------------|---------------------------------|
| 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.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/323 1944.

318. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/321 1944.

Detaljer. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 10. Marts 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Al Sejlads og Udøvelse af Fiskeri samt Opankring er forbudt i et Omraade i *Aabenraa Fjord*, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a) 55° 01',5 N. 9° 28',2 E. | c) 55° 02',4 N. 9° 34',7 E. |
| b) 55° 01',1 N. 9° 29',7 E. | d) 55° 02',9 N. 9° 34',4 E. |

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
Kort Nr. 151, 152 og 150.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 11/663 1944.

319. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Positioner. *Skagen* Fyr: 57° 44' 09" N. 10° 38' 03" E.

Skagens gamle Fyrtaarn: 57° 43' 46" N. 10° 36' 39" E.

Detaljer. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 29. April 1944 udstedt følgende Bekendtgørelse.

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930 og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold, fastsættes efter Samraad med Marineministeriet herved følgende:

§ 1.

Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt fra Mærklægnings tidens Begyndelse til dens Ophør i det Omraade, der begrænses af følgende Linier:

Mod Nord: Breddeparallelen gennem *Skagen* Fyrtaarn.
 Mod Øst: En Linie parallel med Kysten i Afstanden 500 m.
 Mod Syd: Breddeparallelen gennem *Skagens* gamle Fyrtaarn.
 Mod Vest: Kystlinien.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 18/832 1944.

320. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1213 1944 udgaar.

Detaljer. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 4. Januar 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold fastsættes efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Landbrug og Fiskeri herved følgende:

§ 1.

Al Sejlads og Ophold af civile Skibe, Fartøjer og Baade af enhver Art er forbudt i det Omraade, der begrænses af Forbindelseslinierne mellem følgende Punkter.

I *Kattegat*:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 56° 50',0 N. 10° 47',5 E. | f) 56° 33',0 N. 10° 57',0 E. |
| b) 56° 40',9 N. 10° 38',5 E. | g) 56° 33',0 N. 11° 08',6 E. |
| c) 56° 37',1 N. 10° 32',9 E. | h) 56° 50',2 N. 11° 10',9 E. |
| d) 56° 34',8 N. 10° 32',9 E. | i) 56° 50',9 N. 10° 50',0 E. |
| e) 56° 34',0 N. 10° 43',0 E. | j) 56° 50',0 N. 10° 50',0 E. |

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 262 af 11. August 1944 om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i *danske* Farvande.

Kort Nr. 104, 102 og 100.

321. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.

Justitsministeriet har under 26. Juni 1942 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 2 i midlertidig Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for visse Overtrædelser af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsættes herved følgende:

§ 1.

I Mørklægningstiden forbydes al Færdsel og Ophold paa Stranden langs *Jyllands* Vestkyst fra *Skagen* til *Esbjærg* (herunder *Ho Bugt*) og paa Østkysten fra *Skagen* til *Frederikshavn* samt endvidere paa Øerne *Fanø*, *Manø* og *Rømø*. Forbudet omfatter selve Strandbredden indtil Klitterne eller det højere liggende Land samt den mod Havet vendende Side af den yderste Klitrække eller af Skrænter o. l.

I Mørklægningstiden er endvidere al Sejlads til eller fra Kysten eller Havnene paa de fornævnte Kyststrækninger forbudt. Undtaget herfra er Sejlads i Anledning af Redningsforanstaltninger overfor skibbrudne eller nødstedte.

Det forbydes endvidere saavel i som udenfor Mørklægningstiden at færdes indenfor Omraader ved de nævnte Kyststrækninger, som af militære Grunde er afspærret for Publikum ved Opslag herom eller paa anden Maade.

Overtrædelse af disse Forbud medfører Beskydning uden Varsel.

For de paa den nævnte Kyststrækning liggende Byer eller bymæssige Bebyggelser kan der af Politimestrene gives nærmere Forskrifter angaaende Forbudets Gennemførelse.

§ 2.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse givne Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel i indtil 2 Aar.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Juli 1942.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 21—325 1944.

322. Danmark. Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden. Advarsel.

Detaller. I Mørklægningstiden er al Sejlads til og fra Kysten eller Havnene i *Jylland* fra *Frederikshavn* til *Højer* Sluse forbudt. *Søgaende* Fiskere skal udfør nævnte Kyststrækning i Mørklægningstiden holde sig i en Afstand af mindst 10 Sm fra Kysten. De maa ikke løbe ud fra Land før Mørklægningstidens Ophør.

Fiskere, der kun fisker om Dagen, maa ikke løbe ud før Mørklægningstidens Ophør og skal vende tilbage til Havnene før Mørklægningstidens Begyndelse.

De, der overtræder ovenstaaende Bestemmelser, bliver beskudt uden Varsel og straffet efter de *tyske* Krigslove.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 23/957 1944.

(N. f. S. Nr. 21/1153. Berlin 1944.)

323. Danmark. Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst. Mineomraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1057 og 29/1129 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Omraadet inden for 1 Sm Afstand fra Kysten af *Jylland* fra c. 55° 00' N. 8° 20' E., udfør *Højer*, over *Hanstholm* og *Skagen* til c. 57° 15' N. 10° 35' E., S. for *Sæby*, er spærret paa Grund af Miner.

W. for *Rømø* er Farvandet spærret fra Kysten til en Afstand af 2 Sm fra denne.

De i dette Omraade værende Havneindsejlinger er minefrie inden for en Vinkel af 30° paa hver Side af Anduvningskursen.

(N. f. S. Nr. 24/1319. Berlin 1944.)

324. Danmark. Kattegat. Jyllands E.-Kyst. Mineomraade.

Tidligere E. f. S. Nr. 39/1378 og 51/1676 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Omraadet inden for 1 Sm Afstand fra Kysten af *Jylland* fra c. 57° 15' N. 10° 35' E., S. for *Sæby*, til c. 55° 55',0 N. 10° 17',4 E., W. for *Samsø*, er spærret paa Grund af Miner.

Mellem Breddeparallelernerne 56° 57',5 N. og 56° 55',0 N. samt mellem Breddeparallelernerne 56° 42',0 N. og 56° 39',5 N. er Mineomraadet imidlertid udvidet til en Bredde af 2 Sm fra Kysten.

De i dette Omraade værende Havneindsejlinger er minefrie inden for en Vinkel af 30° paa hver Side af Anduvningskursen.

(N. f. S. Nr. 39/2008 og 51/2618. Berlin 1944.)

325. Danmark. Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N. Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.

Positioner. a) c. 57° 55' N. 10° 30' E. e) c. 57° 44' N. 10° 41',5 E.
b) c. 57° 55' N. 11° 00' E. f) c. 57° 47' N. 10° 45' E.
c) c. 57° 38' N. 11° 00' E. g) c. 57° 51' N. 10° 30' E.
d) c. 57° 38' N. 10° 42' E.

Detaller. Det er forbudt alle Fiskerfartøjer at passere Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter undtagen ad de foreskrevne Tvangsruter.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 36/1291 1944.

(N. f. S. Nr. 35/1799. Berlin 1944.)

326. Norge. Underretning for sofarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Før en Rejse paabegyndes, maa der,, foruden de sædvanlige Papirer, indhentes følgende Tilladelser:

- a) For Sejlads langs den *norske* Kyst: Erlaubnisschein (Tilladelsesbevis).
 - b) For Sejlads til Udlandet: Schiffsabfertigungsschein (Skibsklareringsbevis).
 - c) Toldbevis for hele Lasten. Paa Grundlag af Toldbeviset udstedes Schiffsabfertigungsschein af de *tyske* Myndigheder.
2. Umiddelbart før Rejsens Begyndelse maa der indhentes Kursanvisninger og Oplysninger om farlige og spærrede Omraader og andre Foranstaltninger som Følge af Krigen. Disse Anvisninger og Oplysninger kan indhentes hos:
 - a) De *tyske* Myndigheder (Hafenkommandant, Hafenskapitän).
 - b) De *norske* Myndigheder (Havnefogderne).
 3. Rejsen maa aldrig fortsættes ud over det Punkt, som Oplysningerne fra *tyske* eller *norske* Myndigheder strækker sig til, uden at der paa dette Punkt bliver indhentet nye Oplysninger.
 4. Der maa aldrig afviges fra Rejseruten efter egen Beslutning, uden naar det drejer sig om Havsnød eller andre tvingende Omstændigheder.
 5. Ved Dagslys skal der altid føres et let kendeligt Nationsflag. Herved udelukkes Forveksling fra de *tyske* Sø- og Luftstridskræfters Side, og Kystvagstationerne faar Anledning til at give Underretning om nye Kursanvisninger o. s. v.
 6. Mørklægningsforskrifter i Havn og Regler for Føring af Ankerlanterner skal følges nøjagtigt.
 7. Anvisning for Sejlads fra *Trondheim* til *Kristiansand S.*:
 - a) *Trondheim—Stavanger*: Indenskærs Sejlads.
 - b) *Stavanger—Kristiansand S.*: Sejlads langs med Land. Det *tyske* Fareomraade i *Skagerrak* maa ikke passeres. Sejladsen gaar gennem *Kristiansand S. Havn*.
 8. Sejlruiter E. for Fareomraadet:
 - a) *Kristiansand S.—Oslo*: Sejlads indenfor 5 Sm fra Land.
 - b) *Kristiansand S.—Hirtshals*: Sejlads langs en ret Linie mellem de to Pladser. Under ingen Omstændigheder maa man komme W. for denne Linie.
 Fra *Hirtshals* holdes under Kysten til *Frederikshavn*. Ved Anduvningstønden *Frederikshavn* ligger et *tysk* Vagtskib med det internationale Flag *F*. Her maa Anvisninger for Rejsens Fortsættelse indhentes.
 (Det *norske* Direktorat for Skibsfart i Forsyningsdepartementet oplyser, at Administrationsomraadets Krigskaskostyre foreløbig ikke tillader Fart paa *Hirtshals*).
 - c) *Oslo—Kattegat*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Vinga* Fyrskib, derfra til *Frederikshavn* Anduvningstønde (se videre under 8 b).
 - d) *Oslo—Øresund*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Kullen*, derfra til Punktet 56° 15' N. 12° 15' E., videre til 56° 06',21 N. 12° 30' E. Paa dette Sted ligger et *tysk* Vagtskib med det internationale Flag *F*. Her maa nærmere Anvisninger for den videre Sejlads indhentes.
 - e) *Oslo—Bælterne*: Indenfor *svensk* Territorialfarvand til *Kullen*, derfra til Punktet 56° 15' N. 12° 15' E., videre til 56° 09' N. 11° 45' E., videre til 56° 09' N. 11° 15' E. og videre til 56° 05',9 N. 11° 09',05 E. Paa dette Sted ligger et *tysk* Vagtskib med det internationale Flag *F.*, hvor der maa indhentes nærmere Anvisning for den videre Sejlads.
 9. I Havn skal man lade Radiostationerne forsegle. Radiotelegrafering bliver kontrolleret. Uberettiget Anvendelse af Radiostation til Skade for det *tyske* Rige bliver straffet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/327 1944.

(E. f. S. Nr. 13/665. Oslo 1940.)

327. Norge. Bestemmelser om Vigepligt overfor Ministrygere.

1. Skibe og Fartøjer har Vigepligt overfor Ministrygere, der arbejder gruppevis. Disse Grupper, der gaar i bred Formation, er kendelige som manøvreudygtige 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 Manøvreudgygtighed ved at vise 2 sorte Balloner paa Masten.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/328 1944.

(E. f. S. Nr. 8/207. Oslo 1941.)

328. Norge. Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.

Der er udlagt Landminer langs den norske Kyst. I Tilfælde af Nødlanding henstilles det til Søfolk og Fiskere at henlede Opmærksomheden paa sig ved Tegn eller Raab og at vente, indtil de kan blive ført gennem de farlige Omraader af Bevogtningsmandskabet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/329 1944.

(E. f. S. Nr. 17/308. Oslo 1942.)

329. Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/330 1944.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Uden Tilladelse af vedkommende Seekommandant er Besejling af nedennævnte Farvande m. v. forbudt for alle Slags Fartøjer i Tiden fra Kl. 2000 til Kl. 0600.

A. 1. Randsund. Grænser:

Mod Øst: Fra Stangodden, 58° 06',2 N. 8° 09',0 E. til Torsøy Fyr, 58° 05',9 N. 8° 09',0 E.

Mod Syd: Fra Torsøy S.-Pynt, 58° 05',45 N. 8° 08',5 E. til Ranholmen Fyr, 58° 05',1 N. 8° 07',5 E.

Mod Vest: Fra Stokken Fyr, 58° 06',8 N. 8° 06',4 E. og N.-over til Kysten.

2. Vestergapet. Grænser:

Mod Sydvest: Fra Torstenneset, 58° 04',45 N. 7° 57',3 E. til Trulsodden, 58° 04',25 N. 7° 58',1 E.

Mod Nordøst: Fra 58° 05',85 N. 7° 59',45 E. til 58° 05',45 N. 8° 00',0 E.

3. Hovedfarvandet til Farsund. Grænser:

Fra Bremerodden Fyr, 58° 03',5 N. 6° 52',6 E. til Katland Fyr, 58° 03',3 N. 6° 50',5 E., til Lyngholmen, 58° 04',1 N. 6° 50',9 E., til N.-Pynten af Orøy, 58° 04',55 N. 6° 50',5 E., til Sundsodden, 58° 05',15 N. 6° 48',6 E. og fra Farøy Fyr, 58° 05',6 N. 6° 48',9 E. til St. Håøy Fyr, 58° 04',8 N. 6° 50',6 E., til Langøy Fyr, 58° 04',4 N. 6° 51',6 E. og derfra til Udgangspunktet.

4. S.-lige og N.-lige Indsejling til Egersund. Grænser:

S.-lige Løb: Fra Skarvøy Fyr, 58° 24',3 N. 5° 59',3 E., E.-over til Kysten.

N.-lige Løb: Meridianen gennem 5° 52',5 E.

5. Hovedfarvand til Stavanger. Grænser:

For indgaaende Skibe Forbindelseslinien Tungenes Fyr—Fjoloy Fyr.

For udgaaende Skibe Forbindelseslinien mellem Hammeren, c. 59° 00',5 N. 5° 39',7 E. og Skaraberg, c. 59° 01',8 N. 5° 42',5 E.

6. Brimsefjord. Grænser:

For indgaaende Skibe Forbindelseslinien mellem Hanasandholmen paa c. 59° 06',4 N. 5° 47',1 E. til Flatneset paa c. 59° 06',5 N. 5° 48',3 E. og Talgje Fyr paa c. 59° 06',2 N. 5° 51',8 E.

Til Marshove Fyr c. 59° 05',1 N. 5° 53',7 E.

For udgaaende Skibe Breddeparallel 59° 04',5 N.

7. Karmsund med Haugesund og Kopervik. Grænser:

Mod Syd: Breddeparallel 59° 16',1 N.

Mod Nord: Forbindelseslinien mellem Kvalen Fyr paa c. 59° 25',9 N. 5° 14',6 E., Sørlaugoy 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: Breddeparallel 59° 46',6 N.

Mod Øst: Meridianen gennem 5° 32',9 E.

9. Daviken i Nordfjord, c. 61° 53',5 N. 5° 33' E.

- B. 1. Alle Bugter og Fjorde mellem *Hisøy* og *Ulvøy* indenfor følgende Forbindelseslinier:
- | | |
|---|------------------------------|
| Fra <i>Stolsviken</i> | c. 58° 25',3 N. 8° 46',2 E. |
| til <i>Haugeneberget</i> | c. 58° 22',6 N. 8° 43' E. |
| - <i>W.-Leiholmsund</i> Baake | c. 58° 18',9 N. 8° 36',4 E. |
| - <i>Kraageviken</i> | c. 58° 18',6 N. 8° 34',5 E. |
| - <i>Pølseskjær</i> | c. 58° 17' N. 8° 32',3 E. |
| videre langs Kysten S.-over | |
| til <i>Havnespynten</i> Fyr | c. 58° 15',5 N. 8° 31',3 E. |
| - <i>Sundholmen</i> Fyr | c. 58° 15',5 N. 8° 31' E. |
| - <i>Skogodden</i> N.-Pynt | c. 58° 15',1 N. 8° 28',5 E. |
| - <i>Skogodden</i> S.-Pynt | |
| - <i>Skjødøys</i> N.-Pynt | c. 58° 14',7 N. 8° 26',6 E. |
| - <i>Skjødøys</i> S.-Pynt, | |
| - <i>Humlesund</i> Fyr | c. 58° 14',4 N. 8° 25',6 E. |
| videre langs SE.-Kysten | |
| til <i>Saltholmen</i> Fyr | c. 58° 13',8 N. 8° 24',6 E. |
| videre S.-over langs Kysten af <i>Justøy</i> | |
| til <i>Ullerøys</i> S.-Pynt | til 58° 11',6 N. 8° 21' E. |
| - <i>Agerøys</i> E.-Pynt | c. 58° 11',4 N. 8° 20',6 E. |
| videre langs SE.-Kysten | c. 58° 11',2 N. 8° 19',8 E. |
| til <i>Sturpholmen</i> | c. 58° 10',7 N. 8° 18',8 E. |
| - <i>Kvaløys</i> E.-Pynt | c. 58° 10',3 N. 8° 18',3 E. |
| - <i>Styringsholmen</i> | c. 58° 09',2 N. 8° 17',8 E. |
| - <i>Natviktangen</i> | c. 58° 07',9 N. 8° 15',8 E. |
| - <i>i. Ulvøy</i> | c. 58° 06',8 N. 8° 13',2 E. |
| 2. <i>Kvåsefjorden</i> N. for Forbindelseslinien | |
| fra <i>Stangodden</i> | c. 58° 06',2 N. 8° 19' E. |
| til <i>i. Ulvøy</i> | c. 58° 06',7 N. 8° 12',4 E. |
| 3. <i>Kristiansand</i> S. E.-lige Havn N. for Forbindelseslinien | |
| <i>Odderøys</i> S.-Pynt | c. 58° 07',8 N. 8° 00',9 E. |
| til <i>Gleodden</i> | c. 58° 08',6 N. 8° 02',3 E. |
| 4. Mellem <i>Kristiansand</i> S. og <i>Osnesfjord</i> , alle Bugter og Fjorde indenfor følgende Forbindelseslinier: | |
| Fra <i>Dybingens</i> E.-Pynt | c. 58° 07',5 N. 8° 00',4 E. |
| til <i>Bragdøys</i> E.-Pynt | |
| - <i>Sumatras</i> E.-Pynt | |
| - <i>Hellevikodden</i> | c. 58° 05',2 N. 7° 58',7 E. |
| - <i>Torsteneset</i> S.-Pynt | c. 58° 04',4 N. 7° 57',3 E. |
| - <i>Herøy</i> Fyr | c. 58° 03',7 N. 7° 52',3 E. |
| - <i>Monsoy</i> S.-Pynt | c. 58° 03',1 N. 7° 50',5 E. |
| - <i>Skarpøy</i> | 58° 03' N. 7° 49',4 E. |
| - <i>Varholmen</i> Fyr | c. 58° 02',4 N. 7° 47',6 E. |
| - <i>Vassøy</i> Fyr | c. 58° 01',7 N. 7° 42',3 E. |
| - <i>Tånesskjær</i> Fyr | c. 58° 00',7 N. 7° 40',5 E. |
| - <i>Kåløy</i> | 58° 00',4 N. 7° 37',8 E. |
| - <i>Pynten</i> paa | 58° 00',5 N. 7° 37',4 E. |
| 5. <i>Mandalselven</i> ved <i>Mandal</i> . | |
| 6. Foran <i>Mandal</i> : Alle Bugter og Fjorde indenfor Forbindelseslinier: | |
| Fra <i>Halsøhovden</i> | c. 58° 00',9 N. 7° 26',8 E. |
| til <i>Hatholmen</i> Fyr | c. 58° 00',1 N. 7° 27',3 E. |
| - <i>Storøyskjærene</i> | 57° 59',8 N. 7° 26',8 E. |
| - <i>Tungeskjærene</i> | 57° 59',1 N. 7° 23',7 E. |
| videre mod Nord langs <i>Hilleøy</i> E.-Kyst | |
| | til 58° 01',1 N. 7° 20',5 E. |
| | - 58° 01',6 N. 7° 20',5 E. |
| 7. Mellem <i>Hille</i> og <i>Spangereid</i> : Alle Bugter og Fjorde N. for Breddeparallel | |
| | 58° 01',2 N. |

8. *Grønfjord* N.-for Forbindelseslinien 58° 00',3 N. 7° 02',4 E.
til *Ulvåsodden* c. 58° 00',8 N. 7° 00',4 E.
og E. for Forbindelseslinien *Korshavn* c. 58° 01',3 N. 7° 00',3 E.
til *Hundalshavn* c. 58° 01',8 N. 7° 01',3 E.
9. E. for *Farsund*: Alle Bugter og Fjorde inden for Forbindelseslinien mellem Punkterne:
- a) *Hausvikodden* Fyr c. 58° 02',7 N. 6° 59',05 E.
b) *Ådreholmen* c. 58° 02',85 N. 6° 58',15 E.
c) *Ullerøy S.-Pynt* c. 58° 02',25 N. 6° 56',35 E.
d) *Klauholmen* c. 58° 02',25 N. 6° 55',05 E.
e) *Klauskjær* c. 58° 02',55 N. 6° 53',25 E.
f) *Lindholmen W.-Pynt* c. 58° 02',97 N. 6° 52',55 E.
g) *Bremerodden* Fyr c. 58° 03',5 N. 6° 52',75 E.
10. Alle Sejlløb omkring *Farsund*.
11. *Tjørvehavn* c. 58° 05',4 N. 6° 35',3 E.
12. a) Al Sejlads gennem det E.-lige Indløb til *Fedje (Feje)* Havn paa c. 60° 47',0 N. 4° 43',3 E. er forbudt.
b) Sejlads gennem det N.-lige Indløb paa c. 60° 47',1 N. 4° 42',8 E. er forbudt i Tiden Kl. 2200—0600.
Passage i Døgnets øvrige Timer skal i begge Retninger foregaa tæt langs Indløbets Side.
13. *Bereffjord* c. 58° 16' N. 6° 28' E. N. for Breddeparallelle 58° 15',7 N.
14. *Aanasira (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.

(E. f. S. Nr. 23/796. Oslo 1944.)

330. Norge S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 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 *Filtvet* Fyr—*Oslo* Havn: Passende Nedsættelse af Farten under Hensyntagen til de smalle Gennemsejlinger og Bosteder.
b) *Hankøysund* paa c. 59° 13' N. 10° 47' E.: Størst tilladte Fart: 5 Knob.
2. *Lyngør* Havn paa c. 58° 38' N. 9° 08' E. med Indsejlinger: Størst tilladte Fart: 5 Knob.
3. *Ulvøysund* paa c. 58° 06',5 N. 8° 13' E.: Størst tilladte Fart: 5 Knob.
4. *Randøysund* paa c. 58° 06',5 N. 8° 07' E. mellem *Mannevigodden* og *Stokken* Fyr: Størst tilladte Fart: 5 Knob.
5. *Risholmsund* paa c. 58° 14' N. 6° 40',5 E.: Størst tilladte Fart: 8 Knob.
6. *Anasira* paa c. 58° 16',5 N. 6° 24' E.: Størst tilladte Fart: 5 Knob.
7. *Langenvæn* mellem *Bømmelfjorden* og *Selbjørnsfjorden*: Ved Passage af Bosteder, særligt *Leirvik*, skal Farten sættes passende ned.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/721 1944.

(E. f. S. Nr. 5/292. Oslo 1944.)

331. Norge. Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer.

Detaller. Naar et Skib agter at anløbe eller passere et Havneomraade med

- a) større Mængder af de i Havnereglementet nævnte eksplosionsfarlige Varer (Krudt, Sprængstof, Fænghætter, Patroner, Fyrværkerisager m. m.) eller brandfarlige Vædske med Flammepunkt under 22° C. (Benzin, Benzol m. m.) end de Maksimumsmængder, som i Henhold til Havnereglementet kan losses eller lastes i Havneomraadet uden forudgaaende Anmeldelse, — eller

b) hvilke som helst Mængder andre eksplosionsfarlige Varer, som ikke er nævnt i Havneordningen (herunder sprængstoffylde Granater, Miner, Flyvebomber, Haandgranater m. m.)

har Skibets Fører Pligt til at indsende skriftlig eller telegrafisk Melding til Havnefogeden med Opgivelse af Varernes Art og Mængde, hvilken Slags Last Skibet iøvrigt har om Bord, Hensigten med Anløbningen (Passagen) samt om, hvornaar Lastning eller Losning eventuelt ønskes paabegyndt.

Meldingen skal indsendes saa tidligt, at den kan være Havnefogeden i Hænde senest 24 Timer før Skibet ankommer til Havneområdet. Dersom denne Tidsfrist undtagelsesvis ikke kan overholdes paa Grund af uforudsete Omstændigheder, skal Melding indsendes saa tidligt som muligt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 42/1463 1944.

(E. f. S. Nr. 20/739. Oslo 1944.)

332. Sverige. Oplysning om Afmærkning. Advarsel.

Det meddeles, at Afmærkningen ved den *svenske* Kyst fra *Örskärs Fyr* paa c. 60° 32' N. 18° 23' E. rundt om *Falsterbo* til den *norske* Grænse samt ved *Gotlands* og *Ölands* Kyster indtil videre ikke vil blive udlagt i den Udstrækning, hvori den angives i Søkortene. Det tilraades derfor de søfarende at udvise største Forsigtighed under Sejladsen.

Neutralitetsløbet berøres ikke af ovennævnte Indskrænkninger i Afmærkningen.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/331 1944.

(U. f. s. Nr. 26/1168. Stockholm 1942.)

333. Sverige. Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.

Opmærksomheden henledes paa, at Lys- og Fløjtetønder samt Stager, der er udlagt for at afmærke det saakaldte Neutralitetsløb, ikke er vist i de almindelige *svenske* Søkort. I disse Kort er de officielle, flydende Sømærker, herunder de, der for Øjeblikket midlertidigt er flyttet for at afmærke Neutralitetsløbet, vist paa deres normale Pladser.

Saafernt *svenske* Søkort benyttes under Sejlads i Neutralitetsløbet, er det derfor nødvendigt ved Siden af de almindelige Søkort yderligere at benytte de *svenske Neutralitetsløbskort*, i hvilke den særlige, midlertidige Afmærkning af Neutralitetsløbet er indtegnet.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/332 1944.

(U. f. s. Nr. 40/1920. Stockholm 1941.)

334. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/333 og 33/1214 1944.

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 forstaaes i disse Forskrifter:

- a) Havne, Havneindløb og Bugter ved Rigets Kyster samt de til Havet hørende Farvande, som ligger indenfor og imellem de udfor Kysterne beliggende Øer, Holme og Skær, som ikke til Stadighed er overskyttet af Havet, samt
- b) de til Havet hørende Omraader indtil en Afstand af 4 Sm eller 7408 m fra Rigets Landomraader eller fra Linier, som mod Havet danner Grænse for de under a) nævnte Farvandsafsnit. Omraaderne strækker sig dog højst indtil Grænsen for andet Lands Territorialfarvand eller til en ved særlige Forskrifter bestemt Grænse.

§ 3.

Ethvert Dæksfartøj skal Døgnet rundt have Nationalflaget hejst under Gang, ligesaa indenfor de i § 11—§ 15 nævnte Omraader, samt naar det ligger til Ankers eller for-tøjet, hvis Besætning er paamønstreret.

Fartøj, som er udrustet med Radiomodtager til Modtagelse af Signaler paa international Frekvens 500 kc/s (600 m) og ikke befinder sig paa *svensk* Havneomraade, skal, naar Flyvemaskine er inden for Synsvidde, iværksætte Lytning paa ovennævnte Frekvens.

§ 4.

1. Prajes et Fartøj af Fartøj eller Flyvemaskine tilhørende Krigsmagten, eller fra Befæstning eller Post i Land, skal Føreren af det prajede Fartøj straks stoppe, om nødvendigt ankre, og maa ikke fortsætte Rejsen før Tilladelse fra den prajende er givet. Dersom Farvandet og Omstændighederne iøvrigt tillader det, bør Føreren samtidig lade Fartøjet gire ud af Kurs for tydeligere at vise, at Prajningen er forstaaet og adlydes.

Føreren er pligtig at besvare Signaler og 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 Fartøjer, Befæstning eller lign. i Land* sker ved Afgivelse af internationalt Signal *WZ* med Signalfag, Signallanterne, Projektør, Dampfløjte eller Sirene.

Om fornødent efterfølges Prajesignalet af et eller flere Varselskud (løse Kanon- eller Geværskud eller skarpe Skud, der vander nær ved det prajede Fartøj) eller ogsaa en lang Fløjte- eller Sirenetone, sidstnævnte dog ikke, naar Prajesignalet er afgivet ved Lydsignalling. Om fornødent anvendes to eller flere af disse Prajningsmetoder samtidig.

3. *Prajning fra Flyvemaskine* sker

ved Afgivelse af international Radiosignal *EHNEK* paa international Frekvens 500 kc/s (600 m),

ved Afgivelse af international Signal *WZ* med Signallanterne eller

ved skriftlig Prajeordre, affattet paa *svensk, engelsk* og *tysk*, som i Rapporthylstre nedkastes til Fartøjet.

Om fornødent efterfølges Prajesignalet (-ordren) af Varselskud (skarpe 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 Signalbog og i det sidste Tilfælde paa *svensk, engelsk* og *tysk*.

§ 5.

Skibsførere er pligtig at lade deres Fartøj underkaste Visitering af behørig civil eller militær Myndighed.

Ved Visitering paaligger det Skibsføreren at medvirke til at lette ved Forretningens Foretagelse, samt give forlangte Oplysninger om Fartøjet og dets Rejse.

Visiteringen kan af Undersøgeren indskrænkes til at omfatte Eftersyn af Passerseddell, paa hvilken Visiteringen da paategnes. Underkastes Fartøjet desuden Undersøgelse af Skibspapirerne eller Skibsvisitering, skal Undersøgeren give Skibsføreren en Visiterseddell eller notere Visiteringen i Skibsdagbogen.

§ 6.

1. Ved Sejlads gennem et Farvand, hvor der er udlagt Miner, skal Skibsføreren nøje følge de Bestemmelser om Brug af Statslods eller Minelods samt om Sejlroute, som Chefen for Marinen maatte have fastsat. Disse Bestemmelser indeholder aldrig Fritagelse for Pligt til at benytte Statslods efter den gældende Lodsforordning.

Chefen for Marinen kan, om det anses nødvendigt, bestemme, at Forskrifterne i § 10, Punkt 3, c) og d) skal anvendes paa Sejlads i Omraader med udlagte Miner, selv om disse ikke er henregnet til forbudte Omraader, og, med Hensyn til Punkt 3 d), uanset om Forskrift i den Retning meddeles i Passerseddell til Skibet.

2. Dersom Lodsning af Skib gennem et Omraade med udlagte Miner udføres saaledes, at Skibet bliver beordret til at følge efter et Skib eller Fartøj, der hører til Krigsmagten eller Lodsvæsenet eller et andet Skib, som har behørig Lods om Bord, da skal førstnævnte Skib holde sig i den mindst mulige Afstand fra det foran værende Skib og nøje følge dets Vej samt give Agt paa dets Fartsignaler. Disse Signaler, som afgives om Dagen med Svingflag, saakaldte Semaforflag, og i Mørke og Taage ved Fløjte, Sirene, Taagehorn eller andet Lydapparat, er,

om Dagen:

- for „Frem“: Flaget holdes med udstrakt Arm vandret.
 for „Stop“: Flaget holdes med opstrakt Arm opad og svinges til begge Sider.
 for „Bak“: Flaget holdes med vandret, udstrakt Arm lodret nedad.

i Mørke eller Taage:

- for „Frem“: Signalerne „Sluttegn“, „C“ (• — • — • — • — •)
 for „Stop“: Signalerne „Sluttegn“, „H“ (• — • — • • • •)
 for „Bak“: Signalet „S“ (• • •).

Til Tegn paa, at Signalet er forstaaet, afgives samme Signal fra det efterfølgende Skib.

§ 7.

Skibsføreren skal tilse, at Fotografering, Skitsering, Opmaaling eller andet, som er eller kan lede til Udforskning af Rigets Forsvarsværker, ikke foretages af en paa Fartøjet beskæftiget eller paa anden Maade medfølgende Person, samt at der ikke foretages anden Lodsning og Opmaaling af Færvand end uundgaaeligt for at sikre Fartøjets Sejlads.

Skibsføreren skal tage Fotografiapparater, Maaleinstrumenter, Radioapparater, Kikkert og andet, som kan benyttes til Spionage, i Forvaring i den Tid, hvor Spionage er mulig.

§ 8.

Det er Skibsføreren paalagt nøje at følge de af Telegrafvæsenet udfærdigede særskilte Forskrifter angaaende Benyttelse af Fartøjets Radioanlæg.
 Se endvidere Side

§ 8 a.

Dersom et Skib, hvis Størrelse overstiger 300 Registertons, skal oplægges eller tages ud af Drift af anden Grund end Klasning, Ombygning, Reparation eller Eftersyn, skal der med Hensyn til Oplægningssteder indenfor *svensk* Kystfarvand og andre Forhold, der vedrører Oplægning, iagttages de Forskrifter, som Chefen for Marinen i Samraad med Statens Trafikkommission maatte meddele.

Er et Skib, som ovenfor nævnt, oplagt eller taget ud af Drift af anden Grund end Klasning, Ombygning, Reparation eller Eftersyn, er Skibet pligtigt til at flytte til anden Oplægningsplads indenfor *svensk* Kystfarvand, saafremt Chefen for Marinen efter Samraad med Statens Trafikkommission, maatte bestemme dette. Skibet er iøvrigt pligtigt til at rette sig efter alle øvrige, hermed forbundne Forskrifter.

Se endvidere Side

§ 9.

Et Skib, der kommer fra Udlandet, eller som er undervejs til Udlandet, maa kun i Tilfælde af Nød anløbe andre Havne end dem, der er aabne for den sædvanlige udenlandske Trafik, og Skibsføreren skal i saa Fald straks efter Ankomsten anmelde Forholdet til den civile eller militære Myndighed, hvem Kontrollen med Havnens Trafik nærmest paahviler.

§ 10.

1. Selv om Bestemmelserne i § 9 ikke lægger Hindringer i Vejen derfor, maa intet Fartøj, undtagen i Tilfælde af Nød, uden særlig Tilladelse løbe ind i eller flytte sig inden for de Krigshavne og lignende Dele af *svensk* Kystfarvand (forbudte Omraader), som omhandles i §§ 11—15.

Tilladelse skal søges hos de i §§ 11—15 a anførte Myndigheder.

2. Saafremt den efter Punkt 1 søgte Tilladelse gives, udfærdiges Passerseddel i 2 Eksemplarer, af hvilke det ene, forsynet med Skibsføreren 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 dem, der har Ansvar for Skibets Navigation, samt Ror-gængerer og Udkiggen befinder sig om Læ paa saadanne Steder, hvorfra Udsigt er forhindret.
4. Chefen for Marinen kan, naar det anses nødvendigt, foreskrive, at Bestemmelserne i Pkt. 1 og 2 samt i Pkt. 3 a), c) og d) i et bestemt Tidsrum kan anvendes for Sejlads i de i § 2 a) nævnte Farvande, selv om disse ikke regnes til forbudt Omraade, og med Hensyn til Bestemmelserne i Pkt. 3 d) uanset, hvad der meddeles i Passersedlen.
 5. Bestemmelserne i denne Paragraf gælder ikke for Fartøjer, der hører til Lods- eller Toldvæsenet, eller for Fartøjer, som af anden civil Myndighed anvendes til Polititjeneste eller lignende Formaal.

Se endvidere Side

§ 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 Marinedistriktchefen i *Stockholm*.

§ 12.

1. *Karlskrona* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand er forbudt Omraade, der strækker sig mellem Meridianen gennem *Torhamns Udde* og Meridianen 15° 09' E.
2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Karlskrona*.

§ 13.

1. *Göteborg* Krigshavn og tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Lekskärs* Baake og Breddeparallellen gennem *Tistlarnes* Fyr.
2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Göteborg*.

§ 14.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Ångermanelvens* Munding udgør et forbudt Omraade, som strækker sig mellem Breddeparallellen gennem *Högbondens* Fyr og Breddeparallellen gennem *Härnös* Sydodde.
2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Härnösand*.

§ 15.

1. *Svensk* Kystfarvand ved *Gotlands* nordøstlige Del udgør forbudt Omraade, som strækker sig fra Meridianen gennem *Hallshuks* Fyr rundt *Fårö* til Breddeparallellen gennem *Magö* Fyr (SE. for *Slite*).
2. Tilladelse til at besejle det forbudte Omraade søges hos Marinedistriktchefen i *Visby*.

§ 15 a.

Tilladelse til at besejle mere end eet af de i §§ 11—15 nævnte Omraader maa gives af Chefen for Marinen. (Se dog nedenfor).

ad § 8: Det er samtlige *svenske* Skibe og Luftfartøjer, der ikke tilhører Krigsmagten, samt alle udenlandske Skibe og Luftfartøjer forbudt at anvende Radiosender i eller over *svensk* Kystfarvand.

Denne Bestemmelse omfatter ikke Afgivelse af Meldinger i Tilfælde af Nød eller vedrørende Luftfartens Sikkerhed, ej heller berører den Tilfælde, hvor Militær-, Lods-, Told- eller Politimyndigheder af særlige Grunde maatte give anden Ordre.

(U. f. s. Nr. 39/2596 og 39/2597. Stockholm 1939.)

§ 8 a kan under visse Forhold have følgende Ordlyd:

Udenlandsk Skib, hvis Størrelse overstiger 300 Registertons, maa ikke uden Tilladelse fra Statens Trafikkommission oplægges i *Sverige* eller tages ud af Drift her for længere Tid end 3 Uger.

Gives en saadan Tilladelse, skal der med Hensyn til Skibets Oplægningssted inden for *svensk* Kystfarvand samt til andre med Oplægningen forbundne Forhold iagttages de Forskrifter, som Chefen for Marinen i Samraad med Statens Trafikkommission maatte meddele. Disse Bestemmelser gælder ogsaa for *svenske* Skibe, hvis Størrelse overstiger 300 Registertons, og som skal oplægges eller tages ud af Drift af anden Grund end Klasing, Ombygning, Reparation eller Eftersyn.

Er et udenlandsk Skib oplagt i *Sverige* eller taget ud af Drift her for længere Tid end 3 Uger, eller er et *svensk* Skib oplagt eller taget ud af Drift af anden Grund end Klasing, Ombygning, Reparation eller Eftersyn, er Skibet pligtigt til at flytte til anden Oplægningsplads inden for *svensk* Kystfarvand, saafremt Chefen for Marinen efter Samraad med Statens Trafikkommission maatte bestemme dette. Skibet er iøvrigt pligtigt til at rette sig efter alle andre, hermed forbundne Forskrifter.

(U. f. s. Nr. 32/1649. Stockholm 1944.)

- ad § 10: 1. Bestemmelserne i § 10, Pkt. 1 og 2, skal gælde for Sejlads gennem *Falsterbokanalen* paa c. 55° 24' N. 12° 56' E.
 2. Bestemmelserne i § 10, Pkt. 3 c, skal gælde for Sejlads mellem *Germandöfjärden* paa c. 65° 30' N. 22° 11' E. og *Luleå*.
 3. Bestemmelserne i § 10, Pkt. 3 c, skal gælde for Sejlads gennem *Norra Uddevallaleden* mellem *Ellösefjorden* (c. 58° 11',5 N. 11° 27',5 E.) og *Uddevalla* (c. 58° 21',1 N. 11° 56',2 E.).

Til de forbudte Omraader henregnes Havnene ved følgende Steder:

Indenfor *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, Adfjärden* og *Skramsösund*. Omraadets S.-Grænse er *Skramsösund* Indsejling, E.-Grænsen er en Linie mellem *Muskö* og *Gälö*, trukket i N.-lig Retning gennem *Åggskären*. (U. f. S. Nr. 39/1826. Stockholm 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 e t e n k e l t Marinedistrikt skal stiles til vedkommende Marinedistriktchef og adresseres i Henhold til det følgende Punkt 3.
 - b) Ansøgninger om paa samme Rejse eller i et bestemt Tidsrum at besejle forbudte Omraader indenfor m e r e e n d e e t Marinedistrikt stiles til den Marinedistriktchef, under hvilke Ansøgeren formener, at Sagen naturligst henhører. Ansøgningen adresseres i Henhold til Punkt 3.
3. Ansøgninger, stilet til Marinedistriktcheferne, om Tilladelse til at besejle forbudte Omraader, adresseres, som følger:

Norrlandskustens marindistrikt: Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet, *Härnösand*. Telefon: *Härnösand* 3337—3340.

Ostkustens marindistrikt: Bevakningschefen i *Stockholm*. *Kungsträdgårdsgatan 10*. Telefon: 11 53 77 og „Marindistriktet“ 356.

Gotlands marindistrikt: Chefen för *Gotlands marindistrikt*. *Visby*. Telefon: Navneopkaldning *Marindistriktet*.

Syddkustens marindistrikt: Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet Karlskrona. Telefon: 32 42 eller „Marindistriktet“ 20.

Öresunds marindistrikt: Chefen för Sjöfartskontrollen. Marindistriktet Malmö. Telefon: 7 10 15.

Västkustens marindistrikt: Chefen för Sjöfartskontrollen, Broströmia. Göteborg. Telefon: 11 54 44 og 11 51 05.

4. Ovennævnte Ansøgninger skal indeholde følgende Oplysninger:

Skibets Navn og Nationalitet.

Skibets Bruttotonnage.

Besætningens Antal.

Lastens Beskaffenhed.

Eventuelt Bevæbning til Selvforsvar.

Oplysninger om Radioanlægget.

Endvidere i den Udstrækning, som følgende Oplysninger kan gives i Forvejen:

Antal Passagerer,

samt for svenske Skibes vedkommende:

Antal udenlandske Undersaatter om Bord.

I Tilslutning til ovenstaaende Forskrifter er bestemt, at de i § 10, Punkt 3 a omtalte Sejlløb er følgende:

1. *Stockholm* Krigshavn og tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand.

*Simpnäs*klubb—*Kapellskär*.

Kapellskär—*Möja*—*Kanholmsfjärden*—*Nämndöfjärden*.

Kapellskär—*Blidösund*—*Kanholmsfjärden*—*Nämndöfjärden*.

Kapellskär—*Trälhavet*.

Kapellskär—*Norrtälje*.

Kapellskär—*Vaddö kanal*.

Kapellskär—*E. Sazarfjärden*—*Kanholmsfjärden*—*Nämndöfjärden*.

Kalvö Fyr—*Vindöström*—*Stavsnäs udde*.

Trälhaver—*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 *Gäsfeten*).

Det indenskærs Sejlløb *Karlskrona*—Farvandet SW. for *Gökalv*, hvor Ruten lægges gennem særligt anordnet Løb mellem *Dunsö* og *Ulvaskär*.

3. *Göteborg* Krigshavn og tilgrænsende Dele af svensk Kystfarvand:

Sejlløbet *Marstrandsfjorden*—*Danafjorden* gennem *Stora Kalvsund*.

N.-lige og S.-lige Indsejling til *Källö Fjord* ved *St. Oset*.

Indsejlingen til *Hönö Red*.

- W.-lige og NW.-lige Sejlløb til *Hönö Klåva* (mellem *Hönö Huvud* og *Tjuva*).
Vinga Sejlløb.
Böttö Sejlløb.
Måholmsgattet og Sejlløbet mellem *Styrsö* og *Vargö* (mellem *Hästbådan* og *Svartskär*).
 S.-lige Sejlløb til *Göteborg*.
4. *Svensk Kystfarvand ved 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 *Slite* mellem *Grundet* og *Enholm (Djuploppet)*.
 — til *Bungenäs*.
 — til *Smöjen* og *Rutehamn (Valleviken)*.
 — til *St. Olofholm*.

Den tidligere permanente Søfartskontrol ved *Öresund* paa c. 60° 21' N. 18° 27' E., ved *Svartklubben* paa c. 60° 11' N. 18° 50' E. og ved *Oaxen* paa c. 58° 58' N. 17° 43' E. er indtil videre inddraget. Visitering foretages kun paa Foranledning af særlige Forhold. Handelsskibe, som ankommer til ovennævnte Stationer, kan saaledes uhindret passere, saafremt de ikke stoppes ved Signal fra Skib eller Fartøj, som fører *svensk* Orlogsflag, og som om Natten giver sig til Kende som *svensk* Orlogsfartøj. (U. f. s. Nr. 1/39. Stockholm 1941).

(U. f. s. Nr. 14/755. Stockholm 1941, U. f. s. Nr. 18/755, 18/757 og 39/1826. Stockholm 1942 og U. f. s. Nr. 35/1707, 37/1816 og 45/2170. Stockholm 1943.)

335. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.

Detaller. A. Udover de almindeligt gældende Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand gælder for *Norbottens Lens* vedkommende (Kystomraadet fra 65° 04' N. til den *finske* Grænse) følgende Bestemmelser.

1. Indenfor *Norbottens Lens* samtlige Kystfarvandsomraader maa Fartøjer af hvilken som helst Art (Motor-, Sejl- og Robaade iberegnet) ikke uden særlig Tilladelse af Stedets Politichef fortøjes eller forankres ved udenlandske Fartøjer. Det er ligeledes forbudt paa anden Maade at søge eller opretholde Forbindelse med udenlandske Fartøjer.
2. Vedrørende Sejladsen til og fra *Luleå* Havn gælder følgende:
 - a) Told- og Politivisitation af Skibe, bestemt til *Luleå*, foregaar i *Germandöfjärden* eller i Havnen.
 - b) Angaaende Berettigelse til at indgaa i Havnen gælder de nærmere Forskrifter, som meddeles, naar Skibet ankommer til *Germandöfjärden*.
 - c) Samtlige Skibe paa 1200 Nettoregistertons eller derover, med Undtagelse af *svenske* Skibe i regulær Indenrigsfart, skal under udgaaende gennem *Tjuvholmssundet* være assisteret af Bugserbaad.

Det er forbudt at ankre indenfor et Omraade, der mod Nord begrænses af en Linie, der gaar tværs over *Tjuvholmssundet* paa c. 65° 32' N. 22° 10' E. (det S.-lige Indløb til *Luleå* Havn) gennem den i Sundet værende Bro paa *Tjuvholmen*, og mod Syd af en Linie fra *Hamnholmen* Fyr til *Lystønden S.* for *Tjuvholmen*.

Enhver Forholdsordre, som mundtligt, skriftligt eller pr. Signal afgives fra Land, Skib, Baad eller Luftfartøj, af Befalingsmand eller Underbefalingsmand ved Krigsmagten eller af Personel ved Politiet, Toldvæsenet eller Lodsvæsenet, skal nøjagtigt efterkommes.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/334 1944.

(U. f. s. Nr. 24/1234. Stockholm 1941 og Nr. 23/1164. Stockholm 1943.)

336. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.

Detaller. 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—*Femörehuvud* 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—*Spärö* 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*.

Ahus. *Ahus* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: N.-lige Baake—Klokketønden *Ahus* ytre 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: *Revnshabben*—Pladsen for *Antilopgrunds* Sømærke med Ballon og Kost—*St. Sjöudden*.

Trelleborg. *Trelleborgs* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Gislövs Fiskerifyr*—*Trelleborgs* Fyr—*Stavstens uddes* S.-Spids.

Malmö. *Malmö* og *Limhamns* Havne samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: NE.-Hjørnet af Bølgebryderen N. for *Industrihavnen*—*Röder Prick*—Pladsen for 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—Pladsen for *Larvarabbens* Klokketønde—*Stengrund*—*Öresundsværftets* S.-Pynt.

Hälsingborg. *Hälsingborgs* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Råå* Havnefyr—Pladsen for *Knähakens* Stage med Kost og Ballon—et Punkt 1 Sm 215° fra *Kärnan*—Punktet paa Kysten N. for sidstnævnte Punkt.

Halmstad. *Halmstads* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor en Linie, der fra den S.-lige Havnekajs Yderende gaar i Retning Nord til Stranden Nord herfor.

Varberg. *Varbergs* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: Fæstningens SW.-Hjørne—*Skrivareklippans* S.-Pynt—*Klevens* E.-Pynt (paa *Getterö*).

Lysekil. *Lysekils* N.-lige Havn indenfor en Linie mellem Cisternerne paa Havnens W.- og E.-Side.

Lysekil S.-lige Havn indenfor Linien: *Slägga* S.-Pynt—*Tovas* N.-Pynt—*Grötö* Rev-Stranden N. herfor.

Uddevalla. *Uddevalla* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor *Sunningesundets* Fyrlinie.

Strömstad. *Strömstads* Havn samt tilgrænsende Dele af *svensk* Kystfarvand indenfor Linien: *Nötholmens* S.-Pynt—Bugten midt paa *Killingsholms* S.-Side—*Furuholms* W.-Pynt—*Södra Björkholmens* S.-Pynt—*Rösebergets* S.-Pynt.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/335 1944.

(U. f. s. Nr. 18/756. Stockholm 1942.)

337. Sverige. Östra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.

Uden særlig Tilladelse er det indenfor *Östra militärområdet* forbudt at fotografere eller udføre Afbildninger eller Beskrivelser af Skib, Luftfartøj, Anlæg, Indretning eller Omraade, som tilhører eller benyttes af Forsvarsvesenet eller for dets Regning.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/336 1944.

(U. f. s. Nr. 32/1486. Stockholm 1942.)

338. Sverige. Stockholms Frihavn, Louddshamnen samt afspærrede Dele af Skeppsbron, Stadsgårdshamnen. Värtahamnen og Hammarbyhamnen.

Position. Stockholms Frihavn: c. 59° 20',6 N. 18° 07',5 E.

Detaller. Uddrag af Bestemmelser om Adgang til ovennævnte Havne:

6) *Passagerer med afgaaende Skib.*

Personer, som har Billet til afgaaende Skib, har uden særlig Legitimationskort Adgang til Havnen for ad den korteste Vej at begive sig om Bord i Skibet.

7) *Passagerer med ankommende Skib.*

Personer, der har afsluttet Rejse med ankommende Skib, har uden særlig Legitimation Adgang til den Havn, hvor Skibet er fortøjet, for ad den korteste Vej at forlade Havneområdet.

8) *Besætning og andre Personer paa Skib i Havn.*

Personer, der hører til Besætningen paa et Skib i Havn, eller som iøvrigt følger med Skibet, maa, efter at Skibsføreren til Havnevagten har afgivet skriftlig Meddelelse om deres Navne, Stillinger og Fødselsaar, passere ud og ind i Havnen, naar de kan legitimere sig ved Søfartsbog, Pas eller paa anden Maade.

De under 6) og 7) nævnte Personer maa kun passere ind i eller ud af Havneområdet gennem en bevogtet Port. De under 8) nævnte Personer maa kun passere gennem nærmere anviste Porte og skal benytte den korteste Vej mellem Porten og det Skib, de hører til.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 13/722 1944.

(U. f. s. Nr. 12/712. Stockholm 1944.)

339. Sverige. Stockholm Havn. Færdselsforbud.

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.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/337 1944.

(U. f. s. Nr. 45/2130. Stockholm 1942.)

**340. Sverige E.-Kyst. Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem Öregrund Skær-
gaard.**

Position. Öregrund c. 60° 20½' N. 18° 27' E.

Detaller. Besejling af Farvandet ved Öregrund og tilstødende *svenske Kystfarvandsomraader* mellem Breddeparallellen gennem *Väddö N.-Spids*, c. 60° 07',3 N., og Breddeparallellen gennem *Djursten Fyr*, c. 60° 22',3 N., maa kun finde Sted med Tilladelse fra Chefen for *Ostkustens marindistrikt*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 38/1362 1944.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 22. September 1944.)

341. Sverige. E.-Kyst. Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.

Ansøgninger og Forespørgsler angaaende Passersedler, Passerkort m. m. for Sejlads, Fiskeri etc. indenfor de Omraader af E.-Kystens Marinedistrikt, der er erklæret for forbudte eller minefarlige Omraader, skal stiles til den kommanderende Admiral i E.-Kystens Marinedistrikt, *Stockholm*, og indsendes til:

1. For Omraadet *Björn Fyr—Simpnäs-kubb Fyr: Bevakningschefen i Öregrund, Hotell Klippan, Öregrund, Tel. 51.*

2. For Omraadet *Simpnäs*klubb—Linien *Landsort Fyr* og *Käftudden* ved *Yttre Hällsviken*: *Bevakningschefen i Stockholm, Hotell Esplanade, Stockholm 7, Tel. 11 53 77.*
3. For Omraadet Linien *Landsort Fyr* og *Käftudden* ved *Yttre Hällsviken*—*Kräkelund*: *Bevakningschefen i Norrköping, Hotell Standard, Norrköping, Tel. Navneopkaldning „Standard“.*

Gælder Ansøgningen eller Forespørgslen mere end eet Bevogtningsomraade, indsendes den til den *Bevakningschef*, indenfor hvis Omraade Rejsen begynder.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/338 1944.

(U. f. s. Nr. 26/1474. Stockholm 1940.)

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

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 Ankomstsignal, som gentages, saafremt Lyssignalet, der angiver, at Skibets Signal er opfattet, ikke bliver tændt.

2. Under Sejlads gennem Kanalen skal Skibe nøje følge de Anvisninger, som gives gennem viste Passagesignaler, og under ingen Omstændigheder maa man komme Bro eller Sluser nærmere end 200 m, uden at Passagesignalerne giver Tilladelse til Passage. Grænserne, uden for hvilke der skal stoppes op, er paa E.-Siden af Kanalen angivet ved hvide, firkantede Flader med sort Ring, der om Natten er belyst.

C. Rækkefølge mellem ventende Skibe.

Hvis flere Skibe, der gaar i samme Retning, nødsages til at stoppe op, medens de venter paa, at Broen eller Sluserne skal blive aabnet, skal Skibene derefter, eet ad Gangen, passere gennem Bro eller Sluser i den Rækkefølge, hvori de er ankommet.

Kun under gode Vejrforhold maa der samtidigt befinde sig 2 eller flere Skibe paa Strækningen mellem de 2 Sluser.

D. Lydsignaler.

Foruden de almindeligt gældende Signaler skal Skibe under Sejlads i Kanalen og Indsejlingsrenderne yderligere anvende følgende Lydsignaler:

— .	Opmærksomheds- og Svarsignal fra N.-gaaende Skib til andet Skib.
. —	Opmærksomheds- og Svarsignal fra S.-gaaende Skib til andet Skib.
—	Jeg er under Gang.
— —	Jeg ligger stille.
— — —	Jeg gaar til Kaj.
— — .	Ankomstsigt for Skib, som udefra nærmer sig Indsejlingen mellem Bølgebrydernes Molehoveder, saavel i <i>Kämpingebukten</i> som i <i>Höllviken</i> , naar Broen ønskes a a b n e t.
— — . .	Ankomstsigt 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 a a b n e t for Fartøjets Passage.

E. Tilladt Fart.

Paa Strækningen gennem *Falsterbondset* mellem Molehovederne i *Kämpingebukten* og Molehovederne i *Höllviken* er den største tilladte Fart 4 Knob.

F. Lyssignaler.

1. Signaler til Skibe, der ønsker at passere *Höllviksbroen* eller Sluserne, gives baade Dag og Nat. Saavel fra Broens Manøvrehus som fra Slusernes E.-lige Maskinhuse bliver givet følgende Signaler med hvidt Lys, der har vedføjede Betydning:

- a) Et-Blink: Svarsignal.
 - b) 2 Lys vandret for hinanden, 1 fast og 1 Lys med Blink: Stop.
 - c) 2 faste Lys vandret for hinanden: Gaa til Kaj.
 - d) 2 faste Lys skraat for hinanden (45° fra den vandrette Linie): Fartøj, som kan gaa under den lukkede Bro, maa passere.
 - e) 2 Lys lodret for hinanden, det øverste med Blink, det nederste fast Lys: Gør klar til at passere.
 - f) 2 faste Lys lodret for hinanden: Gennemsejling tilladt.
2. Naar Brovagten har observeret et Skibs Ankomstsinal, tændes et Svarsignal, til Skibe kommende fra *Kämpingebukten* paa S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus, til Skibe kommende fra *Höllviken* paa Broens Manøvrehus.
- Om Dagen kan der fra Broens Manøvrehus og ved S.-lige Sluses E.-lige Maskinhus ogsaa gives Stopsignal 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 Stopsignal med rødt Hurtigblink ved det E.-lige Molehoved i *Kämpingebukten*, skal Skibet vende, hvis det med Hensyn til dets Dybgaaende og Længde er mulig at gøre det. I modsat Fald skal Skibet fortøje ved Duc d'Alberne S. for S.-lige Sluse.
Vises 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 Ankomstsinal til Brovagten.
 3. Naar Brovagten har observeret Skibets Ankomstsinal, tændes Svarsignal. Dette efterfølges snarest af den Signalmeddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.
 4. Skibe maa ikke komme nogen af Sluserne nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ gives med fast Lys.
 5. Vises Signalet „Stop“, skal Farten tages af Skibet.
 6. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne S. for S.-lige Sluse.
 7. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem S.-lige Sluse.
 8. Kommer flere Skibe efter hinanden, gives ny Ordre pr. Signal til hvert enkelt Skib.
Naar Signalet „Gennemsejling tilladt“ er vist, gaar det første Skib gennem Slusen, hvorefter Signalet slukkes. 10—20 Sekunder derefter gives Signal til det næste Skib, der staar for Tur.
 9. Naar den S.-lige Sluse er passeret, skal Opmærksomheden henvendes paa de Signaler, der bliver givet fra E.-lige Maskinhus ved N.-lige Sluse.
 10. Vises Signalet „Stop“ fra N.-lige Sluse, tages Farten af Skibet.
 11. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes til Duc d'Alberne mellem Sluserne.
 12. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem Slusen og Broen.
- H. For S.-gaaende Sejlads gennem Kanalen gælder følgende:
1. Vises 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 Dybgaaende 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 Signalmeddelelse, som skal gælde for Skibets videre Sejlads.
 4. Skibe maa ikke komme Broen nærmere end 200 m, før Signalet „Gennemsejling tilladt“ er givet.

5. Vises Signalet „Stop“, skal Farten tages af Skibet.
6. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne i Havnebassinet i *Höllviken*.
7. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem Broen og N.-lige Sluse.
8. Kommer flere Skibe efter hinanden, gives ny Ordre pr. Signal til hvert enkelt Skib. Naar Signalet „Gennemsejling tilladt“ er vist, gaar første Skib gennem Broen, hvorefter Signalet slukkes. 10—20 Sekunder derefter gives Signal til det næste Skib, der staar for Tur.
9. Naar Broen og den N.-lige Sluse er passeret, skal Opmærksomheden henvendes paa de Signaler, der bliver givet fra E.-lige Maskinhus ved S.-lige Sluse.
10. Vises Signalet „Stop“, tages Farten af Skibet.
11. Vises Signalet „Gaa til Kaj“, fortøjes Skibet til Duc d'Alberne mellem Sluserne.
12. Vises Signalet „Gennemsejling tilladt“, fortsætter Skibet uden Ophold gennem S.-lige Sluse.

I. Forskellige Bestemmelser.

1. Passage af Kanalen er kun tilladt for Skibe med Maskinfremdrivning eller for Skibe, der bugseres. Skibe skal benytte Bugserhjælp i den Udstrækning, som vedkommende Lodsstation anser for paakrævet.
2. Sejlskibe med Hjælpmotor maa ikke passere Kanalen mellem Molehovederne i *Höllviken* og i *Kämpingebukten* med Sejl helt eller delvis sat.
3. Ved Fortøjning til Fortøjningsstederne skal der straks sættes fast til Fortøjningsringene paa Bølgebryderne eller ved Kanalens Bredder. De paa Duc d'Alberne værende Fortøjningskroge maa kun midlertidigt benyttes som Hjælp under Fortøjningsarbejdet. Til Fortøjningsarbejdet kan der ikke regnes med Hjælp fra Kanalpersonalets Side.
4. Hvis et Skib synker eller grundstøder i Kanalen, paahviler det Skibets Fører eller Reder uopholdeligt at fjerne det herfra, i modsat Fald vil det paa Skibets eller Rederiets Bekostning blive fjernet af det Offentlige.
5. Det er forbudt:
 - a) at fastgøre Trosser eller Liner i Bro, Sluser, Afviserværk eller lignende, ogsaa i Duc d'Alberne paa anden Maade end ovenfor angivet,
 - b) uden gyldig Grund at ligge stille i Kanalen,
 - c) i Kanalen at udkaste Aske, Olie eller lignende, som kan foraarsage Formidskelse 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 *Kämpingebukten*,
 - f) at ankre indenfor Kanalområdet uden i Forbindelse med Fortøjning til Fortøjningspladserne,
 - g) at fortøje uden Tilladelse, enten pr. Signal eller af Kanalinspektøren,
 - h) uden særlig Tilladelse at blive liggende ved Fortøjningspladserne, naar Signal for Fortsættelse af Rejsen er givet.
6. Foruden ovennævnte Bestemmelser vil alle af Kanalinspektøren givne Anvisninger være at holdes efterrettelige.
7. Ved Overtrædelser af ovennævnte Forskrifter og Bestemmelser er Skibet eller Rederiet pligtig til at erstatte derved fremkomne Skader.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/339 1944.

(U. f. s. Nr. 29/1402. Stockholm 1943.)

343. Sverige. Falsterbokanalens. Søfartskontrol.

Tidligere E. f. S. Nr. 24/1003 1944.

Position. Falsterbokanalens S.-lige Indsejling: c. 55° 24' N. 12° 57' E.

Detaller. Følgende Regler gælder for Søfartskontrollen ved Falsterbokanalens.

1. Naar Stopsignal er hejst eller afgives fra de i Nærheden af Kanalens Endepunkter forankrede Fyrskibe, skal Skibene stoppe op og afvente Visiteringspatrouillen, som kommer om Bord fra et Bevogtningsfartøj.

2. Som Stopsignal anvendes Signaler efter den internationale Signalbog; om Natten vises et rødt Lys paa Fyrskibene.
3. Efter afsluttet Visitation fortsættes Rejsen efter det af den visiterende Befalingsmand givne Direktiv, hvilket blandt andet omfatter Pligt til at føre følgende Signaler under Passage af Kanalen:
 - om Dagen et særligt Talsignal sammensat af Talsignalerne 1—5.
 - om Natten et særligt Lyssignal, sammensat af højst 2 røde og 2 hvide Lys.
 De for hvert Døgn bestemte Signaler, som meddeles af Søfartskontrollens Skibe efter udført Visitation, skal øjeblikkeligt hejses.
4. Afgives ikke Stopsignal fra Fyrskibene, fortsætter Skibene Rejsen mod Indsejlingen til Havnebassinerne, hvorefter Visitation foretages i Nærheden af disse. Stopsignal gives her enten ved Signaler eller ved mundtlige Ordre fra Bevogtningsfartøj.
5. Skibe, som ikke øjeblikkeligt adlyder Stopsignalet, eller som ikke følger den visiterende Befalingsmands Forskrifter, udsætter sig for Beskydning uden Varsel.
(U. f. s. Nr. 52/2679. Stockholm 1944.)

344. (T). Sveriges S.-Kyst og Sundet. Falsterbokanalen. Midlertidige Lodsstationer. oprettet.

Detaller. For Lodsning gennem *Falsterbokanalen* er oprettet midlertidige Lodsstationer ved Kanalens Indløb i *Kämpingebukten* og i *Höllviken*.

Lods møder i *Kämpingebukten* S. for Stagen med Kost paa $55^{\circ} 22',81$ N. $12^{\circ} 58',08$ E. og i *Höllviken* N. for den S.-ligste sorte Stage med 1 Ballon paa $55^{\circ} 26',58$ N. $12^{\circ} 54',53$ E.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/341 1944.

(U. f. s. Nr. 29/1401. Stockholm 1943.)

345. Sverige. Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ved Tilgangene til *Falsterbokanalen* er udlagt Miner, som følger:

1. I *Höllviken* Syd for en Linie fra *Knösen* paa $55^{\circ} 26',35$ 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 oprettholdes som tidligere.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/342 1944.

Kort Nr. 132 og 130.

(Norddeich Radio, 18. Maj 1942.)

346. Sverige. Göteborg, Bohus samt Halland Län. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.

I. Anduvning af og Sejlads i Neutralitetsløbet.

1. Anduvning fra Søen af Neutralitetsløbet kan ske hvor som helst mellem *Båstad* og *Hällö*. Anduvning af den øvrige Del af Neutralitetsløbet skal, saafremt særlig Tilladelse ikke er indhentet i Forvejen, finde Sted enten ved *Hällö* eller ved Rigsgrænsen NE. for *Nord Hällsö*.
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 Hällsö*, hvor ogsaa Lods kan kvitteres. Kontrolstationsskibet NE. for *Nord Hällsö* er et Fyrskib med Siderne mærket *Lots*.
 - b) Skibe, der kommer N. fra, skal for Visitation anduve Neutralitetsløbet ved det under a) nævnte Kontrolstationsskib, hvor som Regel ogsaa Lods kan faas. Efter endt Visitation kan Skibet fortsætte S. over,

- c) Skibe, som benytter sig af Neutralitetsløbet mellem *Hällö* og Rigsgrænsen, skal nøje rette sig efter de Forskrifter om Sejladsen eller om Afgivelse af visse Signaler paa særlige Steder, som maatte blive meddelt ved ovennævnte Kontrolpladser.
- II. Anduvning af andet indre *svensk* Territorialfarvand end Neutralitetsløbet mellem *Hällö* og Rigsgrænsen.
3. Uden særskilt, forud modtaget Tilladelse (Passerseddel eller Trafiktilladelse) maa et Skib kun anduve *svensk* indre Territorialfarvand ved følgende Pladser: *Strömstad, Lysekil, Marstrand, Vinga, Varberg, Falkenberg og Halmstad*. Skibe for 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 Trafiktilladelse. Saafremt han ved Ankomsten ikke er i Besiddelse af skriftlig Tilladelse, skal han anmode Søfartskontrollen om en saadan.
- III. Særskilte Bestemmelser om Sejlads indenfor *Göteborg Krigshavns Omraade*.
6. Skibe, som har faact Tilladelse til at befare indenskærs Sejløb indenfor *Göteborg Krigshavns Omraade*, skal, naar de kommer N. fra, anløbe Kontrolfartøj E. for *Källö Knippa* for Visitation og Modtagelse af Direktiv; hvis de kommer S. fra, anløbes Kontrolfartøj E. for *Vrångö*.
Ovennævnte Kontrolfartøjer fører om Dagen det internationale Signal *K W*, om Natten 1 rød Lanterne over 1 grøn Lanterne.
- IV. Afgang fra Havn eller Ankerplads.
7. Skibsførere, som ønsker at afgaa fra Havn eller Ankerplads, skal gøre sig bekendt med de af Søfartskontrollen og andre Myndigheder udfærdigede Forskrifter angaaende Afsejling fra Havn samt Sejlads indenfor *svensk* Territorialfarvand.
- V. Særskilte Bestemmelser angaaende Ankring indenfor visse Omraader.
8. Skibe maa ikke uden særskilt, i Forvejen modtaget Tilladelse ankre eller for-
tøje indenfor følgende Omraader:
- 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.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/343 1944.

(U. f. s. Nr. 38/2000. Stockholm 1940.)

347. Sverige. Göteborgs og Bohus Len. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Lodsvæsenets Fartøjer, der er fortøjet ved Lodsvæsenets Gasstations Bro ved *Erholmen* paa c. $57^{\circ} 52',4$ N. $11^{\circ} 34',1$ E. eller ved nogen af Lodsvæsenets Fyr indenfor

Göteborgs og Bohus Len, og som er ved at bringe Gasbeholdere i Laud eller tage dem om Bord, fører som Signal herfor en rød Kugle i Rigningen.

Intet maskindrevet Fartøj maa ved ovennævnte Steder passere nogen af Lodsvæsenets Fartøjer, der har den røde Kugle vist, samt en Strækning af 100 m paa hver Side af Fortøjningspladsen med en Fart, der er højere end 5 Knob.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/344 1944.

(U. f. s. Nr. 30/1351. Stockholm 1942.)

348. (T). Sverige. Midlertidige Lodsfarvande.

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>	— — — — <i>Bredskär</i>	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
<i>Bredskär:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
<i>Järnäs:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Bjuröklubb</i> eller omvendt.
—	— — — — <i>Skag</i>	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
<i>Örnsköldsvik:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Bredskär</i> eller omvendt.
—	— — — —	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
<i>Ulvö</i>	— — — —	- Søen ved <i>Bredskär</i> eller omvendt.
—	— — — —	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
<i>Härnösand:</i>	— <i>Brämösund</i>	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Sundsvall:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Stocka:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
<i>Hudiksvall:</i>	— — — —	- Søen ved <i>Skag</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
—	— Søen ved <i>Lilljungfrun</i>	- <i>Öregrunds Red</i> eller omvendt.
<i>Lilljungfrun:</i>	— — — —	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
—	— — — —	- <i>Öregrunds Red</i> eller omvendt.
<i>Gäsholma:</i>	— — — —	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
—	— — — —	- <i>Öregrunds Red</i> eller omvendt.
<i>Gävle:</i>	— — — —	- <i>Brämösund</i> eller omvendt.
—	— — — —	- <i>Öregrunds Red</i> eller omvendt.
<i>Öregrund:</i>	— <i>Öregrunds Red</i>	- Søen ved <i>Lilljungfrun</i> eller omvendt.
—	— <i>Grepens Fyrskib</i>	- <i>Öregrund</i> .
—	— — — —	- Søen ved <i>Svartklubben</i> .
<i>Svartklubben:</i>	— Søen ved <i>Svartklubben</i>	- Søen NNW. for <i>Understen</i> eller omvendt.
<i>Landsort:</i>	— — — — <i>Landsort</i>	- Søen ved <i>Hävringe</i> .
<i>Oxelösund:</i>	— — — — <i>Hävringe</i>	- Søen ved <i>Landsort</i> .
—	— — — —	- Søen ved <i>Häradsjär</i> .
<i>Häradsjär:</i>	— — — — <i>Häradsjär</i>	- Søen ved <i>Landsort</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Furön</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Hävringe</i> .
<i>Oskarshamn:</i>	— — — — <i>Furön</i>	- Søen ved <i>Häradsjär</i> eller omvendt.
—	— — — —	- Søen ved <i>Garpen E.</i> om <i>Öland</i> eller omvendt.
<i>Kalmar:</i>	— — — — <i>Grimskär</i>	- Søen ved <i>Aspö</i> .

<i>Kalmar:</i>	Fra	Søen	ved	<i>Grimskär</i>	til	<i>Hanösund</i> eller omvendt.
<i>Bergkvara:</i>	—	—	—	<i>Garpen</i>	-	Søen ved <i>Furön E.</i> om <i>Öland</i> eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	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.
—	—	—	—	—	-	Søen ved <i>Garpen</i> eller omvendt.
—	—	—	—	—	-	Søen ved <i>Grimskär</i> eller omvendt.
<i>Karlshamn:</i>	—	—	—	<i>Tärnö</i> eller	-	Søen ved <i>Aspö.</i>
—	—	—	—	<i>Karlshamn</i>	-	Søen ved <i>Åhus.</i>
—	—	—	—	do.	-	Søen ved <i>Simrishamn.</i>
—	—	—	—	do.	-	Søen ved <i>Aspö.</i>
—	—	—	—	<i>Hanösund</i>	-	Søen ved <i>Simrishamn.</i>
—	—	—	—	—	-	Søen ved <i>Aspö.</i>
<i>Sölvesborg:</i>	—	—	—	—	-	Søen ved <i>Simrishamn.</i>
—	—	—	—	—	-	Søen ved <i>Aspö.</i>
—	—	—	—	Søen ved <i>Sölvesborg</i>	-	Søen ved <i>Simrishamn.</i>
—	—	—	—	<i>Hanösund</i>	-	Søen ved <i>Aspö.</i>
<i>Åhus:</i>	—	—	—	—	-	Søen ved <i>Simrishamn.</i>
—	—	—	—	—	-	Søen ved <i>Karlshamn</i> eller <i>Tärnö.</i>
—	—	—	—	Søen ved <i>Åhus</i>	-	Søen ved <i>Simrishamn.</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>
—	—	—	—	—	-	—
—	—	—	—	<i>Kämpinge</i>	-	Søen ved <i>Höllviken</i> eller omvendt.
—	—	—	—	gennem <i>Falsterbo-</i>	-	Søen ved <i>Limhamn.</i>
—	—	—	—	<i>kanalen</i> eller omvendt	-	<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>

Öresunds södra:		Fra Søen ved Höllviken gennem Falsterbokanalen	til Søen ved Trelleborg.
Limhamn:	— — — —	— — — —	- Søen ved Simrishamn.
—	— — — —	— — — —	- Søen ved Ystad.
—	— — — —	— — — —	- Falsterborevs Fyrskibsstation eller omvendt.
—	—	Falsterborevs Fyrskibsstation	- Malmö Red.
—	—	Søen ved Limhamn	- Falsterborevs Fyrskibsstation eller omvendt.
Malmö:	—	Falsterborevs Fyrskibsstation	- Søen ved Trelleborg.
Landskrona:	—	Søen ved Trelleborg	- Søen ved Simrishamn.
—	— — — —	— — — —	- Søen ved Ystad.
—	— — — —	— — — —	- Falsterborevs Fyrskibsstation eller omvendt.
—	—	Falsterborevs Fyrskibsstation	- Malmö Red.
—	—	Søen ved Landskrona	- Falsterborevs Fyrskibsstation eller omvendt.
Råå:	—	Råå	- Malmö Red.
—	—	Kopparverket	- Landskrona Red.
—	—	—	- Malmö Red.
—	—	—	- Drogden Fyr.
—	—	—	- Skanör Red.
—	—	—	- Trelleborg Red.
Hälsingborg:	—	Hälsingborg	- Søen ved Höllviken.
—	—	—	- Malmö Red.
—	—	—	- Svinbådans Fyrskibsstation.
—	—	—	- Søen ved Halmstad.
—	—	—	- Søen ved Höllviken.
—	—	—	- Malmö Red.
—	—	—	- Søen ved Torekov eller omvendt.
—	—	—	- Søen ved Halmstad.
Öresunds norra:	—	Falsterborevs Fyrskibsstation	- Søen ved Trelleborg.
—	—	Hälsingborg Red	- Søen ved Torekov eller omvendt.
—	—	—	- Søen ved Halmstad.
—	—	Svinbådans Fyrskibsstation	- Søen ved Halmstad.
—	—	—	- Søen ved Höllviken.
Halmstad:	—	Søen ved Halmstad	- Hälsingborg Red.
—	— — — —	— — — —	- Svinbådans Fyrskibsstation.
—	— — — —	— — — —	- Søen ved Torekov eller omvendt.
—	— — — —	— — — —	- Søen ved Varberg.
Falkenberg:	—	— — — —	- Søen ved Halmstad.
—	—	— — — —	- Søen ved Vinga.
Varberg:	—	— — — —	- Søen ved Halmstad.
—	—	— — — —	- Søen ved Vinga.
Vinga:	—	— — — —	- Søen ved Varberg.
—	—	— — — —	- Søen ved Paternoster.
Göteborg:	—	Göteborg	- Søen ved Varberg, ydre Rute.
—	—	—	- Søen ved Varberg, indre Rute.
—	—	—	- Søen ved Paternoster forbi Vinga.
Marstrand:	—	Søen ved Paternoster	- Søen ved Vinga.
—	—	— — — —	- Søen ved Hällö.
—	—	— — — —	- Lysekil gennem Malösund.
—	—	— — — —	- — — —
—	—	Marstrand	- — — —
Uddevalla:	—	Uddevalla	- Søen gennem Malösund.
—	—	Søen ved Paternoster	- Søen ved Vinga.

<i>Uddevalla:</i>	Fra Søen ved <i>Paternoster</i>	til Søen ved <i>Hällö.</i>
<i>Käringön:</i>	— — — <i>Gäven</i>	- Søen ved <i>Paternoster.</i>
—	— — —	- <i>Uddevalla</i> gennem <i>Malösund.</i>
—	— — —	- <i>Marstrand</i> — —
<i>Lysekil:</i>	— — — ved <i>Gäven</i>	- <i>Uddevalla</i> — —
—	— — — —	- <i>Marstrand</i> — —
—	— — — — <i>Bonden</i>	- — — —
—	— — — — <i>Lysekil</i>	- — — —
—	— — — — <i>Søen ved Gäven</i>	- Søen ved <i>Paternoster.</i>
—	— — — — <i>Lysekil</i>	- Søen ved <i>Paternoster.</i>
<i>Smögen:</i>	— — — — <i>Hällö</i>	- Rigsgrænsen.
<i>Väderöarna:</i>	— — — —	- Rigsgrænsen.
<i>Havstenssund:</i>	— — — — <i>Rigsgrænsen</i>	- 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*.
Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/345 1944.

(U. f. s. Nr. 30/1518. Stockholm 1941, U. f. s. Nr. 21/943 og 48/2283. Stockholm 1942 og U. f. s. Nr. 44/2118. Stockholm 1943.)

349. (T). Sverige. Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Følgende Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler i *svenske* Farvande gælder indtil videre.

- I. Klartvejsudsendelserne fra følgende Radiofyr er ophørt indtil videre:
Stora Karlsö c. 57° 17' N. 17° 58' E. *Gotska Sandön. Eggegrund. Brämön* c. 62° 13' N. 17° 45' E.
Kullen c. 56° 18' N. 12° 27' E.
- II. Klartvejsudsendelserne fra nedennævnte Radiofyr afgives indtil videre hver l i g e Time, som følger:
 - a) *Sydostbrotten* Radiofyr paa c. 63° 19' N. 20° 11' E.: 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 2. og 8. Minut af hver lige Time.
 - b) *Holmögadd* Radiofyr paa c. 63° 36' N. 20° 45' E.: 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 0. og 6. Minut af hver lige Time.
 - c) *Rödkaullen* Radiofyr paa c. 65° 19' N. 22° 22' E.: 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 6. og 12. Minut af hver lige Time.

Anm. Naar det er paakrævet, vil ovennævnte Radiofyr efter Henvendelse til Lodsstyrelsen blive sat i normal Virksomhed for kortere eller længere Tid.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 3/412 1944.

(U. f. s. Nr. 1/57. Stockholm 1944.)

350. Sverige. Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.

Under de raadende Forhold gælder nedenstaaende Bestemmelser for Indkøb af Søkort over *svenske* Farvande i Maalestok større end 1 : 1 000 000.

1. Salg af Søkort til private maa indtil videre, undtagen for de i Pkt. 2 nævnte Personer, kun finde Sted til Førere af Skibe til Brug for Skibet selv og maa kun omfatte saadanne Søkort, som behøves for Skibets nærmest forestaaende Rejse. Førerens Rekvisition skal anbefales af Havne- eller Politimyndighed.
2. Erhvervsfiskere maa til eget Brug indkøbe saadanne Søkort, som er nødvendige ved Udøvelsen af deres Erhverv. Rekvisition skal, anbefalet af Politimyndighed, indsendes til *Sjökarteverket*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 29/1130 1944.

(U. f. s. Nr. 29/1488. Stockholm 1944.)

351. Tyskland. Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.

Ved Anduvningen af Havne og Flodmundinger langs den *tyske* Kyst tilraades det indtrængende at holde skarpt Udkig efter, om Signalet „3 Balloner eller 3 røde Lan-
terner lodret for hinanden“ skulde være hejst et af disse Steder.

Observeres ovennævnte Signal, er det forbudt at løbe ind.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/346 1944.

(N. f. S. Nr. 23/1768. Berlin 1940.)

352. Tyskland. Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.

For at kunne spærre en Havn eller standse Sejladsen i Havnen efter 'en udført eller formodet Mineudlægning vises følgende Signaler:

Om Dagen	Om Natten	Betydning				
2 sorte Cylindre lodret for hinanden.	<p>4 Lanterner</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td>hvid</td> <td>rød</td> </tr> <tr> <td>rød</td> <td>hvid</td> </tr> </table> <p>Baade vandret og lodret Afstand mellem 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					

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/347 1944.

(N. f. S. Nr. 47/2615. Berlin 1942.)

353. Tyskland. Advarsel til Søfarende i Henhold til Søewasserstrassenordning § 17.

De søfarende erindres indtrængende om at give Agt paa det i den *tyske Søewasserstrassenordning (SWO)* § 17 anførte Varselsignal (Om Dagen: 3 Signalfigurer lodret for hinanden: 2 Balloner over 1 Kegle med Spidsen nedad; om Natten: 3 Lanterner lodret for hinanden, de 2 øverste røde, den nederste grøn). Ses dette Signal, bør de søfarende snarest ved de i *SWO*, II. Del, anførte Steder skaffe sig Underretning om Arten af den Skibsfartshindring, som Signalet er Advarsel for.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/348 1944.

(N. f. S. Nr. 26/1252. Berlin 1942.)

354. Tyskland. Afstandssignal. Advarsel.

Handelsskibe og Fiskerfartøjer skal holde sig mindst 5000 m (c. 2,7 Sm) fra de *tyske* Krigsskibe, om Bord i hvilke er hejst det Afstandssignal, der bestaar af en Kegle med Spidsen nedad.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/349 1944.

(N. f. S. Nr. 6/405. Berlin 1941.)

355. Tyskland. Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.

Skibsredere og Skibsførere gøres opmærksom paa den Fare, der kan opstaa, naar enkelte Koffardiskibe nærmer sig en Formation af Krigsskibe paa en saadan Maade, at der kan opstaa Fare for Sammenstød, eller naar de forsøger paa at gaa tæt forbi en saadan Formation eller bryde igennem den.

Af Hensyn til de søfarendes egen Sikkerhed anbefales det enkeltvis 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.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/350 1944.

(N. f. S. Nr. 26/1251. Berlin 1942.)

356. Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i Østersøen og Tilgangene dertil samt i Kattogat og Skagerrak.

Alle *tyske* Vagtskibe, der er til Ankers ved de minefrie Sejlløb, afgiver under Taage de i Søvejsreglerne foreskrevne Lydsignaler med Klokke og i Forbindelse hermed et Signal, der bestaar af 3 Dele: 1 kort Lyd, 1 lang Lyd, 1 lang Lyd.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/351 1944.

(E. f. S. Nr. 1/272. Oslo 1941.)

357. Tyskland. Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.

Ved Luftalarmeringer skal samtlige til Ankers liggende Handelsskibe ogsaa slukke deres Ankerlanterner.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/352 1944.

(N. f. S. Nr. 29/1468. Berlin 1942.)

358. Tyskland. Afmærkning. Advarsel.

Man maa være forberedt paa, at der ved de *tyske* Kyster kan være foretaget Ændringer ved Afmærkningen, og at Fyrene ikke er tændt, uden at det er blevet bekendtgjort, hvorfor der altid maa udvises Forsigtighed under Sejladsen i disse Farvande. Det fraraades Skibene at forsøge at anløbe *tyske* Flodmundinger eller Havne uden Lods om Bord.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/353 1944.

(N. f. S. Nr. 1/25. Berlin 1943.)

359. Tyskland. Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.

Et Skib, der slæber Skiver til Skydeøvelser og derfor ikke er i Besiddelse af fuld Manøvreedygtighed, fører

o m N a t t e n — foruden de normale Lanterner — 3 Lanterner lodret for hverandre paa det mest synlige Sted. Disse Lanterner kan ses hele Horisonten rundt, de 2 øverste er røde, den nederste hvid,

o m D a g e n 2 sorte Kegler med Spidsen nedad, lodret for hinanden.

Kommer Skibe om Natten i farlig Nærhed, bliver der fra Slæbefartøjet afbrændt Blus. Skydeskiverne bliver i saa Tilfælde saa vidt muligt belyst med Projektør.

Paa en slæbt Skive føres om Natten, naar den ikke beskydes, et hvidt Lys for og et hvidt Lys agter. Slæber et Fartøj samtidigt flere Skiver, anbringes kun et hvidt Lys paa den forreste Skives Forende og et hvidt Lys paa den agterste Skives Agterende.

Da Slæbefartøjets Slæbetrosse kan være indtil 1 Sm lang, og det ikke altid er muligt at anbringe de ovennævnte hvide Lys paa Skiverne, skal Skibe, der befinder sig i Nærheden af et slæbende Fartøj, manøvrere med Forsigtighed og give tilstrækkelig Plads for Slæbefartøjer 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.

Danske Lods I, Side 117.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/355 1944.

(N. f. S. Nr. 40/2261. Berlin 1943.)

360. Tyskland. Signal for Afmagnetisering.

Skibe, der anmelder sig til Afmagnetiseringsbehandling, eller som ønsker en Afmagnetiseringslods, skal i *tyske* og besatte Omraader føre internationalt 3. *Lighedsstander*.

Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/356 1944.

(N. f. S. Nr. 40/2264. Berlin 1943.)

Tillæg.

Danmark.

361. Oplysning om midlertidigt inddraget Fyrskib. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 1/3 1945.

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

Kattegat.

Østre-Flak Fyrskib . . .	56° 58',4	10° 53',7				En s. Stage er udlagt paa Pladsen.
--------------------------	-----------	-----------	--	--	--	------------------------------------

I. Østersøen.

362. Tyskland. Pommerske Bugt. Swinemünde. Vrag afmærket.

Position. 53° 56' 31" N. 14° 16' 29" E.

Detaller. Et Vrag, af hvilket Skorstenen rager op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en med E.-Topbetegnelse forsynet Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 14^s, Blink 2^s, Mørke 3^s, Blink 2^s, Mørke 7^s. Vraglystønden er udlagt c. 20 m E. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 52/2729. Berlin 1944.)

363. Tyskland. Kiel Bugt. Gabels Flak E. Vrag afmærket.

a) *Position.* c. 54° 31',2 N. 10° 28',1 E.

Detaller. Et Vrag, der rager c. 2 m op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en med S.-Topbetegnelse forsynet Vraglystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, udlagt c. 70 m SE. for Vraget.

Anm. Under Passage af Vraget skal man altid gaa S. om Vraglystønden.

b) *Position.* c. 54° 31',1 N. 10° 31',3 E.

Detaller. Et Vrag, af hvilket Master og Skorsten rager op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en med N.-Topbetegnelse forsynet Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, hver 9^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 5^s, udlagt c. 80 m N. for Vraget.

Anm. Under Passage af Vraget skal man altid gaa N. om Vraglystønden.

Kort Nr. 185.

(N. f. S. Nr. 52/2730. Berlin 1944.)

364. Tyskland. Kiel Havn. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 38/1341 1944 og 1/4 1945.

Position. 54° 19' 04" N. 10° 08' 25" E.

Detaller. Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

(N. f. S. Nr. 52/2731. Berlin 1944.)

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

365. (T.) Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
Tidligere E. f. S. Nr. 1/124 1945 udgaar.
Position. c. 55° 53',1 N. 12° 32',9 E.
Detaller. Dybden i Indsejlingen til Rungsted Havn er midlertidigt aftaget til 2,7 m.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

366. Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
Position. c. 57° 43' N. 10° 36' E.
Detaller. Ankring og Fiskeri er forbudt
 a) i *Skagens Havns ydre Havnebassin (Forhavnen)*;
 b) indenfor et Omraade uden for *Havneindløbet*, der begrænses af en Cirkellinie med Centrum midt imellem *Molehovederne* og med Radius 300 m.
 (N. f. S. Nr. 52/2690. Berlin 1944.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

367. Norge. Bergen. Kontrolstationer.
Position. Bergen: c. 60° 24' N. 5° 19' E.
Detaller. 1. Ved Bergen Havn er i Puddefjorden paa W.-Siden af Dokkeskjærskajen indrettet en ny Kontrolstation. Alle Skibe under 300 B. R. T., som skal ind i eller ud af Damsgårdssundet, maa lægge til ved den nye Kontrolstation.
2. I Nordbyfjord er paa Øen Askøy paa 60° 28' 49" N. 5° 13' 27" E. indrettet en ny Kontrolstation. Alle Skibe under 300 B. R. T., som passerer Herdla-fjorden for ind- og udgaaende, skal lægge til ved Kontrolstationen. Ved Anlægspladsen er oprettet et Fyr, i hvis hvide Vinkel man holder ind, naar man skal lægge til. N. for den hvide Lysvinkel viser Fyret grønt og S. derfor rødt.
3. For Fartøjer bestemt til Flatøy, Osterfjorden og Sorfjorden opretholdes Tillægningstvungen ved Kontrolstationen Flatøy.
4. Skibsførere, der ikke følger disse Bestemmelser, vil blive beskudt og siden strengt straffet.
 Gentagelse af E. f. S. Nr. 50/1651 1944.
 (Udenrigsministeriet, den 11. December 1944.)

Maanedsoversigt Nr. 1

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

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 11. Januar 1945.

Danmark.

1945

- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
- 1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
- 1/3 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
- 2/301 } Farvande.
- 1/4 } Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1944 i *danske* og nærliggende Farvande.

I. Østersøen.

1945

- 1/5 } *Østersøen* E.-lige og mellemste Del. Operationsomraade udvidet. Advarsel.
- 1/6 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.
- 1/7 } *Danmark. Langeland* SW.-Kyst. *Bagenkop* Havn Indsejling. Tilsanding.
- 1/8 } *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
- 1/9 } *Danmark. Bornholm. Neksø* Havn. Ledefyr midlertidigt slukket.
- 1/10 } *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.
- 1/11 } *Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen.* Sejlanvisning af Hensyn til Minofaren.
- 1/12 } *Sverige. Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
- 1/13 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.
- 1/14 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/15 } *Sverige. Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
- 1/16 } *Sverige. Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.
- 1/17 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Oplysning om Skydebane.
- 1/18 } *Sverige. Öland* E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
- 1/19 } *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod
- 1/20 } Luftmaal kan finde Sted.
- 1/21 } *Sverige. Ozelsund.* Skydeøvelser.
- 1/22 } *Sverige. Ozelsund. Marsviken.* Bombekastningsøvelser.
- 1/23 } *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
- 1/24 } *Sverige. Gotland. Fårösund.* Indsejling spærret.
- 1/25 } *Sverige. Hävringe—Krdkelund.* Miner udlagt.
- 1/26 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden.* Arbejder med Dykker.
- 1/27 } *Sverige. Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Ozelsund.* Forbud mod Ankring.
- 1/28 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko.* Lodsfartøjs Plads.
- 1/29 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär.* Forbudte Løb.
- 1/30 } *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Miner udlagt. Advarsel.
- 1/31 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.
- 1/32 } *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Skydeøvelser.
- 1/33 } *Sverige. Stockholms Skærgaard.* *Stockholm* Havn og *Alvik.* Forbud mod Berøring af
- 1/34 } Tømmerflaader.
- 1/35 }

1945

- 1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 1/37 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
- 1/38 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 1/39 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmalobet. Forbud mod Ankring.
- 1/40 Sverige. Södra Kvarnen. Minespærring. Advarsel.
- 1/41 Sverige. Öregrundskærgaard. Forbud mod Ankring.
- 1/42 Sverige. Öregrundskærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
- 1/43 Sverige. Öregrundsgrepen. Lodstjeneste indstillet.
- 1/44 Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.
- 1/45 Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.
- 1/46 Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
- 1/47 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 1/48 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmsundet. Uddybningsarbejder.
- 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. Sejladsforskrift.
- 1/56 Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.
- 1/57 Tyskland. Memel. Seetief. Forbud mod Ankring.
- 1/58 Tyskland. Cranz N. Spærret Omraade.
- 1/59 Tyskland. Brüsterort. Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.
- 1/60 Tyskland. Königsberger Seekanal. Sejladsforskrift.
- 1/61 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/62 }
- 1/63 Tyskland. Pillau Anduvning. Lodstvang.
- 1/64 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
- 1/65 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibsfartshindring udlagt.
- 1/66 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
- 1/67 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
- 1/68 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.
- 1/69 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af Hela.
- 1/70 Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.
- 1/71 } Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning
- 1/72 } om Ankerplads. Somærker udlagt.
- 1/73 Tyskland. Putziger Wiek. Hexengrund. Skydeomraade.
- 1/74 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.
- 1/75 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Spærret Omraade.
- 1/76 Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser.
- 1/77 Tyskland. Stolpmünde NW. Skydeplads. Advarsel.
- 1/78 Tyskland. Stilo—Jershöft. Forbudt Omraade.
- 1/79 Tyskland. Jershöft NW. Forbudt Omraade.
- 1/80 Tyskland. Nest. Fast Skydeomraade.
- 1/81 Tyskland. Nest. Skydeøvelser.
- 1/82 Tyskland. Rügenwalde W. Fast Skydeomraade.
- 1/83 Tyskland. Kolberg E. Skydeøvelser.
- 1/84 Tyskland. Kolberg NE. Spærret Omraade.
- 1/85 } Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.
- 1/86 }
- 1/87 Tyskland. Kolberg NW. Fast Skydeomraade.
- 1/88 Tyskland. Kolberg NW. Skydeøvelser.
- 1/89 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
- 1/90 Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Tilsanding. Sejladsforskrift.
- 1/91 Tyskland. Stettiner Haff. Grosses Stettiner Haff. Haffrinne E. Forbudt Omraade.
- 1/92 Tyskland. Greifswalder Oie. Forbudt Omraade.
- 1/93 Tyskland. Greifswalder Bodden Anduvning. Spærret Omraade.
- 1/94 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/95 Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.
- 1/96 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/97 Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.
- 1/98 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.
- 1/99 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Skydeomraader.
- 1/100 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Skydeøvelser.
- 1/101 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.
Oplysning om Afmærkning.
- 1/102 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Boltenhagen—Rosenhagen. Fareomraade.
- 1/103 Tyskland. Neustädter Bugt. Fareomraade.
- 1/104 Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.
- 1/105 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

1945

- 1/106 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg* Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/107 *Tyskland. Kieler Fjord.* Undervandshindringer. Advarsel.
 1/108 *Tyskland. Kieler Fjord. Büllk* NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/109 *Tyskland. Kiel Havn. Hollenau* Red. Forbud mod Ankring.
 1/110 *Tyskland. Kiel Havn. Möllenort* W. Sømærker midlertidigt udlagt.
 1/111 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
 1/112 } *Tyskland. Eckernförde Fjord.* Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
 1/113 }
 1/114 *Tyskland. Eckernförde Bugt.* Sømærke udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

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

1945

- 1/115 *Danmark. Sundet. Gilleleje* Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.
 1/116 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Kabel udlagt.
 1/117 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Kabel udlægges.
 1/118 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Advarsel.
 1/119 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Havnefyrt midlertidigt forandret. Sømærke midlertidigt udlagt.
 1/120 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
 1/121 *Danmark. Sundet. Espergærde* Havn. Oplysning om Havnearbejder.
 1/122 *Danmark. Sundet. Humlebæk* Havn. Dybde aftaget.
 1/123 *Danmark. Sundet. Sletten* Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/365 *Danmark. Sundet. Rungsted* Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/125 *Danmark. Sundet. Tuarbæk* Havn. Dybde aftaget.
 1/126 *Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort.* Forbudt Omraade.
 1/127 *Danmark. Sundet. Middelgrund.* Grænser for Losseplads forandret.
 1/128 *Danmark. Sundet. Middelgrund* W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.
 1/129 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Kloakledning under Udførelse.
 1/130 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn.* Oplysning om midlertidig Ø.
 1/131 *Danmark. Sundet. København.* Kronløb. Dybde aftaget.
 1/132 *Danmark. Sundet. Københavns* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/133 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekrøner* N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.
 1/134 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Fyr midlertidigt slukket.
 1/135 *Danmark. Sundet. København.* Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.
 1/136 *Danmark. Sundet. Københavns* Havn. Bøje midlertidigt udlagt.
 1/137 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederkanalen.* Spærring udlægges.
 1/138 *Danmark. Sundet. Flakfort.* Forbudt Omraade.
 1/139 *Danmark. Sundet. Flukfort* Fyr midlertidigt nedlagt.
 1/140 *Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb.* Forbud mod Fiskeri.
 1/141 *Danmark. Sundet S.-lige Del.* Spærring udlagt.
 1/142 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang.* Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
 1/143 *Sverige. Sundet.* Sejlruiter afmærket. Sejlsforskrifter.
 1/145 *Sverige. Sundet. Kullen* Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
 1/146 *Sverige. Sundet. Hålsingborg.* Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 1/147 *Sverige. Sundet. Malmö* Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.
 1/148 *Sverige. Sundet. Flinterenden.* Fyrskib og Lystønder udlagt.
 1/149 *Sverige. Sundet. Limhamn.* Bølgebryder opføres.
 1/150 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
 1/151 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren*. Oplysning om Dybde.
 1/152 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masned Sundbroen*.
 1/153 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg* Bro. Dybde aftaget.
 1/154 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne* Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/155 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund.* Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
 1/156 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø* Havn. Dybde aftaget.
 1/157 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup* Havn. Dybde i Indløb aftaget.
 1/158 *Danmark. Store-Bælt. Korsør* Yderhavn. Dybde aftaget.
 1/159 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/160 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg* Havn. Forbud mod Ankring.
 1/161 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg* Havn Indsejling. Dybde.
 1/162 *Danmark. Store-Bælt. Omø* Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/163 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.

1945

- 1/164 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn. Oplysning om Dybde.
 1/165 Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
 1/166 Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/167 Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.
 1/168 Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
 1/169 Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn. Tilsanding.
 1/170 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/171 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.
 1/172 Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færghavn. Oplysning om Dybde i Indsejlingen.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1945

- 2/178 Danmark. Kattegat. Raagelejs NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
 2/179 Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested. Radiofyr midlertidigt nedlagt.
 2/180 Danmark. Isefjord. Hundested Havn. Oplysning om Dybde.
 2/181 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 2/182 Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 1/176 Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/183 Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.
 2/184 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspørring udlagt. Sejlansvisning. Advarsel.
 2/185 Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.
 2/187 Danmark. Kattegat. Samsø SE. Pynt. Lushage. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/188 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/189 Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N. Klokketønde midlertidigt inddraget.
 2/190 Danmark. Kattegat. Samsø SW. Pynt. Vesborg. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/191 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde aftaget.
 2/192 Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 2/193 Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.
 2/194 Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/195 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/196 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Vestre-Dækmole. Fyr midlertidigt slukket. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/197 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Dybde aftaget. Advarsel.
 2/198 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/199 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr paa Kornpiere midlertidigt slukket.
 2/200 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr midlertidigt slukket.
 2/201 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 2/202 Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/203 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 2/204 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/205 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Dybde i Sejløb midlertidigt aftaget.
 2/206 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
 2/207 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
 2/208 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 2/209 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn Indsejling. Dybde aftaget.
 2/210 Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/211 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/212 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
 2/213 Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
 2/214 Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.
 2/366 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/215 Danmark. Kattegat. Skagens Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/216 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.
 2/217 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
 2/218 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.
 2/219 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Sejlads gennem minespørrer Omraade.
 2/220 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespørring udlagt. Advarsel.
 2/221 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Breddeparallelernerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved Sveriges W.-Kyst.
 2/222 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
 2/223 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/224 Danmark. Limfjorden. Huls Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/225 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/226 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Læmole opføres.
 2/227 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.

1945

- 2/228 *Danmark. Limfjorden.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby*.
- 2/229 *Danmark. Limfjorden.* *Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 2/230 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen*.
- 2/231 *Danmark. Limfjorden.* *Aggersundbroen* W. Duo d'Alber fjernet af Isen.
- 2/232 *Danmark. Limfjorden.* *Aggersundbroen* W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 2/233 *Danmark. Limfjorden.* *Aggersundbroen* W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/234 *Danmark. Limfjorden.* *Skive* Havn. Dybde aftaget.
- 2/235 *Danmark. Limfjorden.* *Mors. Ørøde* Bro. Tilsanding.
- 2/236 *Danmark. Limfjorden.* *Vilsund* Anlægsbro. Dybde aftaget.
- 2/237 *Danmark. Limfjorden.* *Holstebro-Struer* Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 2/238 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen*.
- 2/239 *Danmark. Limfjorden.* *Lemvig* Havn. Fyr midlertidigt fjernet.
- 2/240 *Danmark. Limfjorden.* *Tyborøn Kanal.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/241 *Danmark. Limfjorden.* *Tyborøn Kanal.* Fyr væltet.
- 2/242 *Danmark. Limfjorden.* *Tyborøn Kanal.* Vandstand.
- 2/243 *Danmark. Skagerrak.* *Skagen* Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/244 *Danmark. Limfjorden.* *Tyborøn* Havn. Sunket Pram.
- 2/245 *Danmark. Skagerrak.* *Spirbakken* Baake midlertidigt fjernet.
- 2/246 *Danmark. Skagerrak.* *Hirtshals* Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
- 2/247 *Danmark. Skagerrak.* *Hirtshals* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/248 *Danmark. Skagerrak.* *Svinkløv* Baake midlertidigt fjernet.
- 2/249 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 2/250 *Norge. Oslofjord.* *Færder.* Oplysning om Lods.
- 2/251 *Norge. Oslofjord.* Kontrol med Skibe, der anløber *Oslo* Havn.
- 2/252 *Norge. Oslofjord.* *Oslo* Havn. Løbet *Lindøya—Grasholmen.* Trafikforbud.
- 2/253 *Norge. Oslofjord.* *Mølen.* Sejladsforskrift.
- 2/254 *Norge. Oslofjord.* *Mefjordbøden* S. Bombekastningsomraade.
- 2/255 *Norge. Skagerrak.* *Sandefjord* og *Tonsbergfjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/256 *Norge. Skagerrak.* *Larviksfjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/257 *Norge. Skagerrak.* *Langesunds Bugt.* Forbud mod Ankring.
- 2/258 *Norge. Skagerrak.* *Aust-Agder.* *Risor* E.-lige Indsejling. *Gronholmgaet.* Afspærring.
- 2/259 *Norge. Skagerrak.* *Kristiansand* Anduvning. *Vestregæpet.* Forbud mod Ankring.
- 2/260 *Norge. Skagerrak.* *Kristiansand.* *Topdalsfjord.* Sejladsforskrift.
- 2/261 *Norge. Skagerrak.* *Kristiansand* S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1945

- 2/267 *Norge. Bergen.* Kontrolstationer.
- 2/262 *Norge. Bergen* Omraade. Fyr upaalidelige.
- 2/263 *Norge. Hordaland.* *Bergen N.-lige Byfjord.* *Ask* og *Hegrenes.* Nye midlertidige Fyr.
- 2/264 *Norge. Hordaland.* *Bergen* Havn. Klargøring af Lanterne.
- 2/265 *Norge. Bergen* Anduvning. Spærrede Omraader.
- 2/266 *Norge. Bergen* Anduvning. *Håøysund.* Mineomraade.
- 2/267 *Norge. Bergen* S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.
- 2/268 *Norge. Sunnangerfjord.* Forbudte Omraader.
- 2/269 *Norge. Lerøyosen.* Mineomraade.
- 2/270 *Norge. Hordaland.* *Koralfjorden* og *Hjeltefjorden.* Natspærreomraade.
- 2/271 *Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane.* Spærring af Havne. Advarsel.
- 2/272 *Norge. Hjeltefjorden.* Mineomraade.
- 2/273 *Norge. Hordaland.* *Hjeltefjorden* W. Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/274 *Norge. Grimstadfjord.* Natspærring.
- 2/275 *Norge. Fusefjord.* *Hatvikbuk.* Sejladsforskrift.
- 2/276 *Norge. Bjørnefjord* og *Lysefjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/277 *Norge. Selbjørnfjord.* Farligt Omraade.
- 2/278 *Norge. Selbjørnfjord* Anduvning. Mineomraade.
- 2/279 *Norge. Sivafjord—Sletta.* Mineomraade.
- 2/280 *Norge. Rogaland.* *Haugesund.* *Vibransøysund.* Gennemsejling forbudt.
- 2/281 *Norge. Rogaland.* *Haugesund.* Spærret Omraade.
- 2/282 *Norge. Karmøy og Storey.* Gennemsejling forbudt.
- 2/283 *Norge. Talgjeffjord.* *Mastrafjord.* Mineomraader.
- 2/284 *Norge* SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/285 *Norge. Byfjord.* *Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.
- 2/286 *Norge. Lister* og *Jæderen.* Forbudte Omraader.
- 2/287 *Norge. Listerfjord* og *Hitterøysund.* Natspærring.
- 2/288 *Norge. Farsund.* Forbud mod Ankring.
- 2/289 *Norge. Farsund.* *St. Håøy* NW. Vrag. Ankring forbudt.
- 2/290 *Norge. Farsund.* Gennemsejling forbudt.

- 1945
 2/291 *Danmark. Hanstholm.* Redningsstation midlertidigt nedlagt.
 2/292 *Danmark. Vorupør.* Fyr midlertidigt slukket.
 2/293 *Danmark. Nissum Fjord Udløb. Torsvinde Slusehavn* Indløb. Tilsanding.
 2/294 *Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn.* Dybde aftaget.
 2/295 *Danmark. Horns Rev N.* Spærret Omraade.
 2/296 *Danmark. Fanø Bugt.* Spærrede Omraader.
 2/297 *Danmark. Graadyb.* Tilsanding. Advarsel.
 2/298 *Danmark. Graadyb.* Sandforskydning. Advarsel.
 2/299 *Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S.* Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/300 *Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.
 2/301 *Danmark. Fanø. Fanø Lo.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/302 *Danmark. Esbjerg Havn.* Oplysning om Dybdeforhold.
 2/303 *Danmark. Manø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.
 2/304 *Danmark. Højer Kanal.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 2/305 *Lister Dyb. Rømo—Sild.* Forbud mod Ankring.
 2/306 *Tyskland. Ems. Pogum—Ditzum.* Forbud mod Ankring.
 2/307 *Tyskland. Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.

1945 XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2/308 *Skagerrak. Nordsøen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
 2/309 *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen.* Fiskeri. Advarsel.
Danmark.
 2/310 Indskærpelse af Bostemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 2/311 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 2/312 Bekendtgørelse om Hæmmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 2/313 Nødmeldinger fra Skibe.
 2/314 Stednavne rettes i de danske Søkort.
 2/315 }
 2/316 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.
 2/317 }
 2/318 }
 2/319 }
 2/320 }
 2/321 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 2/322 } *Jylland. Frederikshavn—Højer Sluse.* Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden. Advarsel.
 2/323 }
 2/324 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst.* Mineomraade.
 2/325 } *Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N.* Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.
Norge.
 2/326 Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.
 2/327 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 2/328 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.
 2/329 Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 2/330 Norge S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
 2/331 Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer.
Sverige.
 2/332 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/333 Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.
 2/334 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.
 2/335 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. *Norrbottnens Len.*
 2/336 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 2/337 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.
 2/338 *Sverige. Stockholms Frihavn, Louddshamnen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron, Stads-gårdshamnen, Värtahamnen* og *Hammarbyhamnen.* Adgangsbestemmelser.
 2/339 *Stockholm Havn.* Færdselsforbud.
 2/340 *Sverige E.-Kyst.* Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem *Öregrund Skærgaard.*
 2/341 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 2/342 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 2/343 *Falsterbokanalen.* Søfartskontrol.
 2/344 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 2/345 *Falsterbokanalen N. og S.* Miner udlagt.
 2/346 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.

1945

- 2/347 *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
2/348 Midlertidige Lodsfarvande.
2/349 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.
2/350 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.

Tyskland.

- 2/351 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
2/352 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
2/353 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
2/354 Afstandssignal. Advarsel.
2/355 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
2/356 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minofrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
2/357 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
2/358 Afmærkning. Advarsel.
2/359 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
2/360 Signal for Afmagnetisering.
-

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabsforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13778
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — 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.

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

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

KOLDING

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010—1011

BANDHOLM

MARIAGER

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

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

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 808

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

HOBRO

SVENDBORG

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 419

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 3

FREDAG 19. JANUAR 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Rapporterne fra Markederne uden for Blokadezonen er stadig sparsomme, men der er intet, der tyder paa, at Forholdene har forandret sig i nævneværdig Grad. Saa vidt man kan skønne, er Stillingen stadig den, at der er Masser af Ladningstilbud, men kun faa disponible Skibe, hvorfor Befragterne stadig slaas om de faa frie Skibe, der kommer frem. Hvad Tilgangen paa kontrolleret Tonnage angaar, saa svinger Forholdet fra Tid til anden, — de seneste Rapporter fra Amerika gaar saaledes ud paa, at War Shipping Administrationen har frigivet ganske betydelige Tonnagemængder, — men disse Skibe er jo reserveret for Præferencelaster, idet der kun rent undtagelsesvis kan afses et enkelt af disse Skibe til almindelige Laster, saa nogen større Indflydelse paa Markedsudviklingen har disse ikke.

Som ovenfor nævnt har Amerikanerne frigivet et ikke ubetydeligt Antal Skibe til forskellige Præferencelaster, saaledes for Kul fra Hampton Roads til de forskellige Destinationer i Vestindien, Sydamerika og til amerikanske Stationer i Europa. De Skibe, der skal laste sydpaa, skal som sædvanligt have Malm eller Sukker tilbage fra de kendte Lastehavne i Brasilien og Vestindien til Golfen eller Northern Range. Salpeterfarten fra Chile til Golfen og U. S. Atlantic har faaet tildelt et betydeligt Antal Skibe, men til Trods herfor klages der over Tonnagemangel i denne Trade. Iøvrigt er de amerikanske Markeder præget af den stærke Efterspørgsel af Tonnage for Malmlaster, saavel fra Indien, Syd- og Vestafrika, som fra en lang Række andre mere sekundære Malmafskibningscentre. Raterne paa de amerikansk kontrollerede Markeder er uændrede.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til de sædvanlige Destinationer til uforandrede Rater. Af andre Noteringer af Interesse skal nævnes, at Kalk fra Themsen til San Francisco sluttedes til \$7, og til Philadelphia betalles for samme Slags Last 27/6d. — Salt fra Middelhavet og Rødehavet til Calcutta og forskellige Fosfatladninger fra Casablanca til Sydafrika sluttedes til uforandrede Rater.

Fra River Plate er der sluttet forskellige Skibe for Korn til Brasilien til uændrede Rater. Efterspørgslen efter Tonnage for Korn til Lissabon er ligeledes uforandret, og det samme gælder for Stykgods saavel til Sydafrika som til det karibiske Hav. Buenos Aires/Callao skal være gjort til \$42.50 i Kombination med Kul fra Chile til Buenos Aires til \$15.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene ret rolige. Der stemmes stadig en Del Skibe for Kul og Koks fra Tyskland til danske Havne til de sædvanlige Rater. Farten paa Norge er noget roligere. Salpeterraten ligger saaledes næppe over Kr. 24. For Kartoffler fra Danmark til Norge er sluttet nogle norske Skibe til n. Kr. 35.

HANDEL OG SAMFÆRDESEL I 1944

I »Statistisk-økonomiske Oversigter«, der er udsendt af Det statistiske Departement, bringes der en Oversigt over Handel og Samfærdsel i 1944.

Værdien af Specialindførselen kan for 1944 anslaaes til at ville blive ca. 1155 Mill. Kr., hvilket er 70 Mill. Kr. mindre end for 1943, da den var 1225 Mill. Kr. Værdien af Specialudførselen vil antagelig blive ca. 1340 Mill. Kr., hvilket paa det nærmeste svarer til Udførselen i 1943, der var 1338 Mill. Kr. Merudførselen bliver omkring 185 Mill. Kr. mod 113 Mill. Kr. i 1943. I 1942 var der en Merindførsel paa 156 Mill. Kroner.

Merudførselen er især fremkommet i Aarets første Maaneder, da Indførselstallene var meget lave, i Oktober, da Udførselsværdien var særlig stor, samt i November og December. Iøvrigt har saavel Indførsel som Udførsel vist faldende Tendens i Slutningen af Aaret, hvilket blandt andet hænger sammen med, at Handelsforbindelsen med Finland blev afbrudt, da dette Land traadte ud af Krigen.

Priserne for de ind- og udførte Varer er praktisk taget uforandrede i Forhold til 1943, saaledes at Bævelgelserne i de omsatte Varemængder har været omtrent som i Værdierne.

Den samlede Godsomsætning over danske Havne har i de tre første Kvartaler af 1944 været noget mindre end i den tilsvarende Periode i det foregaaende Aar. Skibsfarten er gradvis formindsket i Aarets Løb, idet Omsætningen i Januar Kvartal var større end i 1943, i April Kvartal var den lidt og endelig i Juli Kvartal stærkere formindsket i Forhold til de tilsvarende Maaneder i 1943. Nedgangen skyldes navnlig formindskede indenlandske Brunkulstransporter og dernæst formindskede Transporter af Sten.

Heller ikke for 1944 foreligger der Oplysninger om Tonnage, Beskæftigelse og indtjent Fragt for de Skibe af den danske Handelsflaade, der er uden Forbindelse med Hjemlandet. De Skibe, der er under Rederiernes Kontrol, og som ved Krigsudbruddet udgjorde henvend en Tredjedel af den samlede Handels-tonnage, har ogsaa i Størstedelen af det forløbne Aar været fuldt beskæftiget i Fart paa Østersøen og tilgrænsende Farvande. I den sidste Del af Aaret indskrænkedes Virkeomraadet dog noget som Følge af Krigsbegivenhederne, ligesom der som nævnt var Nedgang i Beskæftigelsen ved Brunkulstransporter. Paa den anden Side var der en Tendens til Forlængelse af Rejserne af Sikkerhedsgrunde. Under disse Forhold var Flaadens Beskæftigelse derfor ikke ved Aarets Slutning væsentligt nedsat, medens det i Fart paa Udlandet indtjente Fragtbetøb, der i 1943 androg lidt under 100 Mill. Kr., for 1944 kan anslaaes en halv Snes Mill. Kr. lavere.

NYT BESTYRELSESMEDELEM I »NORDEN«

Det meddeles officielt, at Højesteretssagfører *Kristian Steglich-Petersen* er indtraadt i Bestyrelsen for Dampskibsselskabet *Norden* i Stedet for afdøde Højesteretssagfører *J. V. Møldrup*.

FORHØJELSE AF AKTIEKAPITALEN

I Dampskibsselskabet *Draco A/S* er Aktiekapitalen blevet forhøjet med 50.000 Kroner. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 200.000 Kroner, fuldt indbetalt.

SKIBSREDER L. R. SCHMITH FYLDER 70 AAR

Paa Mandag — den 22. Januar — fylder Skibsreder L. R. Schmith 70 Aar.

Skibsreder L. R. Schmith er en af de faa danske Skibsredere, der begyndte sin Karriere til Søs. Han er født i Randers som Søn af Jernstøber P. A. Schmith



Skibsreder L. R. Schmith.

og kom som ganske ung ud at sejle. Sine Navigations-eksaminer tog han fra Bogø Navigationsskole og derefter en Række Aar, hvor han sejlede som Styrmand og Skibsfører. I den forrige Krigs første Aar blev han torpederet i Nordsøen, da han førte Kampmann & Herskinds Dampers Cyrus.

I 1915 gik L. R. Schmith i Land og stiftede Dampskibsselskabet »Pacific«, som fra en ringe Begyndelse med eet Skib hurtigt forøgede sin Flaade, takket være Skibsreder L. R. Schmiths store Indsigt og Dygtighed. Da denne Krig udbrød, raadede Selskabet over en Flaade paa syv Skibe, men Krigen har ramt Selskabet meget haardt, og herhjemme disponerer Rederiet kun over eet Skib.

Skibsreder L. R. Schmith besidder en meget stor praktisk Dygtighed, der ikke alene har haft uvurderlig Betydning for hans eget Rederi, men ogsaa for mange Institutioner og Selskaber, han i Aarenes Løb er kommet i Berøring med. Ungdomsaarene paa Søen har paa mange Maader præget L. R. Schmith, og de skiftende Besætninger om Bord i hans Skibe har hos ham altid mødt Forstaaelse og Hjælpsomhed.

Med sejt Energi har han drevet Dampskibsselskabet Pacific op, saaledes at det i Dag staar som et af vore bedst konsoliderede Selskaber, men han har tillige haft Tid til at ofre sine Evner andre Steder. Han er saaledes Bestyrelsesmedlem i Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeri, i De private Assurandører og i Danske Rederes Ulykkesforsikring. Endvidere er han Medlem af Bestyrelsesraadet for Statsskoleskibet Danmark og Bestyrelsesmedlem i Dampskibsselskabet Draco.

Skibsreder L. R. Schmith er en stille Mand, der aldrig har ønsket at blive offentligt kendt, og det er betegnende for ham, at man paa hans Fødselsdag for en Gangs Skyld ikke vil kunne træffe ham paa Rederikontoret i Amaliegade.

SVENDBORG AMTSRAAD FASTHOLDER ØNSKET OM LANGELANDSBROEN

Svendborg Amtsråd har meddelt Svendborg Bysråd, at det af Kommunerne nedsatte Broudvalg i Skrivelse af 2. Januar 1945 overfor Ministeriet for offentlige Arbejder havde præciseret Udvalgets Stilling til Brospørgsmaalet.

Broudvalget forstaar, hedder det videre, at Materialespørgsmaal og Beskæftigelsesvanskeligheder m.m.

hindrer Projektets Gennemførelse for Tiden; men man kan derimod ikke forstaa, at de to Ministeriers Modstand, der bygger paa Argumenter, der forlængst er imødegaaet og ikke har hindret Ministeriet for offentlige Arbejder i at godkende Projektet, skulde kunne medføre, at Sagen maa opgives, og derunder forhindre, at man ved Udarbejdelse af Detailtegninger forbereder Iværksættelse af den Del af Broforbindelsen — nemlig Søsundforbindelsen med tilstødende Veje — der egner sig bedst til snarlig Iværksættelse, og som vil kunne have selvstændig Betydning for Langelands Forbindelse med Omverdenen.

Svendborg Amtsråd anmoder herefter Ministeriet om at ville tage Sagen op til fornyet velvillig Behandling.

HYLDEST TIL FLAADENS RESERVEOFFICERER

Admiral Briand de Crèvecoeurs Bog »Olfert Fischer — Københavns modige Forsvarer«, der blev omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, har en ganske særlig Interesse for Koffardimarinens Folk, idet Admiralsens Skildringer af vor Flaades Historie i Slutningen af det attende Aarhundrede, netop beskriver en Tid, hvor der var et snævert Samarbejde mellem den danske Orlogsflaade og den danske Handelsmarine.

Dette Samarbejde opstod af den af Bernstorfferne saa heldigt gennemførte »væbnede Neutralitet«. Admiral Briand de Crèvecoeur har viet et særligt Afsnit af sin saa fortrinlige Bog »den væbnede Neutralitet« og hele vor Søhandels Udvikling og Trivsel.

Det er sikkert de færreste, der ved, at den danske Koffardimarinens Folk spillede en fremtrædende Rolle i Slaget paa Reden 1801, hvor Olfert Fischer var Øverstkommanderende, idet nøjagtig Halvdelen af de Officerer, der deltog i Slaget var Styrmand eller Skipper fra Handelsmarine. Chargen *Maanedsløjtnant* var den dengang gældende for Reserveofficererne, og i Slaget paa Reden deltog der ialt 56 Maanedsløjtnanter, medens der kun var 38 faste Søofficerer af Linien med i Kampen — Resten af de 112 Officerer var Landofficerer.

Om Reserveofficererne og deres Virksomhed skriver Admiral Briand de Crèvecoeur bl. a.:

— De mange Reserveofficerer, der saaledes kom til at indtage de faste Officerers Pladser under Slaget, gjorde det med Ære. Ved denne som ved saa mange senere Lejligheder har vor Koffardimarinens dygtige og uforfærdede Officerer vist, at de altid er rede til at møde, naar Fædrelandet i alvorfulde Stunder kalder, og de har paa en smuk Maade kunnet gøre Fyldest, ikke alene som Sømænd, men ogsaa som Søkrigere. Seks Maanedsløjtnanter maatte lade Livet den 2. April, og elleve saaredes under Slaget.

Det vil vække Glæde blandt danske Navigatører at læse Admiralsens sympatiske Skildringer af den Indsats, som Koffardimarinens Mænd har gjort i vor Marines Tjeneste. Admiral Briand de Crèvecoeurs Ord borger for, at man — naar Tidens Fylde kommer — fra den danske Marines Side stadig vil gøre sit til at skabe gode Kaar for Reserveofficererne.

Mangen en gammel Reserveofficer vil — efter at have læst den baade interessante og fængslende Bog — takke Admiralen for det Haandslag, han giver dem og de Mænd fra Handelsmarine, der senere vil komme ind i Orlogsmarine.

MOTORSEJLERNE KRÆVER HØJERE FRAGTER

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har afholdt sin Generalforsamling i Odense, hvor Forretningsføreren, Direktør Peter Grube aflagde Beretningen.

Han omtalte navnlig Indtjeningsmulighederne og

understregede, at Standardraterne, der var blevet fastsat i Efteråret 1942, ikke var blevet forhøjet siden, skønt Indtjeningsmulighederne var blevet betydeligt forringet i de forløbne Aar. I November i Fjor havde man over for Fragnævnet rejst Krav om at faa Standardraterne sat 25 pCt. op. Fragnævnet havde i og for sig stillet sig velvilligt, men havde ønsket Kravets Berettigelse dokumenteret, og Forretningsføreren henstillede derfor til Medlemmerne, at de stillede nogle Regnskaber til Disposition, saaledes at man hurtigst muligt kunde komme i Gang med de endelige Forhandlinger.

Peter Grube pointerede, at selv om Faren og Risikoen ved at sejle ikke kan maales i Penge, er det dog tvingende nødvendigt at faa Fragtraterne forhøjet. Han omtalte den daarlige Brændselolie, der medfører store Vanskeligheder og tvinger Skibene til Anløb af Ekstrahavne for Eftersyn og Reparation, den næsten katastrofale Mangel paa Smørelie, som nok i nogen Grad kunde have været undgaaet ved en fornuftig Rationering i Tide, og de skattefrie Henlæggelser til en haardt tiltrængt Fornyelsesfond.

Endvidere nævnte han, at man havde rettet Anmodning til Havnene om, at der bliver ydet Skibene Lempelser, naar de søger Havn paa Grund af Krigsfaren.

»Man betaler jo ikke Afgift, fordi man benytter et Beskyttelsesrum i Land,« sagde Forretningsføreren, »og jeg kan ikke se andet, end at den samme Service burde kunne ydes Søfolkene for den store Indsats, de gør.«

Af Beretningen fremgik det iøvrigt, at Foreningens Medlemstal nu udgør 643 Skibe med tilsammen 34.535 BRT. I Løbet af 1944 er der krigsforlist 15 mindre Skibe, hvorved 24 danske Søfolk har sat Livet til.

Generalforsamlingen sluttede med, at man enstemmigt vedtog en Resolution, hvori Foreningen over for Handelsministeriet kræver en snarlig Forhøjelse af Fragtraterne under Hensyn til de stigende Vanskeligheder og stærkt forringede Indtjeningsmuligheder for Erhvervet.

DEN SVENSK UDENRIGSSØFART

Den svenske Udenrigshandels Kvantitets-Tal er som Følge af Trafikrestriktionerne dalet mærkbart. I Oktober kom Importen ned paa mindre end en Syvendel og Eksporten til mindre end en Femtedel af Juni-Tallene. Værdimæssigt har Nedgangen i Importen ikke været særlig stor — fra 144,0 Mill. Kr. i Juli til 101,5 Mill. i Oktober og 109,1 Mill. i November. Det samme gælder Eksporten med 56,1 Mill. Kr. for Oktober mod 78,7 Mill. Kroner i Juli. I November steg Tallet i Forbindelse med den forøgede Maskineksport til 97,5 Mill. Kr. Iøvrigt kan Udviklingen forklares ved, at Formindskelsen først og fremmest gælder det billige Gods, medens det dyrere Gods, der fragtes med Lejdeskibene, kommer til at indtage en forholdsvis større Andel.

Udenrigssøfartens Nedgang er ikke saa mærkbar som Udenrigshandelens, selv om Trafikrestriktionerne har ført til betydelige Tonnageoplægninger. Trafiken i November, som var noget livligere end for Oktober, udgjorde imidlertid kun en Tredjedel af Juli-Trafiken.

De svenske Skibes Andel i Udenrigssøfarten, bortset fra Færgefarten, formindskedes stærkt i September paa Grund af, at svenske Skibe ophørte med at gaa i Fart paa Tyskland, nemlig fra 51,7 til 29,7 pCt., men steg atter som Følge af Spærringen af udenlandsk Søfart paa den svenske Østkyst i Oktober til 43,0 pCt. og i November til 43,5 pCt. De tyske Skibes Andel var, bortset fra Færgetrafiken, i August 21,7 pCt., i September 48,0 pCt., i Oktober 40,9 pCt. og i November 31,8 pCt. De danske Skibes Andel var henholdsvis 14,1, 7,1, 6,7 og 7,2 pCt.

I Lejdeskibstrafiken inklareredes i Perioden September—November 21 Skibe og udklareredes 20. Desuden ankom og afsejlede en Del Skibe i Røde Kors-Tjeneste, ligesom nogle Skibe har været anvendt til Udveksling af Krigsfanger.

Den svenske Handelsflaades totale Krigstab siden Krigens Begyndelse udgjorde den 19. December 1944, inklusive 29 Fiskerbaade paa 1.259 BRT. samt 24 beslaglagte Skibe paa 45.678 BRT., ialt 251 Skibe paa 594.411 BRT.

FIRE AARS SVENSK LEJDETRAFIK

Ved Aarsskiftet havde den svenske Lejdetrafik bestaaet i mere end fire Aar, idet Motorskibet *Gullmaren* den 30. September 1940 ankom til Göteborg med Last fra De Forenede Stater som det første Skib i den mellem Sverige og Landene paa den anden Side Atlanten oprettede Lejdetrafik.

Ialt er der indgaaet 216 Skibe vestfra og afsejlet 220 mod Vest. Af de indkomne Skibe har 26 været Tankskibe med Olie, og af de udgaaende Skibe har 51 været lastet. Sammenlagt har Sverige gennem Lejdetrafiken faaet tilført 1.500.000 Tons Varer, som efter Krigsforsikringens Beregninger repræsenterer en Værdi af 1.390 Millioner Kroner. Eksporten mod Vest har været ca. 750.000 Tons Varer, der repræsenterer en Værdi af 635 Millioner Kroner. Regnet efter Kvantitet har Importen været dobbelt saa stor som Eksporten.

For Aarene 1941—44 udgjorde den svenske Handelsomsætning med de oversøiske Lande kun gennemsnitligt 28 pCt. af Værdien i 1938. Som Følge af de betydelige Stigninger i Priserne og i Transport- og Forsikringsomkostningerne under Krigen stiller Forholdet sig kvantitetsmæssigt langt ugunstigere. I Sammenligning med Krigsaarenes svenske Handel med Tyskland, der i denne Periode var Sveriges vigtigste Handelspartner, har det gennem Lejdetrafiken formidlede Vareudbytte ikke været særlig omfattende som Helhed betragtet. Gennemsnitstallet holder sig omkring 38 pCt. Som Følge af Nedgangen i 1944 i det svensk-tyske Vareudbytte og en samtidig indtraadt Udvidelse af Lejdetrafiken er Procenttallet for denne Fart i det sidste Aar steget til ca. 65 pCt.

Ialt er 165 Mennesker omkommet i denne Fart, og 11 Skibe er totalforlist. Disse Skibes Forsikringsværdi inklusive Lasterne er rundt regnet 88 Millioner Kroner. Kun lidt over 2 pCt. af paabegyndte Lejderejser er sluttet med Totalforlis.

Kvantitativt set har Importen hovedsageligt bestaaet af Levnedsmidler og de til Levnedsmiddelproduktionen nødvendige Raastoffer. Det har drejet sig om de for Fedtforsyningen saa nødvendige vegetabiliske og animalske Olier, olicholdige Frugter samt Oliekraftfoder.

Hvad Importen af industrielle Raastoffer angaar, har Bomuld, Uld og Huder indtaget en Særstilling, idet en Import af disse Produkter fra Lande paa det europæiske Kontinent ikke har været mulig, saaledes at Importen kun har kunnet finde Sted i Lejdefarten.

DEN STORE FORØGELSE AF CANADAS HANDELSFLAADE

Da Krigen begyndte i 1939 disponerede Canada over 40 oceanгааende Handelsskibe, men under Krigen er der — som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* — sket en meget betydelig Forøgelse. Man regner med, at Canada ved Fredsslutningen vil have seks eller syv Gange saa mange Skibe, og det vil derefter komme til at indtage en fremtrædende Plads blandt Verdens Søfartsnationer, har den canadiske Handelsminister *James MacKinnon* for nylig udtalt.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Stort Legat for Redningsmænds Efterladte

Der er udstedt Fundats for et nyoprettet Legat, der bærer Navnet »Skibsfører Lauritz William Dam's Legat«, og som er til Fordel for trængende Efterladte, Enker eller Børn af Mænd i Kongeriget Danmark, der har sat Livet til under Forsøg paa at redde Menneskeliv ved Skibsforslis, samt til Personer, der er blevet helt eller delvis erhvervsudygtige under Forsøg paa at redde Skibbrudne eller i Havsnød værende Mennesker samt saadannes Enker eller efterladte Børn.

Legatkapitalen udgør ca. 134,000 Kroner.

Testator, Enkefru Olga Margrethe Rasmine Dam, der døde Nytaarsaften 1943, havde ved Testamente i 1933 opfyldt sin Mands Ønske, der gik ud paa, at der af deres efterladte Formue, da Ægteskabet var barnløst, skulde oprettes et Legat med nævnte Formaal, og at det skulde bestyres af »Det danske Redningsvæsen«.

Kaptajn Lauritz William Dam, der var Bornholmer af Fødsel, født i Rønne, havde været ansat i Det Forenede Dampskibs Selskab fra 1893 til 1932 og været Kaptajn siden 1911.

Legatet er det hidtil største til Fordel for Redningsvæsenet.

Præst underviser i Navigation

Sognepræst *Appelberg* i Ringkøbing, der tidligere har været Lærer ved Navigationsskolen i Philadelphia og i sin Ungdom har sejlet som Styrmand, har nu i sin Præstegaard begyndt en Aftenskole med Undervisning i Søfartskundskab og Sprog. Tilslutningen er blevet saa stor, at der er 40 Deltagere, fordelt over to Kursus.

Iøvrigt er der i Ringkøbing det Særsyn, at Sørensen blandt sine Medlemmer tæller en Præst, nemlig Pastor *Appelberg*.

Skibsværft i Korsør

I *Statstidende* anmeldes Skibsværftet *Lilleo A/S*, hvis Formaal er at drive Skibsbygning og dermed i Forbindelse staaende Virksomhed, Vandbygnings- og anden Entreprenørvirksomhed samt Fabrikation af og Handel med træindustrielle Frembringelser. Selskabet har Hovedkontor i Korsør. Den tegnede Aktiekapital udgør 250.000 Kr., fordelt i Aktier paa 500, 1000 og 5000 Kr. Aktiekapitalen er fuldt indbetalt, dels kontant, dels i andre Værdier. Hvert Aktiebeløb paa 500 Kr. giver 1 Stemme efter 3 Maaneders Noteringstid. Aktierne lyder paa Ihændelaveren. Selskabets Stiftere er: Skibsbygmester *Thorvald Peder Olsen*, Restauratør *Axel Marius Olsen*, Korsør, Overretssagfører *R. Albertsen*, Vesterbrogade 18, København. Bestyrelse: T. P. Olsen, A. M. Olsen samt Bogholder *Gunner Hansen*, Korsør. Adm. Direktør: T. P. Olsen.

Rederiet »Melfar« køber nyt Skib

Paa en Generalforsamling i Rederiet »Melfar« bemyndigedes Bestyrelsen til at købe et nyt Skib paa 130 Tons. Det er i Øjeblikket under Bygning paa Holbæk Skibsværft, Skibet skal koste 240,000 Kr., og det er Meningen at forhøje Rederiets Aktiekapital fra 73,000 Kr. til 100,000 Kr.

Det blev samtidig bestemt, at man vil afhænde »Melfar«s nuværende Skib »Edith«.

»Gerd« i Havn

Damperen »Gerd« af Grenaa, som var indslæbt til Högnäs, efter at den var taget af Grunden udenfor Lerhamn, er nu efter en foreløbig Tætning blevet bugseret til København af Svitzers Damper »Freja«. Skaderne er, trods den vanskelige Situation, hvori Skibet befandt sig, ikke særlig omfattende. Den bjærgede Last, som for en stor Del bestod af tomme Flasker, fulgte med Skibet til København.

Skibssalg

Motorskonnert »Eirene« af Hasle er af Kaptajn A. Petersen solgt til Kaptajn C. H. Petersen, Marstal.

»Eirene«, der er bygget 1919 paa C. Tommerups Værft i Hobro under Navnet »Zero«, laster 135 Tons, og den er forsynet med en Oliemotor paa 96 HK.

Svensk Fiskerbaad minesprængt

Fiskerbaaden G G 925 »Beltana« af Høne er minesprængt Sydvest for Paternoster, og af den seks Mand store Besætning blev kun een reddet. Blandt de omkomne var Skipperen og hans to Sønner.

I Forbindelse med Minesprængningen af »Beltana« oplyses, at 22 Fiskerbaade fra Bohus Len og Halland er forulykket som Følge af Krigen. Ialt er 70 Mand omkommet herved. I 1944 mistede Fiskerflaaden 6 og i 1943 7 Baade.

Frederikshavns Skibsforsikring

Af Frederikshavns Skibsforsikrings-Beretning fremgaar, at der den 30. April 1944 var forsikret 330 Skibe for ialt 20,396,000 Kr. Ved Regnskabsaarets Begyndelse den 1. Maj 1943 var der i Foreningen forsikret 317 Skibe med Tilbehør for 18,400,000 Kr. I Aarets Løb afgik 10 Skibe med en Forsikringssum paa 433,200 Kr., og der blev optaget 23 Skibe med en Forsikringssum paa 2,333,000 Kr. Endvidere var der omtakseret 29 Skibe, hvis Forsikringsbeløb forhøjedes med 356,200 Kr. Foreningens Reservefond er vokset til 738,800 Kr.

Skive Havn

Budget for Skive Havn for Aaret 1945—46 har været forelagt Byraadet. Der regnes med en Indtægt paa 113,000 Kr. og en Udgift paa 89,000 Kr. Havnen har ingen Gæld og en Kassebeholdning paa ca. en halv Million Kroner.

Galease med stjaalen Ladning strandet

Forleden strandede Galeasen *Emanuel* af Rønne, ført af Skipper Stokholm, ud for Klinten ved Frederikssund, og man saa fra Land, dels at en Fiskerbaad tog noget af Lasten om Bord, dels at et Hestekoretøj kørte ud i Vandet for at hente Lasten.

Vagtlværet i Frederikssund, der havde modtaget Melding fra Frederiksværk om, at der fra De forenede Jernstøberiers Plads var stjaalet Raajern, tog ud til Stedet og konstaterede, at *Emanuel's* Last bestod af Raajern. To unge Mennesker, der var om Bord i Fiskerbaaden, indrømmede, at Jernet var stjaalet i Frederiksværk.

Emanuel's Skipper fik Ordre til at sejle sit Fartøj ind til Frederikssund, og han søgte Assistance hos en forbisejende Fiskerbaad til at faa sit Fartøj af Grunden, men stak derefter til Søs. Senere paa Dagen lagde han ind til Hundested, hvor han og hans to Medhjælpere blev anholdt af Vagtlværet og ført til Arresten i Frederikssund.

Gave paa 10.000 Kr.

Paa Marstal Skipperforenings Generalforsamling meddelte Formanden, Borgmester, Skibsreder *K. Albertsen*, at Marstal Navigationsskolefond, der administreres af Skipperforeningen, har modtaget en Gave paa 10,000 Kr. af Fru *Marie Petersen*, Hellerup, til Minde om hendes Mand, Skibsreder Hans Pedersen, der var født i Marstal.

FRA SØRETTERNE

»Østersøen«s Forlis

I Sø- og Handelsretten har der været afholdt Søforhør i Anledning af Bornholmer-Damperen *Østersøens* Grundstødning den 3. Januar.

Det viste sig, at man havde styret efter Skåre Fyrs hvide søen den 2. Januar fra Rønne til København med ca. 50 Passagerer, Post og 8 Tons tomt Gods. Op ad Dagen friskede Vinden mere og mere, og der opstod Taage. Skibet laa i nogen Tid stoppet. Der blev regelmæssigt foretaget Lodskud. Den 3. Januar Kl. 2,50 varskoede Styrmanden en klar Lanterne. Det viste sig at være Trelleborg Fyr, som man saa styrede efter. Sigbarheden var meget forskellig. Af og til blev der givet Taagesignal. Kl. 4 viste et Lodskud, at der var 16 Meter Vand, og kort efter blev et rødt Hurtigblink synligt For om Styrbord. Der sejledes med langsom Fart. Lidt efter blev Lyset hvidt, og man troede, at der var Tale om Fyret ved Indsejlingen til Falsterbo-Kanalen. Kort efter blev Lyset da ogsaa grønt, og lige før man vilde stoppe for at afvente Lodsen, gik Skibet paa Grund.

Det viste sig, at man havde styret efter Skåre Fyrs hvide Vinkel, der kan forveksles med Fyret ved Falsterbo-Kanalen. Efter en halv Times Forløb fik man Forbindelse med en Fiskerbaad, der tilkaldte Bugserassistance. Bjergningen paabegyndtes Kl. 10,30, og Kl. 12,30 var *Østersøen* flod. En Undersøgelse viste, at Skibet var tæt overalt og Kl. 15,45 anløb det Malmø hvor en Dykkerundersøgelse godtgjorde, at Skibet havde faaet nogle Buler, og at der var sket et Brud paa Agterstævnen, men ellers var der ingen større Skade sket, og Rejsen fortsattes derefter til København.

Kaptajnen forklarede, at han troede at være ved Falsterbo-Kanalen, medens han i Virkeligheden havde set Skåre Fyr, idet Skibet var sat ud af Kurs. Hertil bemærkede Vicepræsident *Hove*, at man fristes til at sige, at de to Fyr ligner hinanden for meget.

Kaptajn Poggenberg forklarede derefter, at han som angivet i Rapporten har taget Skåres røde Fyr for Fyret ved Indsejlingen til Falsterbokanalen. Skåres Fyr ligger ca. 3 Sømil Øst for Indsejlingen til Falsterbokanalen, og Forvekslingen skyldes, at Strømmen har sat *Østersøen* saa meget østover ind mod Land. Kaptajnen be-

Deutz Dieselmotor

9½ HK, kun brugt ca.
5 Maanoder er til Salg.

J. Iller,
Vordingborg.

mærkede, at Strømmen østover maa have været overordentlig stærk. Han har sejlet den paagældende Rute ca. 1000 Gange med nøjagtig samme Kurs og er aldrig før blevet forsæt saa meget, at han er kommet udfor Skåres Fyr. Han havde ingen som helst Grund til at fatte Mistanke om, at han var blevet forsæt saa meget. Lodskudene, han tog, passede med hans sædvanlige Rute, og de to Fyrs Karakter er saa godt som ens, ligesom han fik Skåres Fyr i samme Pejling, som han under sin sædvanlige Rute vilde have faaet Falsterbo Fyr.

Kaptajnen tilføjede, at han fra det Tidspunkt — Kl. 3,15 —, da Østersøen lettede Anker, og indtil Grundstødningen Kl. 4,30 hele Tiden selv var paa Broen sammen med 1. Styrmand.

Der er konstateret nogen Skade paa Skruen, og paa Forespørgsel oplyste Kaptajn Poggenberg, at denne Skade (nogle Tippe er slaaet af) skyldes den af ham beordrede Bakmanøvre umiddelbart efter at Østersøen stod fast. Han mener ikke, at Skaden er opstaaet senere, da Østersøen forsøgte sammen med Slæbedamperen at komme af Grundene.

»Argo«s Forlis

Ved Sørøtten i Vejle har der været afholdt Søforklaring i Anledning af »Argo«s Forlis kort før Jul. Skibets Fører, Kaptajn Alf Nielsen og en Letmatros forklarede, at Mandskabet ved Forliset var kommet fra Borde i Skibsjollen og roede ind mod Stevns, men kunde ikke lande paa Grund af høj Søgang. De maatte derfor søge over til Sverige, hvor de kom i Land, og derfra rejste de hjem via København.

PERSONALIA**75 Aar**

I Morgen — Lørdag — fylder tidligere Sejlskibsfører, Kaptajn F. Kromann, 75 Aar. Kaptajn Kromann, der sidst var Fører af den tremastede Skonnert *Norden*, gik i Land i 1929 og er bosiddende i Marstal.

60 Aar

Paa Mandag fylder Skibsinspektør i Dampskibsselskabet »Orient«, Kaptajn Amadeo Stefani, 60 Aar.

50 Aar

Den tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet »Solnæs«, Kaptajn O. J. Didriksen, fylder paa Onsdag 50 Aar. Kaptajn Didriksen har siden Damperens *Lynæs'* Forlis haft Beskæftigelse i Land.

40 Aars Jubilæum

Fyrskibsfører, Kaptajn A. H. Schmidt kunde forleden fejre 40 Aars Jubilæum i Fyr og Vagervæsenets Tjeneste. Kaptajn Schmidt er født paa Fanø og kom til Søs i 1892. I 1900 og 1901 tog han sine nautiske Eksaminer fra Navigationsskolen paa Fødeøen og sejlede derefter som Styrmand i Fanø-Rederiet C. P. Holm, indtil han i 1905 ansattes i Fyrvæsenet. I 1918 udnævntes han til Fyrskibsfører og har blandt andet været Fører af Læsø-Trindel Fyrskib og Anholt Knob Fyrskib, som han nu fører.

25 Aars Jubilæum

Maskinchefen i Rederiet J. Lauritzens Motorskib *American Reefer*, 1. Maskinmester S. A. Fischer, der for nogle Maaneder siden fyldte 50 Aar, kan i Dag — Fredag — fejre sit 25 Aars Jubilæum i Rederiets Tjeneste. *American Reefer* befinder sig uden for Spærrezonen.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har meddelt Fyrskibsfører i 6. Løn-



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

ningsklasse, Kaptajn C. C. Hansen, Konstitution som Fyrskibsfører i 5. Lønningsklasse b.

Maskinisteksaminerne

Maskinisteksaminerne ved Københavns Maskinskole er nu afsluttet med det Resultat, at 77 af de 104 indstillede Eksaminander til den almindelige Maskinisteksamen bestod. Den udvidede Maskinisteksamen blev bestaaet af 74 af de 83 indstillede Eksaminander. Af disse fik følgende tre Præmier fra Julius Skrikes Stiftelse: *Fritz Bech*, *Preben Nørmark Petersen* og *Henning Arne Schrader*, medens *Ib Nielsen* fik Præmie fra Maskinmestrenes Forening. Til Motorpasserprøven mødte fem Eksaminander, der alle bestod.

Ny Redaktør af »Dansk Sejlerblad«

Dansk Sejlsport har i de sidste Aar været inde i en stærk Udvikling, og denne har nu givet sig Udslag i, at en Kreds af Sejlsportsmænd har overtaget Dansk Sejlerblad, der fremtidigt vil udkomme i ny og større Udgave. Det første Nummer af Bladet foreligger i Dag, og det fremtræder som et smukt Tidsskrift, der sikkert vil finde mange Læsere blandt Sejlsportsfolk og alle, der har Interesse for denne Sportsgren.

Som Leder af Bladet er antaget Redaktionssekretær *Rolf Haugstrup*, »Silkeborg Avis«, der vil være kendt for sit Arbejde indenfor »Jydsk Sejlunion«, »Sejlsportens Venner« og »Horsens Sejlklub«.

Eksamensresultater fra Svendborg og Marstal Navigationsskoler

Ved de nu afsluttede Eksaminer paa Svendborg og Marstal Navigationsskoler bestod 13 Styrmande, 5 Skibsførere og 9 Radiotelegrafister fra Svendborg Skole, medens 3 Skibsførere, 4 Styrmande og 3 Radiotelegrafister fik deres Eksamen ved Marstal Navigationsskole.

Beskikkelser

Svendborg Amt har beskikket følgende til Medlemmer af Sørøtterne i Amtet til 31. December 1948:

Navigationsskoleforstander *L. Rasmussen*, Svendborg, Købmand *Anton Andersen*, Faaborg, Trælasthandler *B. P. Schmidt*, Nyborg, flv. Skibsfører *H. P. Hansen*, Faaborg, Lods *Carl Kronskjold*, Slipshavn, Skibsreder og Sognefoged *Axel Ingemann Jørgensen*, Thuro, Fyrmester *E. F. Brandt Petersen*, Kels Nor Fyr, Styrmand *Erik Peter Hansen*, Faaborg, Skibsfører *Karl Filip Joakim Winther*, Ærøskøping, Skibsfører *N. P. Andersen*, Ærøskøbing, Kaptajn *Anders Marius Espensen*, Ærøskøbing, og Skibsfører *Chr. J. Raahauge*, Marstal.

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:

MOGENSEN NYHOLM

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller RØD



IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Den store Succes



CARLSBERG
GRAPE-TONIC



Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Shipowners
AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

•
5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13778
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper
som
Smøreliepumper
Brændseloliepumper

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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.

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone»

Telefon Central 12057

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.: Palm 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnarehlp

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 4

FREDAG 26. JANUAR 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Rapporterne udefra har i den forløbne Uge været Ryderst sparsomme, og saavidt det kan bedømmes, er Situationen uændret, saaledes at der er det største Kapløb mellem Befragterne i de frie Markeder om at sikre sig de faa neutrale Baade til hævdede Rater.

Fra Nordamerika rapporteres der om fortsatte og relativt omfattende Tonnagetildelinger fra Myndighedernes Side for Salpeter og Malm fra Chile til Destinationer i Gulfen og Norther Range. Endvidere bliver der stadig sluttet en Del Baade for Afskibninger af det nye Aars Sukkerhøst fra Cuba. Sydamerika melder om fortsat Stagnation i Befragtingerne i den transocane Fart, medens der stadig sluttes en Del Skibe i Nærtrafikken, først og fremmest til brasilianske Havne til de officielle Rater.

Østersømarkedet herunder specielt Kulmarkedet fra Tyskland har i Ugens Løb lagt Beslag paa al Interesse, og den endelige Udvikling afventes med største Spænding i disse Dage, da Udviklingen her jo er af vital Interesse for Landets Tilførsler med Brændsel. En Del dansk Tonnage, der i Ugens Løb laa klar til Afgang efter Kul- og Koksladninger, fik i week-enden Tilladelse til at søge Beskæftigelse i Brunkulsfarten eller paa Norge, og for de Baades Vedkommende, der laa under Lastning eller tillastet med Kul eller Koks til Danmark, er der truffet de forskellige Dispositioner. Der kan kun gisnes om, hvorledes Udviklingen i den nærmeste Tid vil forme sig paa dette for Danmark aldeles livsvigtige Marked, men de store Artikler i Dagbladene i disse Dage om forventet yderligere alvorlig Nedskæring af Rationeringsordningen, tyder jo desværre ikke paa de lyseste Bedømmelser af Situationen fra ansvarlig Side.

Indenrigsmarkedet, herunder specielt Brunkulsfarten, som jo er Hovedmarkedet for vor Dampertonnage i indenrigs Fart, har været meget stille i den seneste Tid og kun meget faa Befragtinger af større Tonnage er rapporteret herunder bl. a. 3000 Tonner, Vejle/København, Kr. 6,25, 1800 Tonner 2. Østjylland/København, Kr. 10.— samt nogle mindre Baade paa 500/1000 Tons, hvor Raten har ligget omkring Kr. 12.50/13.50 pr. Ton f.i.o. Saavidt Situationen kan bedømmes vil de nærmeste Dage næppe bringe nogen særlig Aktivitet i Brunkulsmarkedet, og selv for Tonnage i denne Fart foreligger der i Øjeblikket store Problemer, idet man maa paaregne, at kun meget faa Baade i Øjeblikket har tilstrækkelig Bunkersbeholdning selv til en enkelt Rejse indenrigs. I enkelte Tilfælde har man nu forsøgsvis suppleret Baadens Bunkers med Brunkul, og Resultatet heraf afventes i Øjeblikket med største Interesse.

Paa Norgesmarkedet er der gjort nogle faa Forretninger med Salpeter til uændrede Rater, men desværre ser det ud til, at ogsaa disse Ladninger, der tiltrænges haardt, bliver ramt af Kulmangelen, idet Tonnage, der var bestemt for Salpeter, i disse Dage har maattet lægges op for at afvente Situationens Udvikling.

DEN INDENRIGSKE SKIBSFARTS UDVIKLING

I Jubilæumsnummeret af Kongelig Dansk Automobilklubs Medlemsblad *Auto* har Direktør J. A. Kørbing skrevet en interessant Artikel om den indenrigske Skibsfarts Udvikling i de sidste 50 Aar.

Direktør Kørbing nævner i sin Artikel, at det for 50 Aar siden var en Selvfølge, at en Søkøbstad fik sine væsentligste Tilførsler pr. Skib; nu ruller til mange af disse Byer pr. Bil eller Bane de Varer, som før kom med det lille Sejlskib eller med Ruteskib. I 1894 fandtes der ca. 1.300 mindre danske Skibe i Fart i de danske eller omliggende Farvande. Nu er Antallet svundet ind til ca. 600. Paa dette Tidspunkt anløb Det Forenede Dampskibs-Selskabs Skibe 59 Havne, nu er Tallet svundet ind til 31, og der var dengang Skibsruiter fra København til Byer paa Sjælland.

At de store Fremskridt, som Trafikmidlerne til Lands i de senere Aar har gennemgaaet ved Udvidelse af Jernbanenettet, Indførelse af Lastautomobiler, Bygning af Broer og glimrende Veje, maatte faa stor Indflydelse paa Trafikken til Søs er kun naturligt. For et Skib er et Anløb af en Havn altid dyrt, fordi Udgifterne til selve Havnen er store, og fordi det Tidstab, der er forbundet med Anløbet som Følge af den store Kapital, der er bundet i Skibet, og dets høje Driftsudgifter spiller en meget stor Rolle for Skibets økonomiske Udnyttelse. Drejer det sig om mindre Godsmængder til flere forskellige Byer, er det derfor billigere at losse alle Varerne i en central Havn og derfra pr. Bil eller Bane fordele dem til Bestemmelsesstederne end at lade Skibet forsejle til flere nærliggende Havne.

Selvom saaledes Trafikken til Lands ved sin Udvikling har gjort visse Dele af den indenlandske Trafik til Søs urentabel, er Danmarks geografiske Forhold heldigvis for Skibsfarten saaledes, at man særlig fra København til mange Søkøbstæder i Jylland med Skib har langt kortere Rejsevej end over Land, og denne Fordel i Forbindelse med, at Transporten pr. Skib altid ved større Godsmængder i sig selv er den billigst mulige, vil ogsaa i Fremtiden sikre den indenlandske Skibsfart et Virkefelt, men vigtigt er det, at de Byer, der ved Afgifter i Havnene lægges paa Transporten til Søs, holdes saa lave som muligt. Allerede nu har de været medvirkende til, at ikke alene Rutefarten, men ogsaa de smaa Sejl- og Motorskibe har faaet deres Andel i Landets Transporter mere beskaaret, end det er rigtigt for Landets samlede Økonomi.

For Persontrafikkens Vedkommende har der i de sidste 50 Aar fundet en rivende Udvikling Sted paa Ruterne fra København til Jylland, men ogsaa her har de forbedrede Rejsemuligheder til Lands paavirket de korte og de mindre Ruter saa stærkt, at adskillige har maattet opgives eller indskrænkes. Hovedruterne til Jylland er naturligt Ruterne til de to store Byer Aarhus og Aalborg. For 50 Aar siden sejlede Dampskibene »Kjøbenhavn« og »H. P. Prior« her. Passagerbefordringen spillede saa ringe en Rolle, at selv om man ikke sagde Nej til Passagerer, strakte man sig ikke videre end til i Reglementet for Skibenes Fart at angive, at »Passagerer kunde medtages«, og de Bekvemmeligheder, man bød de rejsende, var kun ringe.

KONSUL LOUIS ZÖLLNER, NEWCASTLE, DØD

Danmarks og Islands Konsul i Newcastle, *Louis Zöllner*, er ifølge indløbet Meddelelse død over 90 Aar gammel.

Konsul Zöllner fik sin første handelsmæssige Uddannelse i P. I. Fyns Skibsforretning i Helsingør. I 1875 — altsaa for 70 Aar siden — rejste han til England, hvor han blev Kasserer og Børsdisponent hos

S. Seidelin i Manchester. I 1879 grundlagde han sin egen Kommissionsforretning i Kreaturbranchen i Newcastle, som dengang var Centrum i den danske Kvæghandel med England. Midt i Firserne begyndte Island at udføre sine Produkter til England, og Louis Zöllner, der her saa de store Muligheder, var med til at oprette islandske Andelsselskaber efter dansk Mønster, og han blev disse Selskabers Kommissionær i England.

I 1904 afløste han *Vald. Faber* som dansk Konsul i Newcastle, og ved den dansk-islandske Unionsoplysning i 1919 blev han tillige islandsk Konsul.

Konsul Zöllner, der siden 1908 var Agent for Det Forenede Dampskibs-Selskab i Newcastle, sad i 35 Aar som Leder af den danske Sømandsmission i Nordengland.

DE SVENSKES VÆRFTERS KAPACITET

Direktør *Svante Forster*, Eriksbergs Mek. Verkstad, har til *Svenska Dagbladet* fremsat en Række interessante Udtalelser om det svenske Skibsbyggeri.

Direktøren oplyser, at den svenske Skibsbygningsindustri Kapacitet er blevet tredoblet siden Afslutningen af den forrige Verdenskrig. Dette er næsten udelukkende blevet muliggjort ved Anskaffelser af nye Maskiner og Moderniseringer. Antallet af Beddinger i Sverige for Skibe paa over 5000 Tons er siden 1919 blevet forøget fra 11 til 25, og et mindre Antal nye Beddinger er endnu under Bygning. Antallet af Arbejdere, beskæftiget i Værftsindustrien, er steget med 50 Procent. Dette Tal vilde nu have været større, hvis Værfterne ikke havde arbejdet med kun Halvdelen af deres Kapacitet.

Direktør Forster nævner, at Svejsemetoden specielt har øget Behovet for Maskiner. Gennem den er Maskinparken blevet helt ændret og forøget. Alt i alt, hævder han, staar den svenske Værftsindustri udmærket rustet til Efterkrigstiden. Værfterne har nu Arbejde til Begyndelsen af 1948, og han betegner Ordrestillingen som gunstigere end nogensinde hidtil.

Om Materiale-Situationen udtaler Direktøren, at Tildelingen af svenske Materialer har været knap. I Aarene 1940—43 var den ikke mere end 250.000 Tons Staalmaterialer, hvilket vil sige noget over 60.000 Tons aarligt mod et Normalforbrug af 100.000 Tons. Af de 250.000 Tons kunde svenske Værfter blot levere 90.000 Skibstonnage, og Forster gav Udtryk for Frygten for, at Arbejdsforholdene vil blive meget vanskelige allerede den kommende Sommer, hvis Værfterne ikke kan øge deres Leverancer paa Grund af Materialemanglen. Det vil dog være muligt at strække Arbejdet længere med Reparationer, udtaler han videre.

Om Konkurrenceforholdene efter Krigen understreger Direktør Forster, at ogsaa de svenske Værfter vil være afhængige af de almindelige Konjunkturforskel og Skibsfartens Kaar i Almindelighed. Sveriges store Overskuds-Bygge-Kapacitet i Forhold til Landets eget Behov anser han for betænkeligt. Stort set maa imidlertid Udsigterne for den svenske Værftsindustri betegnes som relativt gunstige af den Grund, at disse Værfter er indstillet paa Bygningen af Specialskibe, og paa dette Felt har man en Kreds af faste Kunder.

DEN SVENSKES BRÆNDELSSITUATION VANSKELIGT STILLET

Som Følge af den næsten fuldstændige Standsning i Samhandelen med Tyskland er Sverige blevet afskaaret fra at faa nye Forsyninger af Kul og Koks, og Rationeringen af Brændslet er derfor blevet yderligere skærpet. Under hele Krigen har Træ udgjort det væsentlige af Sveriges Brændselsforraad, og der er i de senere Aar blevet brugt omtrent 1000 Millioner Kubikfod Træ aarligt. Paa Grund af den nuværende Situation har svenske Industrier og Skibe

været henvist til i stigende Grad at anvende Træ som Brændsel.

Fra Januar modtager de svenske Skibe saaledes kun 25 Procent af deres maanedlige Forbrug af Kul, og visse Skibe i den lokale Trafik er henvist til udelukkende at anvende Træ. I Stockholm blev der for nogen Tid siden aabnet Færgetrafik mellem Byens nordlige og sydlige Del — denne Fart er indstillet nu paa Grund af Brændselsituationen.

FRA SVENSKES VÆRFTER

Kockums mekaniske Verkstad i Malmø staar foran Realiseringen af et omfattende Byggeprogram, hvis Gennemførelse vil koste 12 Mill. Kr. Der skal bl. a. bygges et nyt Maskinværksted, hvis Opførelse alene vil andrage 610,000 Kr., og desuden skal der med en Bekostning af 1,770,000 Kr. opføres et Blikkenslager- og Kobbersmedeværksted, endvidere en Monteringskaj paa 500 Meter.

Endelig skal der bygges en Bølgebryder og en Tørdok.

Efter en vellykket Prøvetur i Øresund har Kockums Verkstad i Malmø afleveret Motorskibet *Halland* til Angfartygs Aktiebolaget Tirfing i Göteborg.

Halland er et Lastmotorskib af Shelterdæk-Typen, bygget til højeste Klasse i Lloyd. Det er et Søsterskib til Motorskibet *Hemland*, der blev leveret fra Kockums i 1939 til samme Rederi. Der er kun den Forskel, at *Halland* er helsvejset, medens *Hemland* er nittet.

Nybygningen har følgende Dimensioner: Længde 420 Fod, Breddø 58 Fod og Dybde til Hoveddæk 28 Fod. Den laster 9.225 Tons, og Farten er 13¼ Knob. Maskineriet bestaar af en dobbeltvirkende, 2 Takts Kockum-MAN Dieselmotor udviklende 3.800 HK. ved 110 O/M.

Götaverken har nu leveret sit første Skib i dette Aar. Det drejer sig om Lastdamperen *Monita* paa 1.705 Tons d. w., bygget til Rederiaktiebolaget Ethel i Stockholm.

For nogen Tid siden har Eriksberg i Göteborg søsat et Motorskib paa 2.500 Tons, der bygges til Ahlmark Shipping Company i Karlstad.

Det nye Skib, der døbt *Aspen*, er af den moderne Shelterdækstype, bygget til Lloyds højeste Klasse. Skibets Dimensioner gør det egnet til Sejlads gennem Kanalerne til Vänerne. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en to Takts, enkeltvirkende Dieselmotor af Eriksbergs eget Fabrikat, udviklende 1.175 ind. HK. Farten er beregnet til 14 Knob paa fuld Last.

NY LOV OM SALG AF AMERIKANSK KRIGSTONNAGE

Det nye Lovforslag om Afhændelsen af den amerikanske Krigstonnage, som Præsidenten for Merchant Marine Committee *Schuyler O. Bland* har fremlagt som Komplement til og Erstatning for hans tidligere Lovforslag, ventes ikke at komme til at møde særlig Opposition.

Det nye Lovforslag giver de amerikanske Myndigheder Ret til efter Krigen at sælge hele den krigsbyggede Handelsflaade paa 4000 Skibe — bygget for omkring 10 Milliarder Dollars — for mindst de udenlandske Førkrigstids Priser minus Afskrivninger.

Af de 4000 Skibe er 2400 Liberty-Skibe, og efter Lovforslaget skal disse kunne sælges for 60 Dollars pr. Ton i Stedet for 100 Dollars, som var foreskrevet i det tidligere Lovforslag. Liberty-Skibene anses for at være mindre værdifulde i Efterkrigstidskonkurrencen, og de har efterhaanden faaet Øgenavnet »flydende Magasiner«. De øvrige Skibe er i

stor Udstrækning Last- og Passagerskibe af »C«-Klassen, og de anses for at være baade moderne og effektive.

Efter Blands nye Lovforslag er det Hensigten, at amerikanske Borgere i første Række skal have Ret til at erhverve Skibene. Ved Salg til amerikanske Borgere bliver Prisen »den amerikanske Førkrigstids-Pris minus rimelige Afskrivninger«. Salget kan ske paa Afbetalingsbasis med en kontant Udbetaling paa 25 Procent, og Resten i Afdrag fordelt paa tyve Aar til en Rente af 3,5 Procent. De udenlandske Købere skal — som før nævnt — betale »de udenlandske Førkrigstids-Priser minus rimelige Afskrivninger«, men de kan ikke faa lige saa lempelige Betalingsvilkaar. Dog foreskrives det i det nye Lovforslag i Modsætning til det tidligere, der krævede kontant Betaling ved Leveringen, at Maritime Commission skal have Ret til at fastsætte rimelige Vilkaar ved Salg til Udlandet.

Til sidst foreskrives det, at amerikanske Borgere kan tidsbefragte Skibene for 9 Procent af Førkrigstids-Værdien minus Afskrivninger plus 3,5 Procent for yderligere Afskrivninger, baseret paa en tyveaarig Levetid for Skibene.

Blands Lovforslag støttes af Maritime Commission, og — som allerede nævnt — ventes det ikke at møde nævneværdig Modstand.

MOORE & MCCORMACK VIL AABNE LUFFTRAFIK

For nogen Tid siden meddeltes det, at Moore & McCormack havde til Hensigt at aabne en Flyverute mellem De Forenede Stater og Østersøen. Ordlyden til den Deklaration, som Selskabets Præsident, *Albert V. Moore*, i den Forbindelse har afgivet i

U. S. Civil Aeronautic Board, foreligger nu og er af Interesse. Den indeholder nemlig amerikanske Synspunkter med Hensyn til Spørgsmaalet om det formaaltjenlige i, at Rederier driver Lufttrafik.

Vort Selskab er, sagde Moore, i Stand til at drive Lufttrafik billigere end specielle Luftfartselskaber alene af den Grund, at det er muligt at fordele Omkostningerne over den kombinerede Luft- og Skibs-trafik paa de skandinaviske, russiske og baltiske Omraader.

Den planlagte Linie skal befordre Post, Passagerer og Ekspresgods, og man har til Hensigt at anvende fire-Motors Maskiner, hvilke Typer har været gennemprøvet paa de regelmæssige Lufruter under Krigen.

Vi regner med, fortsatte Moore, at Flyvemaskinernes Anskaffelsessum, inklusive Reservemateriel, kommer til at beløbe sig til 1.950.000 Dollars, og at yderligere 750.000 Dollars er nødvendige til Oprettelse af Flyvepladser. Denne Sum paa 2,7 Mill. Dollars dækker dog ikke Behovet af Driftskapital og Udvidelseskapital, men Selskabet kan imidlertid selv finansiere den Kapital, der kræves.

Selskabets Organisation for dets Skibsfartsforbindelser i Anløbshavnene vil unødiggøre en Dobbeltorganisation for et Service-Behov, som er fælles for Skib og Flyvemaskine.

Med Hensyn til en Kombination af Flyve- og Skibsforsendelser udtalte Moore videre, at det efter hans Mening vilde resultere i en effektiv økonomisk Drift og en mere intensiv Udnyttelse af Selskabets Resourcer. Han følte sig overbevist om, at Luftfartsruter kombineret med Skibsruter vil blive til stor Hjælp, baade ved Udviklingen af Lufttransporterne og ved den fremtidige Udvikling af Passagertrafikken med Skib.

England mistede to Tredjedele af sin Tonnage.

Den konstituerede Direktør for det engelske Admiralitets Bjergningsafdeling har fornylig meddelt Offentligheden, at to Tredjedele af den britiske Handelsflaade var gaaet tabt i Løbet af de fire første Krigsaar.

I 1939 var der 17,5 Millioner Tons Handelstonnage under engelsk Flag, men med Aaret 1943 var der gaaet 11,5 Millioner tabt. I Tidsrummet fra September 1939 til December 1944 har man dog kunnet bjerge Skibe paa tilsammen 5 Millioner Tons, og den inden for samme Tidsrum nybyggede Tonnage i Storbritannien var 4,75 Millioner Tons.

Fra engelsk Side foreligger der iøvrigt en interessant Oversigt over de forskellige Landes Skibstab — dog savner man øjensynligt Overblik over, hvilke Skibstab Akselandene har lidt. Tonnagen tager sig saaledes ud:

Britiske Skibstab.

	Antal	1.000 BRT.
1939	158	498
1940	728	2.725
1941	892	3.047
1942	782	3.695
1943	361	1.678

Allierede Skibstab.

	Antal	1.000 BRT.
1939	17	90
1940	201	822
1941	344	1.299
1942	987	4.394
1943	388	1.866

Neutrale Skibstab.

	Antal	1.000 BRT.
1939	148	347
1940	416	1.002
1941	183	347
1942	90	249
1943	63	82

Samlede Skibstab.

	Antal	1.000 BRT.
1939	323	935
1940	1.345	4.549
1941	1.419	4.693
1942	1.859	8.338
1943	812	3.646

Fra engelsk Side foreligger der endvidere Oplysninger om nybygget Handelstonnage fra engelske Skibsværfter i samme Periode. Denne Oversigt tager sig saaledes ud:

1939	243.000 BRT.
1940	810.000 »
1941	1.158.000 »
1942	1.302.000 »
1943	1.204.000 »

Man maa med Hensyn til denne sidste Oversigt erindre, at den britiske Værftskapacitet i meget stor Udstrækning er blevet benyttet til Bygning af Orlogsskibe, samt til Reparationer. Det kan saaledes nævnes, at 2,5 Millioner BRT. paa et og samme Tidspunkt laa ved engelske Værfter for Reparation.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Fliskeriaarbogen 1945

Fiskeridirektoratet har i disse Dage paa Iver C. Weibach & Co.s Forlag udsendt Aargang 1945 af sin Aarbog for den danske Fiskerflaade. Aarbogen bringer sit sædvanlige nyttige Indhold af Navigationsstabeller, Lovbestemmelser, der angaar Fiskeriet, Fyrlister, Fortegnelse over danske Fiskefartøjer m. m. m., og Prisen er den samme som de foregaaende Aar, nemlig Kr. 2,50, hvilket maa siges at være billigt for en indbundet Bog paa over 300 Sider.

Dødsfald

Hotelejer Henry Chr. Thomsen, Snekkersten Kro og Badehotel, er død, 38 Aar gammel. Hotelejer Thomsen stammede fra Thisted. 23 Aar gammel tog han Skibsførereksamen og fik med det samme eget Skib (M.S. »Grethe«). Han sejlede derefter til 1942, da han købte Snekkersten Kro og Badehotel. I Snekkersten stiftede han Foreningen »Sundets Venner«, hvis Formaal er hvert Aar at bekoste en Drengs Uddannelse paa Skoleskibet »Georg Stage«. Han efterlader sig Hustru samt en Søn og en Datter paa henholdsvis 13 og 11 Aar.

Bedding i Ringkøbing

Ringkøbing Byraad har vedtaget at nedsætte et Udvalg til at undersøge Mulighederne for Dannelse af et Aktieselskab med det Formaal at anlægge og forestaa Driften af en Ophaler-Bedding ved Ringkøbing Havn. Der er allerede udarbejdet Projekt, og Kommunen har erklæret sig villig til at tegne sig for Halvdelen af den fornødne Aktiekapital. Til Formand for Udvalget er valgt Redaktør Vilh. Nielsen, Ringkøbing.

Elektrisk Opvarmning af Olie

Den Brændselolie, Fiskerne for Tiden arbejder med, er af en saadan Beskaffenhed, at den næsten til Stadighed har voldt Forbrugerne Kvaler og ogsaa bragt Fartøjer i Vanskelighed under Fiskeri længere til Søs. Olien er for tyktflydende. Det er nu lykkedes Installatør Oscar Skougaard, Skagen, at konstruere et Apparat, der ved elektrisk Strøm opvarmer Olien til en passende Temperatur. Anordningen er prøvet i en Kutter og med godt Resultat. En Snes Kuttere har allerede faaet Installationen, og det ventes, at hele Fiskerflaaden følger efter.

Skib forarsager Strømafrydelse

Sønderjyllands Højspændingsværk i Aabenraa, der forsyner baade store Dele af Jylland og Fyn med Strøm, var forleden ude for en Kalamitet, der bevirkede, at Værket gik fuldkommen i Staa.

I Aabenraa Havn var Vandstanden meget lav, omkring 2 Meter under daglig Vande, hvilket man paa Værket var klar over og havde indrettet sig efter. Imidlertid kom et fremmed Skib, som laa i Havnen, saa nær Kølevandskanalen, at det blev suget ind og gik paa Grund. Kølevandet gik straks fra Maskinerne, og for at afværge en Katastrofe, maatte de standses.

Derfor skete der Strømafrydelse, men det varede ikke længe, før Maskinerne atter snurrede normalt, kun ca. 20 Minutter.

Ærø-Sømand død i Australien

Fru Ingeborg Rasmussen, Ommel paa Ærø, har faaet Meddelelse om, at hendes Mand, Baadsmand Rasmus Rasmussen, er afgaaet ved Døden i Australien som Følge af et Ulykkestilfælde.

I 1937 rejste Rasmussen fra Ærø for at gaa om Bord i en af A. P. Møllers Tankskibe, og siden har Familien kun modtaget sparsomme Efterretninger fra ham.

Rasmussen blev 57 Aar gammel. Han overleves foruden af Hustruen af 9 Børn, hvoraf de 5 er bosiddende paa Ærø.

Nakskov Skibsværft

Fredningsnævnet for Lolland-Falster har givet Nakskov Skibsværft Dispensation fra Forbudet mod at bygge i mindre Afstand end 100 Meter fra Kysten ved et Areal, som Værftet har erhvervet fra »Stensø« og Nakskov Sukkerfabrik. En eventuel Udvidelse af Værftet efter Krigen forudsætter Inddragelse af dette Areal i Værfts-Området.

»Gamle Georg Stage-Dreng«

Foreningen »Gamle Georg Stage Dreng« holder ordinær Generalforsamling i Grand Café paa Kongens Nytorv Søndag Eftermiddag den 28. ds.

Korsør Havn

Korsør Byraad har vedtaget Havnens Budget for 1945—46. Det balancerer med 403.000 Kr. og viser et Underskud paa 41.000 Kr. De største Indtægter er Bro- og Havnepenge 185.000 Kr., Leje af Bygninger og faste Pladser 108.000 Kr. og andre Lejeindtægter og Afgifter 59.000 Kr. Paa Udgiftsiden bemærkes Renter af Havnens Gæld 84.000 Kr., Af-

skrivninger 63.000 Kr., Henlæggelser til Status-Overskud 50.000 Kr., Vedligeholdelse af Anlæg 47.000 Kr. og Administration 119.000 Kr.

Gudhjem Havn

Havnebestyrelsen i Gudhjem har vedtaget Budgettet for 1945—46 med et Underskud paa 3533 Kr. Indtægterne udgør ialt 9670 Kr., deraf Bro- og Havnepenge samt Aarsafgift for Fiskerbaade 8000 Kr. Blandt Udgifterne er Renter af Laan 4423 Kr. og Afdrag 4400 Kroner.

Grundstødning ved Svendborg

Galeasen Ærø af Marstal løb forleden Dag paa Grund ud for Sct. Jørgens Kirke ved Svendborg. Skibet stod paa blod Bund, og efter at Lasten var lægtret, bragtes Ærø flod.

Skibet var paa Rejse til Nykøbing F. med Briketter.

Navigationskskoleforstander Rasmussen fortsætter

Efter Anmodning fra Navigationsdirektoratet har Navigationskskoleforstander L. Rasmussen, Svendborg (»Translatøren«), der nylig fyldte 70 Aar, indvilget i at blive paa sin Post som Forstander for Svendborg Navigationskskole indtil 1. Maj i Aar. Der er endnu ikke truffet endelig Bestemmelse om, hvem der skal være hans Efterfølger, men lokale Blade nævner Forstander L. Møller, Marstal Navigationskskole, som Favorit.

Skibssalg

Skibsfører Th. Petersen, m.s. »Jytte« af Marstal, har mod Bundbesigtigelse købt m.s. »Eirene« af Hasle. »Eirene«, der er bygget i Hobro 1919, laster 135—140 Tons og er forsynet med en 90 HK. Alpha Motor.

Lohals Søassurance

Paa en Generalforsamling i Lohals Søassurance oplyste Formanden, Skibsfører Hans Clausen, Ristinge, at det forløbne Aar havde været nogenlunde godt for Foreningen. Regnskabet viser et Driftoverskud paa 19,810 Kr. Der har ikke været Totalforlis eller alvorlige Havarier i Aarets Løb. Den samlede Forsikringssum andrager 1,537,600 Kr. fordelt paa 55 Skibe. Til Bestyrelsen genvalgtes Skibsførerne P. Pilegaard, Svendborg, og Jens Jensen, Lohals.

Skorstensmærker

Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg, har for Rederiaktieselskaberne Svendborgsund og Ørkildshus ladet indregistrere Skorstensmærke og Kontorflag. Skorstensmærket beskrives saaledes: Blaåt Bælte paa gul Skorsten med sort Top. Paa hver Side i Bæltet et Splitflag, der ved vandrette Grænselinier er delt i tre Felter, af hvilke de yderste er røde, det midterste hvidt. I det hvide Felt, der er bredere end de røde, Bogstaverne A E S i blaåt. Splitflagets Flige vender agterud.

*

Rederiaktieselskabet Triton, København, har ladet indregistrere et Skorstensmærke, der beskrives saaledes: Paa hver Side af en gul Skorsten et blaåt Stutflag, hvori en sort Trefork.

Tyveri fra Esbjerg Skibstømrere

Kassereren for Skibstømrernes Fagforening i Esbjerg, Skibstømrer Brinch, har anmeldt til Vagtværnet, at Foreningens Pengekasse med 1100 Kr. er blevet stjaalet fra et aflaaet Skab i hans Lejlighed, Skjoldsgade 92. Hverken Entrédøren eller Skabet viser Tegn paa Vold, og Tyven maa antagelig have haft falske Nøgler og være stedkendt. Foreningen har en Tyveriforsikring paa 1000 Kr.

En Prins Valdemar-Stiftelse i Svendborg

Prins Valdemar-Foreningen i Svendborg, der arbejder med det Formaal at støtte gamle Søfolk og Sømandsenker, holdt fornylig Generalforsamling. Det viste sig her, at Foreningens pengemæssige Stilling, takket være energisk Agitation fra et Par Medlemmers Side, var saa god, at en paatænkt Kontingentforhøjelse kunde undgaas.

Paa Generalforsamlingen fremsatte et Medlem, Skibsinspektør C. Knudsen, en Plan til Overvejelse, idet han sagde:

— Da der nu er Tale om at bygge en ny Navigationskskole i Svendborg, kunde jeg tænke mig, at Prins Valdemar-Foreningen erhvervede den gamle Skole og oprettede en Prins Valdemar-Stiftelsen for ældre Medlemmer. Staten kunde eventuelt, ligesom større Rederier og Virksomheder, støtte Stiftelsen gennem Tilskud.

Formanden, Maskinmester Killerup, svarede, at Bestyrelsen vilde tage Sagen op til nærmere Behandling, og den fremsatte Tanke er nu et vigtigt Samtaleemne i Svendborgs søfartsinteresserede Kredse.

SKIBSMÆGLERFORRETNING SØGES

til Overtagelse helt eller delvis. Billet mrk. 1945.

Hurtig Omlædning

To Fredericia-Tvillingbrødre laa som Værnepligtige i Marinen, og den ene af dem, Frode, fortæller i Marineforeningens Blad »Under Dannebrog«, hvordan han og hans Broder, Niels, paa en saakaldt »Forældredag« paa Karsneskibet »Fyen« var med til at lave et Nummer, der morede Tilskuerne meget, idet det gik ud paa at vise, hvor hurtigt en Orlogsgast kan klæde sig om.

Først kom Niels frem i daglig blaad, som det hedder, og han fik Besked om at klæde om i Gymnastikdragt. Jeg havde i Mellemtiden taget Gymnastiktøj paa, og et Par Minutter efter at Niels var kommet ind, dukkede jeg frem.

En Del Befalingsmænd fra Hæren, der overværede det, begyndte at maabe over, at det gik saa hurtigt, men Kompagnichefen gav mig en Balle, fordi det havde taget saa lang Tid, og jeg blev saa sendt ned for at klæde om i feltmæssig Udrustning. Denne havde Niels imidlertid allerede taget paa, og næppe var jeg kommet ind, før han dukkede op, og nu skal jeg love, at Landhærens Befalingsmænd var ved at tabe baade Næse og Mund.

De klarede dog op, da vi bagefter kom frem begge to.

Begge Tvillingbrødrene, der nu er Medlemmer af Marineforeningens Fredericia-Afdeling, gav ogsaa det ovenfor skildrede »Nummer« efter Jubilæumsfrokosten om Bord i »Fyen« for et Par Aar siden til stor Morskab for Marineforeningens Jubilarer.

Haard Hjemrejse fra Norge

I Sø- og Handelsretten er der afgivet Forklaring af Besætningen paa firemastet Motorskonneret »Gerda« af Lemvig i Anledning af, at Skibet har haft haardt Vejr paa en Rejse fra Framfjord i Norge til København. Føreren, Kaptajn P. Andersen forklarede, at Skibet var lastet med Talkum og havde været inde i Kristianssand, hvorfra der afsejledes den 16. Jan. Det blæste haardt fra W.N.W. og Søen var svær, saa Skibet arbejdede haardt i Søen. Kl. 19 samme Dag blæste Storsejlet i Stykker.

Onsdag d. 17. opdagede man, at Presenningerne paa Forkant af 2-Lugen var flænget. Skaden blev hurtigst muligt udbedret, men det maa formodes, at der er trængt Vand ned i Lastrummet. Den følgende Nat knækkede en Surring paa 1-Lugen, og der skete forskellig anden Ovenbordsskade, men Skibet kunde dog fortsætte til København. Kaptajnen tilføjede, at der kun er trængt Vand ned ved 2-Lugen, og at den skets Skade udelukkende skyldes den haarde Sø.

Grundstødning ved Svaneke

Motorskibet »Grenen« af København (465 Tons d.w.) grundstødte forleden ud for Svaneke, men kom aller flod og fik udstedt Sødygtighedspas efter Dykkerundersøgelse i Nexø. Ved et Søforhør i Nexø oplæstes Føreren, Kaptajn Carl Riises Rapport, hvoraf det fremgik, at Grundstødningen skyldtes Mørke og Sneykning. Styrmanden og Rorgængereren blev afhørt og bekræftede i eet og alt Førerens Forklaring. Skibet fortsatte derefter den afbrudte Rejse.

PERSONALIA

70 Aar

Tidligere Havnefoged i Skive, Kaptajn L. A. Lihmann fylder i Dag — Fredag — 70 Aar. Lihmann, der i en Aarrække var Medlem af Skive Søret og søkyndigt Medlem af Vestre Landsret, er nu bosiddende i Aarhus.

65 Aar

Maskinmester Oluf Petersen, Det Danske Kulkompagni, fylder i Morgen — Lørdag — 65 Aar. Igenennem 33 Aar udførte Maskinmester Oluf Petersen et stort Arbejde inden for Bestyrelsen i Maskinmestrenes Forening. Igenennem 18

Aar var han saaledes Viceformand for de søførende Maskinmestre, og i 42 Aar har han sejlet i Kulkompagniets Tjeneste.

60 Aar

Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn F. Chr. Madsen, fylder paa Mandag 60 Aar.

*

Den tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet Draco og Reservefører ved Københavns Havnevæsen, Kaptajn S. A. Nielsen fylder paa Onsdag 60 Aar.

50 Aar

Maskinmester i Satsbanernes Færgefart J. C. Madsen, Risskov, fyldte i Gaar 50 Aar. Maskinmester Madsen, der er uddannet i Nyborg, sejlede efer at have taget sine Eksaminer i en Aarrække i D. F. D. S., indtil han i 1919 blev ansat i D. S. B.

Maskinmester Madsen har gennem mange Aar været i forreste Række i Arbejdet for sine Standsfæller, bl. a. som Næstformand i D. S. B.s Skibsmaskinofficers-Forening og som Medlem af Bestyrelsen for Maskinmestrenes Forening.

Ny statsautoriseret Skibsmægler

I Henhold til Næringsloven er der gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart meddelt John Harry Nielsen Beskikkelse til, saa længe han er knyttet til Firmaet Dansk Fragtkontor ved Statsautoriseret Skibsmægler Hilding Bisted, at være statsautoriseret Skibsmægler i København med Forpligtelse til at have Forretningslokale eller i Mangel heraf Bopæl i nævnte By.

Statens Skibstilsyn

Skibsfører K. S. C. Mogensen er fra 1. April udnævnt til Skibssynsmand under Statens Skibstilsyn i Nykøbing F.

Rederiet Melfar

Det oplyses i *Statstidende*, at Vedtægterne i Rederiet Melfar er ændret. Aktiekapitalen er udvidet med 13.000 Kroner, og den tegnede Aktiekapital udgør herefter 73.000 Kroner fuldt indbetalt.

Statsbanerne

Fra 1. Februar er Matros V. M. Larsen, Storebæltsoverfarten, udnævnt til Overmatros, og Skibsfyrbøder A. M. Madsen er forfremmet til Overskibsfyrbøder fra den 1. Marts.

Fyr- og Vagervæsenet

Overmatros Karl Petersen i Fyrinspektionsskibet Nordsoen fejrede forleden 40 Aars Jubilæum i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

Ny Havnefoged

Femø Sogneraad har paa et Møde besluttet at besætte Pladsen som Havnefoged med Johs. Hansen, Femø.

Helsingør Lodseri

En af de kendte Lodser ved Helsingør Lodseri Mikkel Fischer Jensen er efter 36 Aars Tjeneste traadt ud af Lodsvæsenet. Fischer Jensen er af gammel Sømandsslægt og født paa Fanø i 1882. Før han kom paa Navigationsskole, sejlede han med danske og engelske Sejlskibe, og da han havde taget sine nautiske Eksaminer, blev han Styrmand nogle Aar i baade Sejl- og Dampskibe, indtil han 1908 kom til Helsingør Lodseri.

Beskikkelser

Holbæk Amt har beskikket følgende for Tidsrummet 1. Januar 1945 til 31. December 1946 til Medlemmer af Søretterne.

Konsul C. Holmen, Skibsmægler J. L. Fisker, Bestyrer W. Steensen, Fisker Harald A. Jacobsen, Fisker N. Julius Nielsen, og Fisker Peter Andersen, alle af Holbæk, Havnefoged R. J. Rasmussen, Fisker Albert Petersen, Fisker Jens Espensen og Fisker Martin Rasmussen, alle af Kalundborg, Havnefoged A. C. A. Culmsee, Kollektør Ludvig Jørgensen, Fisker Henrik Jensen, og Direktør Svend Vedde, alle af Nykøbing S., Flv. Skibsfører I. C. Rasmussen, Ballen, Samsø, Havnefoged S. Jansen, Kolby Kaas, Samsø, Havnefoged Niels Jensen Nielsen, Mullerup Havn, Fisker Axel P. Jensen, Olstrup, Røsnæs, Fisker Martin Christensen, Reersø, og Fisker Sigfred Petersen, Ballen, Samsø.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon *Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

KOGBES 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 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 Kristianhavnsiden 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-Registrattonngen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betales kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelbro-Agfiten er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved 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 Jernskibbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wald) 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 Fryserum, Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakaster af 1941, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Fiere 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. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunds. 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. Losning og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergingsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 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 beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodsvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for beholdvis 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 beholdvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgodskraner med beholdvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

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 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Flakerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter 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 100 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flakerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Spættelle Bassiner for Hyttefede. Skibseparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

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. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 22 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varselafgift: Moderat. Bugserdamp, utornet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loss- og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kalkhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 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 Lodsvang. Vand: Dampskibe 0. 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.

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 Lodsafg.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + i Kr. hver Gang Slangere benyttes. Lossings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dohh. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsamlede. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 25. Januar 1945.

Nr. 4.

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

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* 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.

Med dette Nummer følger:

Indholdsfortegnelse over „Efterretninger for Søfarende 1944“.

I. Østersøen.

420. Danmark. Mon SE. Vrag afmærket.

Position. c. 54° 49',7 N. 12° 42',2 E.

Detaljer. Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en med E.-Topbetegnelse forsynet Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 9^s, Blink 1^s, Mærke 2^s, Blink 1^s, Mærke 5^s, og som er udlagt 50—60 m ENE. for Vraget.

Kort Nr. 187 og 188.

(N. f. S. Nr. 2/66. Berlin 1945.)

421. Danmark. Mon SE. Vragafmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 51/1823 1943 og 1/4 1945.

Position. c. 54° 50',0 N. 12° 45',0 E.

Detaljer. Vraglystønden med W.-Topbetegnelse, der viste grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, og som var udlagt ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er ombyttet med en Vragvager med W.-Topbetegnelse, udlagt 150 m W. for Vraget.

Kort Nr. 187 og 188.

(N. f. S. Nr. 2/65. Berlin 1945.)

422. (T). Danmark. Bornholm. Ronne Anduvning. Sømærke forsvundet.

Position. c. 55° 05',6 N. 14° 41',2 E.

Detaljer. Søndre Rev W. røde Stage med 2 opadvendte Koste er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

423. Sverige. Falsterbo S. Måkläppen. Baake genopført.

Position. c. 55° 21',4 N. 12° 48',6 E.

Detaljer. Baaken paa Øen Måkläppen, S. for Falsterbo, som har været fjernet, er genopført.

(U. f. s. Nr. 2/63. Stockholm 1945.)

424. Sverige. Kämpingebukten. Varselfyr tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/325 1942.*Position.* Forfyret: 55° 24' 08" N. 12° 58' 08" E.*Detaller.* Paa *Kämpingebuktens* N.-Side, c. 0,5 Sm E. for *Falsterbokanalen*, er tændt to Varselfyr, *Kämpingebuktens telegrafkabel övre* og *nedre Fyr*, der begge viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: Bagfyret 18,0 m, Forfyret 12,5 m. Synsvide: Bagfyret 13 Sm, Forfyret 12 Sm. Afstanden mellem Fyrene, der er overet i Pejling 13°, er 275 m. Fyrpæle med diamantformede Dagmærker.Fyrene overet angiver det W.-ligste af de i *Kämpingebukten* udlagte Telegrafkabler. Beskadigelse af Kablerne medfører Erstatningskrav.*Kort* Nr. 132.

(U. f. s. Nr. 2/62. Stockholm 1945.)

425. Sverige S.-Kyst. Kivik N. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 22.—27. Januar 1945, Kl. 0800—1600.*Position.* *Killehus* c. 55° 44' N. 14° 12' E.*Detaller.* I ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser i E.-lig Retning fra Pladsen 1,4 Sm ENE. for *Brösarps Station*, c. 3 Sm N. for *Ahus*.Fareomraadet strækker sig c. 6 Sm ud fra Kysten og begrænses mod Nord af en Linie, der gaar i Retning 66° fra *Knäbäck* paa c. 55° 45' N. 14° 12' E., og mod Syd af en Linie, der gaar i Retning 111° fra *Stenören* paa c. 55° 43' N. 14° 12' E.

Skydning indstilles under Skibes Passage af Omraadet.

(U. f. s. Nr. 2/123. Stockholm 1945.)

426. (T). Sverige. Yttre Stengrund. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt flyttet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/382 1944.*Position.* c. 56° 09',6 N. 16° 03',4 E.*Detaller.* I Anledning af gentagne Grundstødninger henledes de søfarendes Opmærksomhed paa, at Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* i 1940 indtil videre blev flyttet W. efter til ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 1/3. Stockholm 1945.)

427. Sverige. Öland W.-Kyst. Borgholm Havn. Fortøjningstønde flyttet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/960 1944 udgaar.*Position.* 56° 52' 54" N. 16° 38' 54" E.*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads udlagte, yderste, rødmaledede Fortøjningstønde i *Borgholm Havn* er flyttet til 56° 52' 53" N. 16° 38' 51" E., c. 10 m WSW. for den i Havnen udlagte yderste Stage uden Topbetegnelse. Tønden er samtidigt malet sort.

(U. f. s. Nr. 2/61. Stockholm 1945.)

428. (S). Sverige. Nyköping Indsejling. Lystønde inddraget. Fyr slukket for Vinteren.*Positioner.* 1. *Örsbaken Lystønde* c. 58° 43' N. 17° 08' E.2. *Östra Linnudden Fyr* c. 58° 43' N. 17° 08' E.3. *Nyköping Fyr* c. 58° 45' N. 17° 01' E.*Detaller.* 1. *Örsbaken Lystønde* er inddraget for Vinterperioden.2. Fyrene *Östra Linnudden*, *Sjösa*, *Västra Linnudden*, *Intaget övre* og *nedre*, *Herrhagen övre* og *nedre* og *Nyköping* er slukket for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 2/60. Stockholm 1945.)

429. Sverige. Stockholms Skærgaard. Dalaröström. Forskrifter vedrørende Sejlads i Isrende.*Position.* *Jutholmen* c. 59° 07',5 N. 18° 23',7 E.*Detaller.* Naar Farvandet mellem *Jutholmen* og *Rågholmsrevet* er islagt, maa der paa en Strækning af 100 m paa hver Side af det Sted, hvor Egnens Beboere færdes over Isen, kun blive dannet 1 Rende i Isen. Rendens Bredde maa ikke overstige 25 m. Skibe maa ikke passere hinanden paa denne Strækning, og Farten maa her ikke være større end 4 Knob.

(U. f. s. Nr. 2/121. Stockholm 1945.)

430. Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejløbet Nämndöfjärden—Kanholmsfjärden mellem Runmarö og Fågelbrolandet. Forskrifter vedrørende Sejlads i Isrende.

Position. c. 59° 17',4 N. 18° 43',1 E.

Detaller. Naar Farvandet mellem *Runmarö* og *Fågelbrolandet* (*Stavsnäs*) er islagt, maa der paa en Strækning af 100 m paa hver Side af det Sted, hvor Egnens Beboere færdes over Isen, kun blive dannet 1 Rende i Isen. Rendens Bredde maa ikke overstige 25 m. Skibe maa ikke passere hinanden paa denne Strækning, og Farten maa ikke være større end 5 Knob.

(U. f. s. Nr. 2/120. Stockholm 1945.)

431. Sverige. Stockholms Skærgaard. St. Höggarn. Forskrifter vedrørende Sejlads i Isrende.

Position. *Stora Höggarn* c. 59° 22',2 N. 18° 17',5 E.

Detaller. Naar Farvandet mellem *Värmdö-* og *Lidingölandet* er islagt, maa der paa en Strækning af 100 m paa hver Side af det Sted midt for Øen *Stora Höggarn*, hvor Egnens Beboere færdes over Isen, kun blive dannet 1 Rende i Isen. Rendens Bredde maa ikke overstige 25 m. Skibe maa ikke passere hinanden paa denne Strækning, og Farten maa her ikke være større end 5 Knob.

(U. f. s. Nr. 2/119. Stockholm 1945.)

432. Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Ny Grund rapporteret.

Position. 59° 20' 22" N. 18° 11' 28" E.

Detaller. En Stengrund med en mindste Dybde af 3 m ved Middelvandstand er fundet paa ovennævnte Plads, som ligger 45 m 210° fra W.-Enden af Broen ved *Mölna* paa det S.-lige *Lidingöland*.

(U. f. s. Nr. 2/131. Stockholm 1945.)

433. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde inddraget for Vinteren.

Position. c. 63° 32' N. 20° 27' E.

Detaller. *Veggrundet* Lystønde er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 2/128. Stockholm 1945.)

434. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå E. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 12. Januar 1945—30. April 1945, Mandage—Lørdage Kl. 0900—1700.

Position. Maalets Bane: *Lutskärsgrynnan* (65° 39' N. 23° 20' E.)—*Östigrundet*, S. for *Rödkallen* (65° 18' N. 22° 23' E.)—*Bondökallarnas* Baake (65° 08' N. 21° 50' E.).

Detaller. Skydeøvelser fra Luftfartøj mod Luftslæbemaal foretages paa ovennævnte Tider i nævnte Maalbane. Skyderetning: SE.

Naar der skydes, vises et rødt Flag ved *Rödkallen* Fyr.

Fareomraadet er Omraadet fra Linien *Lutskärsgrynnan—Östigrundet—Bondökallarnas* Baake indtil en Linie 5,4 Sm SE. derfor.

(U. f. s. Nr. 2/129. Stockholm 1945.)

435. (T). Tyskland. Stettiner Haif. Grosses Haif. Vraglystønder drevet fra Plads.

a) *Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1279 1944.

Position. c. 53° 45',3 N. 14° 24',6 E.

Detaller. Vraglystønden med E.-Topbetegnelse, som viser grønt To-Blink, og som var udlagt paa ovennævnte Plads, er drevet fra sin Plads og kan indtil videre ikke blive bragt tilbage igen.

b) *Tidligere E. f. S.* Nr. 51/1663 1944.

Position. c. 53° 41' 52" N. 14° 29' 30" E.

Detaller. Vraglystønden med W.-Topbetegnelse, som viser grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser, og som var udlagt paa ovennævnte Plads, er drevet fra Pladsen og kan indtil videre ikke blive bragt tilbage igen.

(N. f. S. Nr. 2/118. Berlin 1945.)

436. Tyskland. Pommerske Bugt. Heringsdorf NE. Vrag afmærket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/395 1945.*Position.* c. 54° 02',2 N. 14° 16',1 E.*Detaller.* Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en med E.-Topbetegnelse forsynet Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 9^s, Blink 1^s, Mørke 2^s, Blink 1^s, Mørke 5^s, og som er udlagt c. 50 m NE. for Vraget.

(N. f. S. Nr. 2/119. Berlin 1945.)

437. Tyskland. Plantagenetgrund WNW. Oplysning om Vrag.*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/398 1945.*Position.* c. 54° 42',2 N. 12° 37',6 E.*Detaller.* Ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er udlagt et Advarselsfartøj.

(N. f. S. Nr. 2/63. Berlin 1945.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**438. (T). Danmark. Sundet. København. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten. Fyr midlertidigt slukket.***Position.* c. 55° 43',0 N. 12° 35',8 E.*Detaller.* Fyret paa E.-Enden af N.-lige Bølgebryder i *Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten* er beskadiget og vil holdes slukket indtil videre.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**439. (S). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Indsejling. Tønder inddraget for Vinteren.***Position. Frederiksværk:* c. 55° 58' N. 12° 01' E.*Detaller.* De to sorte Tønder ved den gravede Rende til Havnen er inddraget for Vinteren.**440. (S). Danmark. Isefjord. Lystønder inddraget for Vinteren.***Positioner.* a) c. 55° 48',9 N. 11° 46',8 E.

b) c. 55° 46',6 N. 11° 46',2 E.

c) c. 55° 46',1 N. 11° 46',3 E.

Detaller. Lystønderne a) *Lysegrund E.*, b) *Skinkelmæren* og c) *Honsehalsen* er inddraget for Vinterperioden.**441. (S). Danmark. Kattegat. Hastens Grund. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.***Position.* c. 56° 14',5 N. 11° 11',5 E.*Detaller.* *Hastens Grund* Lys- og Fløjtetønde er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Spirtønde.

Efterretninger for Søfarende.

1944.

Udgivet

af

Det kongelige Søkort-Arkiv.



60de Aargang.

J. H. Schultz A/S
Universitets-Bogtrykkeri
København
1945

Indholdsfortegnelse

over

Efterretninger for Søfarende

1944.

Følgeblade til E. f. S. (Oversigtskort m. m.) med Nr. 3.

Maanedsoversigt med Nr. 2, 5, 9, 14, 18, 22, 27, 31, 36, 39, 43, 48.

Danmark.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe	1	Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyr-	
Oplysning om danske Fyr, Fyrskibe, Lystdr.		skibe, Lystønder og andre Sømærker i	
m. m.	2	danske Farvande.....	4. 576. 671. 760. 801
Bekendtgørelse om Lodstvang ved Lille-			888. 1327
bæltbroen og Storstrømsbroen.....	3	Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfarts-	
Bekendtgørelse om Ophør af Lodstvang ved		hindringer 1939—1943 i danske og nær-	
Lillebæltbroen og Storstrømsbroen	1513	liggende Farvande	5

I.

Østersøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Østersøen.		<i>Nysted</i> SW. t. S. Skibsfartshindr. rapp.....	1196
<i>Wester-Markelsdorf</i> Fyr NNW. Drivende		<i>Gedser</i> S. <i>Rødsand Rende</i> Kltd. omb. m.	
Vrag rapp.....	1276	Vintersøm. 469; Kltd. genudl. 639; do.	
Opl. om Operationsområde.....	6	omb. m. Vintersøm.....	1605
Østersøen E.-lige og mellemste Del. Opera-		<i>Gedser Rev</i> S. Vraglystd. midlt. udl.....	839
tionsomr. udv. Adv.....	1522	<i>Gedser</i> Fyr E. t. S. Vrag 1514; do. 1523;	
Østersøen, E.-lige Del. Mineomraader 7;		do. afm.....	1606
Mineomraade.....	739	<i>Tolkedyb</i> SE. t. E. Vrag 1393; do.....	1423
Østersøen, N.-lige Del. Drivende Vrag rapp.	493	<i>Grønsund</i> E. Lossepl. oph. Afm. ind.....	482
		<i>Grønsund</i> E. <i>Gamle-Tolk</i> SE. Stenpulle	
		fundet 1197; Søm. fl.	1215
		<i>Tolkedyb</i> . Lys- og Fltd. genudl.....	640
		<i>Møn</i> Fyr SE. t. S. Vrag 1592; Rett.....	1623
		<i>Møn</i> Fyr SE. t. S. Vrag.....	1093
		<i>Møn</i> Fyr SSE. Vrag rapp. 958; Opl. om	
		Vrag 972; Vrag afm. 1059; Vragvager fl.	
		1153; Opl. om Vrag 1524; Vragafm. for.	1624
		<i>Møn</i> Fyr SE. Vrag.....	1607
		<i>Møn</i> ESE. Vrag	868
		<i>Hollændergrund</i> W. Lystd. forsv. 358; do.	
		genudl. 467; do.....	807
		<i>Bøgestrom</i> N. Vrag fj.	359
		<i>Fakse</i> Havn. Oprensningsarb. afsl. Opl. om	
		Dybde 10; Opl. om Havnen.....	1167
Danmark.			
<i>Bagenkop</i> Havn S. t. W. Vrag 693; do. fj.	1363		
<i>Langeland</i> SW.-Kyst. <i>Bagenkop</i> Havn Ind-			
sejl. Tilsanding.....	8		
<i>Langeland</i> S. <i>Gulstav Flak</i> S. Vrag.....	1554		
<i>Lolland</i> S.-Kyst. <i>Rødby Havn</i> .			
Oprensningsarb. paabegyndt. Søm. midlt.			
ind. 9; Oprensningsarb. afsl. Søm. gen-			
udl.	357		
Dybde i Indløb aft. 638; do. 889; Dybde			
atter normal	1422		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Fakse Bugt. Rodvig S. Vrag afm.</i> 1479;		<i>Utgrunden. Midlt. Fyr t.</i>	1154
<i>Rodvig SE. t. S. Opl. om Vrag afm.</i>		<i>Bergkvara. Kabel udl. Forb. mod Ankring</i>	1488
1487; <i>Vrag fj. 1582; Vragafm. ind.</i>	1625	<i>Garpen Fyr for.</i>	1330
<i>Stevns Fyr S. t. E. Skibsfartshindr. rapp.</i>		<i>Garpen Fyr elektrificeret.</i>	1489
597; <i>do. forg. efters.</i>	1090	<i>Sejlløbet til Ekenäs. Afm. for.</i>	857
<i>Stevns Fyr E. t. S. Vrag forg. efters.</i>	1555	<i>Öland W.-Kyst. Mörbylånga Havn Indsejl.</i>	
<i>Stevns Fyr SE. Vrag</i>	694	<i>Oprensning foretaget.</i>	1526
<i>Stevns Fyr S. t. E. Skibsfartshindr. rapp.</i>		<i>Öland W.-Kyst. Mörbylånga. Bombe-</i>	
1030; <i>do. forg. efters.</i>	1090	<i>kastningsøvelser.</i>	1108
<i>Stevns Fyr E. t. N. Vrag.</i>	1515	<i>Öland W.-Kyst. Beijershamn. Bombe-</i>	
<i>Bornholm W.-Kyst. Ronne Lys- og Fltd.</i>		<i>kastningsøvelser.</i>	1174
midlt. ind. 1328; <i>do. genudl.</i>	1449	<i>Kalmarsunds djupränna. Lystdr. ind. f.</i>	
<i>Bornholm W.-Kyst. Ronne Anduvn. Søm.</i>		<i>Vinter 451; do. genudl. 510; do. 531;</i>	
<i>forsv. 492; do. genudl.</i>	528	<i>do. ind. for Is 665; do. genudl.</i>	680
<i>Bornholm. Ronne Havn. Taagesign midlt.</i>		<i>Forb. mod Ankring og Fiskeri.</i>	1198
<i>ude af Virksomh. 381; Taagesign. atter i</i>		<i>Forb. mod Ankring.</i>	681
<i>Virksomh.</i>	632	<i>Kalmarsunds djupränna. Skansgrundet og</i>	
<i>Bornholm W.-Kyst. Vang Havn. W.-Mole</i>		<i>Krongrundet Fyr facadebelyst.</i>	383
<i>forlænget. Opl. om Dybde.</i>	802	<i>Sejlløbet Kalmarsund—Färjestaden. Søm.</i>	
<i>Hammerhavnen. Fyrbelysn. midlt. for.</i>	11	<i>udl. f. Vinter.</i>	1525
<i>Listed Havn. Havnearb. Adv. 12; Havne-</i>		<i>Kalmar. Afm. for. 1099; do.</i>	1110
<i>arb. afsluttet.</i>	1465	<i>Kalmarsunds djupränna. Omböjningen Fyr</i>	
<i>Bornholm E.-Kyst. Nekso E. Sp. Omr.</i>	695	<i>pnasejl. og sl. Midlt. Fyr t. 763; Om-</i>	
<i>Nekso Havn. Ledefyr midlt. sl.</i>	13	<i>böjningen Fyr atter t. Midlt. Fyr sl.</i>	936
<i>Christianso. Sejladsforskrift.</i>	14	<i>Sejladsforskrift. Uddybningsarb.</i>	21
		<i>Dybde for. Rett. til svensk Søkort.</i>	927
		<i>Midlt. udl. Lystd. ind.</i>	205
		<i>Søm. fl.</i>	384
		<i>Sillåsen. Midlt. Fyr t. 22; Sillåsen Fyr t.</i>	
		<i>Ispeudde Fyr for. Skäggenäs Fyr nedl.</i>	
		<i>Hatten Kltd. ind.</i>	1155
		<i>Öland W.-Kyst. Borgholms Havn. For-</i>	
		<i>ningstd. midlt. fl.</i>	960
		<i>Sejlløbet uddybet. Sejladsforskr.</i>	360
		<i>Lystd. ind. f. Vinter. 452; do. genudl.</i>	531
		<i>Slottsbredan. Nyt Fyr t. Lystd. ind.</i>	1294
		<i>Slottsbredan. Søm. ind.</i>	1331
		<i>Mönsterås Indsejl. Fyr sl. f. Vinter. 414;</i>	
		<i>do. atter t.</i>	511
		<i>Mönsterås Indsejl. Lodstj. midlt. indst.</i>	
		<i>415; do. genopt.</i>	512
		<i>Mönsterås Indsejl. Oknö. Nyo Ledefyr t.</i>	
		<i>1566; do.</i>	1593
		<i>Öland N.-Kyst. Lystd. ind. Bifyr t. 483;</i>	
		<i>Lystd. genudl. Bifyr sl.</i>	532
		<i>Öland E.-Kyst. Hügby Fyr elektrificeret.</i>	1332
		<i>Bombekastnings- og Skydeøvelser.</i>	937
		<i>Skärlov. Fiskerfyr opført.</i>	1594
		<i>Fyr midlt. sl. 484; do. atter t.</i>	601
		<i>Opl. o. Sejlløb og Afm. Minor udl. 23;</i>	
		<i>do. 641; Minor fj. Opl. om Sejlløb.</i>	1266
		<i>Segestad S. Vraglystd. ind. f. Vintor.</i>	416
		<i>Öland—Gottland. Telegrafkabel fj.</i>	1364
		<i>Gottland. Tingstäde Kystradiost. lukket indtil</i>	
		<i>videre.</i>	808
		<i>Gottland W.-Kyst. Burgsvik NW. Marboda</i>	
		<i>Fyr. Opl. om Pl.</i>	1033
		<i>St. Karlsö SE. Hammarudden. Grund.</i>	745
		<i>Visby. Radiomaster opf. 1034; do. opf.</i>	1109
		<i>Skydeøvelser.</i>	938
		<i>Indsejl. sp. 809; do.</i>	1425
		<i>Gottland N.-Kyst. Kappelshamn Havn. Skibs-</i>	
		<i>fartshindring. Søm. midlt. udl.</i>	697
		<i>Färösund. Forb. m. Ankring.</i>	28
		<i>Gottland E.-Kyst. Färösund S.-lige Indsejl.</i>	
		<i>Bombekastn.- og Skydeøvelser.</i>	1267
		<i>Gottland E.-Kyst. Färösund. Indsejl. sp.</i>	
		<i>29; do.</i>	1426
		<i>Slite. Søm. midlt. udl. ved Losseplads.</i>	361
		<i>Slite S. Bombekastningsøvelser.</i>	974

Sverige.

<i>Trelleborg—Falsterbokanalén. Sejlanvisn. af</i>			
<i>Hensyn t. Minefaren.</i>	15		
<i>Trelleborgs redd Lys- og Fltd. midlt. omb.</i>			
<i>med Lystd. 598; Lys- og Fltd. genudl.</i>			
<i>Lystd. ind. 679; Lys- og Fltd. midlt. omb.</i>			
<i>med Lystd. 1264; Lys- og Fltd. genudl.</i>	1450		
<i>Trelleborg SSE. Vrag rapp.</i>	762		
<i>Kullagrund. Smygehuk SW. Lys- og Fltd.</i>			
<i>midlt. omb. med Lystd. 744; Lys- og</i>			
<i>Fltd. genudl.</i>	882		
<i>Ystad redd Lys- og Fltd. midlt. ind. 1265;</i>			
<i>do. genudl.</i>	1329		
<i>Ystad SE. Skydeøvelser.</i>	959		
<i>Ystad S. t. E. Undervandshindr.</i>	935		
<i>Simrishamn. Opl. om Fyr.</i>	1299		
<i>Simrishamn NE. Vrag.</i>	1168		
<i>Kivik N. Skydeøvelser 449. 529. 599. 1231.</i>	1293		
<i>Ahus E. Skydeøvelser.</i>	696		
<i>Hanöbukten. Skydeøvelser.</i>	883		
<i>Sölvesborg Indsejl. Søm. ind.</i>	855		
<i>Sölvesborg Indsejl. Bnake ødel. 413; do.</i>			
<i>genopf.</i>	1452		
<i>Hanöbukten. Torsö. Fyr for.</i>	1451		
<i>Ronneby Skærgaard. Midlt. udl. Søm. ind.</i>	1370		
<i>Karlskrona W.-lige Indsejl. Skibsfartshindr.</i>			
<i>udl. Adv.</i>	16		
<i>Karlskrona Skærgaard. Hasslö W. Nye Fyr</i>			
<i>t. Fyr nedl.</i>	549		
<i>Sejladshindr.</i>	17		
<i>Søm. midlt. udl.</i>	18		
<i>Opl. om Skydebane.</i>	664		
<i>Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindr.</i>			
<i>udl.</i>	19		
<i>Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner</i>			
<i>Svanhalla. Torhamn NE. Nye Fiskerfyr t.</i>	1424		
<i>Yttre Stengrund. Lys- og Fltd. midlt. fl.</i>	382		
<i>Kalmarsund. Sejlløbet til Kristianopol. Søm-</i>			
<i>udl.</i>	856		
<i>Fyrsk. ind. f. Vinter. 450; Lystd. midlt.</i>			
<i>udl. 530; Fyrsk. genudl. Lystd. ind.</i>	600		
<i>Öland W.-Kyst. Degerhamn Indsejl. Opl.</i>			
<i>om Dybde.</i>	550		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Faludden</i> . Redningsst. nedl. <i>Herrevik</i> .		<i>Nåttarö</i> . Fyr for.....	457
Redningsst. opr.....	1595	<i>Landsort—Dalarö</i> Sejløb. <i>Östra Röko</i> .	
<i>Golland S.</i> Kyst. <i>Hoborg</i> Fyr. <i>Hoborgs rev</i>		Lodsartøjs Pl.	32
Lys- og Fltd. Navneforandr.....	385	<i>Nynäshamn</i> . Kabler udl.....	642
<i>Hoborgs rev</i> . Lys- og Fltd. ind. midlt.		<i>Huvudskär</i> . Bombekastn.- og Skydeøvel-	
698; do. 757; do. genudl.....	973	ser 1269; Skydeøvelser	1427
<i>Arholma</i> og <i>Landsort</i> . Anv. ang. Ankring..	24	Kabler udlagt. Forb. mod Ankring.....	1583
<i>Kräkelund SSE</i> . Lys- og Fltd. midlt. ind.		<i>Sandhamn—Huvudskär</i> . Bombekastn.-	
386; do. midlt. erst. med Lystd. 533; do.		og Skydeøvelser	1295
genudlagt.....	1132	<i>Fjällång E. Valö NE</i> . Grund	1296
<i>Hävringe—Kräkelund</i> . Miner udl.....	30	<i>Hårsfjärden</i> . Ankr. og Fortøjn. forb.....	35
<i>Kungsgrund SSW</i> . Vraglystd. midlt. ind.		<i>Hårsfjärden</i> . Skydeøvelser.....	1428
858; do. genudl.	961	<i>Huvudskär NE</i> . Skydeøvelser.....	36
<i>Västerviks Skærgaard</i> . Bombekastn.- og		<i>Dalaröström</i> . Forskr. vedr. Sejlads i Is-	
Skydeøvelser.....	1268	rende.....	429
<i>Västervik</i> Havn. Fyr sl. efter Paasejl. 1060;		<i>Aspö—Jutholmen</i> . Kabel udl. Forb. mod	
do. genopført og t.....	1149	Ankring.....	458
<i>Algårtsudde</i> . Vrag afm. 453;		Sejlløbet <i>Landsort—Södertälje</i> . <i>Igelsta</i> Fyr	
Vrag fj. Vragafm. ind.....	890	for.....	1636
Sejlløbet <i>Häradskär—Storkläppen</i> . <i>Ljus-</i>		<i>Stora Vindåsen</i> . Lystd. ind. f. Vinter 682;	
<i>klabb</i> og <i>Svartbådan</i> Fyr for.....	1557	do. genudl.....	723
Sejlløbet <i>Arkö—Häradskär</i> . <i>Barösund</i> . Lods-		<i>Nämdöfjärden</i> . Søm. ind.....	976
fartøj ind.....	1453	Sejlløbet <i>Nämdöfjärden—Kanholmsfjärden</i>	
Sejlløbet <i>Arkö—Mem</i> . Fyr sl. f. Vinter 454;		mellem <i>Runmarö</i> og <i>Fågelbrolandet</i> . For-	
do. atter t.....	834	skr. vedr. Sejlads i Isrende.....	430
<i>Slätbaken</i> . Sejlløbet <i>Arkö—Mem</i> . <i>Fårhol-</i>		<i>Stockholm</i> Havn og <i>Alvik</i> . Forb. mod	
<i>men</i> Fyr for.....	1558	Berøring af Tømmerflaader	699
<i>Arkö SE</i> . <i>Norra Utterklubben</i> Fiskerfyr.		<i>Stockholms</i> Havn. Dykkerarbejder.....	939
Brændetid for.....	1300	<i>Stockholms</i> Havn. <i>Karl Johansslusen</i> . Tids-	
<i>Gränsö sten</i> . Lystd.'s Lanterne fj. f. Is 417;		punkter for Passage.....	859
Lystd. ind. f. Vinter 455; do. genudl. 551;		<i>Stockholm</i> . Kabler udl. Forb. mod An-	
Lystd.'s Lanterne fj. f. Is 602; do. atter		kring.....	1036
paasat.....	764	<i>Lilla Värtan</i> . Lystdr. udl. Forb. mod	
Opl. o. Omraader, over hvilket Skydn. fra		Ankring.....	37
Flyvemask. mod Luftmaal kan finde Sted		<i>Lilla Värtan</i> . <i>Stockholms</i> Afmagnetise-	
<i>Välargrund SE</i> . Lys- og Fltd. midlt. ind.		eringsstation. Lystdr. omb. m. Tønde-	
765; do. genudl.....	962	bøjer for Vinter. 485; Lystdr. genudl.	
<i>Hävringe</i> . <i>Norra Kränkan</i> Fyr SE. Vrag..	1527	Tøndebojer udl.....	928
Sejlløbet <i>Oxelösund—Arkö</i> forbi <i>Marö</i> . Søm.		<i>Lilla Värtan</i> . <i>Stockholms</i> Afmagnetise-	
udl.....	835	eringsstation midlt. lukket 486; do. 963;	
<i>Hävringe</i> Indsejl. <i>Västra Korpen</i> Fyr for...	810	do.....	1637
<i>Norrköping</i> Indsejl. Opl. om Fyr. Søm.		<i>Lidingö Brevik—Skuru</i> . Undervandskabel	
midlt. udl. 603; Opl. om Fyr. Midlt. udl.		udl.....	769
Søm. ind.....	811	<i>Fjäderholmarna</i> . Forb. Omr. 38; do....	666
Fyr midlt. sl.....	1634	<i>Lidingö—Ormingelandet</i> . Bøje udl. Adv.	1270
<i>Oxelösund</i> . Skydeøvelser.....	26	<i>Långholmsfjärden</i> . Søm. fl.....	977
<i>Marsviken</i> . Bombekastningsøvelser.....	27	<i>St. Höggarn</i> . Forskr. vedr. Sejlads i Is-	
<i>Algersgrund</i> . Lystd.'s Lanterne fj. f. Is 456;		rende.....	431
do. genanbragt.....	513	<i>Lilla Värtan</i> . Sunkne Betonpontoner....	1277
Lystd.'s Lanterno fj. p. Gr. af Is 604;		<i>Vaxholm</i> . Søm. udl.....	667
do. atter paasat.....	766	<i>Lindalsundet E</i> . Sejladsforskr.....	39
<i>Stockholms Skærgaard</i> og Farvandet ved		<i>Stora Värtan</i> . <i>Näsbypark</i> . Afløbsledn.	
<i>Oxelösund</i> . Forbud mod Ankring.....	31	udl.....	1297
<i>Havstensund—Grebbe stad</i> . Skydeøvelser...	206	<i>Vaxholm</i> Fæstningsomr. Miner udl.....	40
Sejlløbet <i>Södertälje—Sävösund—Oxelösund</i> .		<i>Husaröleden</i> . Søm. fl.....	978
Lystd. midlt. sl. 1035; do. atter t.....	1061	<i>Högmarsö</i> Havn. Grund.....	1298
Lystdr. ind. f. Vinter. 418; do. genudl.		<i>Tröskeln</i> . Lystd. ind. f. Vinter. 459; do.	
746; Lystd. atter t.....	768	genudl.....	891
Sejlløbet <i>Landsort—Sävösund</i> . Midlt. Lystd.		<i>Humlö—Svartnö</i> . Brobygningsarb. Sejl-	
udl. 767; do.....	812	løb midlt. lukket	724
<i>Enskär</i> . Baake opf.....	514	<i>Käpellskär</i> . Kabel udl.....	643
<i>Nyköping</i> Indsejl. Fyr sl. f. Vinter. Lystd.		<i>Norrtälje</i> . Luftfyr for.....	487
ind.....	195	Luftfyr sl. indtil videre.....	611
<i>Nyköping E</i> . Skydeøvelser. Adv.....	515	<i>Arholmalobet</i> . Forb. mod Ankring.....	633
<i>Stockholms Skærgaard</i> . <i>Arholma</i> . <i>Svenska</i>		<i>Lidö—Idö</i> . Kabel udl.....	644
<i>Högarna</i> . <i>Huvudskär</i> . Forb. Løb.....	33	<i>Björköfjärden</i> . <i>Välö</i> . Fortøjningstr. udl.	683
Miner udl. Adv.....	34	<i>Arholma</i> . Kabel udl.....	645
<i>Herrhamraleden</i> . Arbejder med Dykker..	975	<i>Simpnäs</i> . Nyt Luftfyr t.....	516
<i>Herrhamraleden</i> . Nye Fyr tændt 1394;		<i>Näskubben</i> Fyr for.....	860
<i>Bottenholmen</i> Fyr for.....	1635	<i>Simpnäsclubb</i> . <i>Näskubben</i> . Fyr for.....	488

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Arholma angöring</i> Lys- og Fltd. ind. f. Vinter 419; do. genudl.....	861	<i>Holmögadd.</i> Uds. af Radiotaagesign. indst. f. Vinter. 461; Radiotaagesign. atter i Virksomhed	815
Adv. for Fiskeredskaber.....	770	<i>Norrbysskär.</i> Sejlløbet <i>Norrbysskär—Norrbystrand.</i> Fyr for. 1278; do.....	1431
<i>Alandshavet.</i> Skydeøvelser 668; do.....	1490	<i>Fjärdgrund</i> Fyr for.....	1111
<i>Väddö E.-Kyst. Måstrundet</i> NW. Skydeøvelser.....	1100	<i>Skellefteå</i> Indsejl. Forb. mod Ankring.....	701
<i>Alandshavet. Bottniske Bugt.</i> Fyr midlt. sl.	892	<i>Rönnskär</i> Fyr for.....	1170
<i>Öregrundskærgeard. Väddö Kanal.</i> Afviserværk ved <i>Elmsta</i> Bro under Rep.....	1596	<i>Piteå</i> Indsejl. Ledebaaker opf.....	1171
<i>Grisslehamn—Fogdö—Singö.</i> Kabler udl. Forb. mod Ankring.....	432	<i>Piteå</i> Indsejl. Søm. ind.....	1038
<i>Öregrundskærgeard.</i> Forb. mod Ankring..	634	<i>Luleå</i> Anduvn. Skydeøvelser 1381; do. afsluttet	1584
Midlt. Sejlløb og Lodsforv.	42	<i>Luleå Skærgeard.</i> Bombekastnings- og Skydeøvelser	534
Lystdr. ind. f. Vinter. 420; do. genudl....	813	Bombekastningsøvelser	1199
Kabel udl. Forb. mod Ankring.....	1559	<i>Luleå</i> Indsejl. Ledebaaker opf. Baake for.	363
<i>Södra Kvarken.</i> Minespærring. Adv.....	41	<i>Luleå</i> Havn. <i>Tjuvholmssundet.</i> Midlt. Fyrbelysn. for Uddybningsarb.	1334
<i>Öregrundsgrepen</i> W.-lige Del. Bombekastnings- og Skydeøvelser	1232	<i>Tjuvholmssundet.</i> Uddybningsarb.	941
<i>Öregrundsgrepen.</i> Lystdr. ind. f. Vinter. 421; Lys- og Fltd. genudl.	862	<i>Luleå.</i> Opl. om Radiost.	816
<i>Grepen</i> Fyrsk. ind. f. Vinter. Lodstj. midlt. indst. 422; Fyrsk. genudl. Lodstj. genopt. 836; Lodstj. indst.....	1380	<i>Rödskallen.</i> Udsendelse fra Radiofyr oph. f. Vinter. 391; Radiofyr atter i Virksomhed	943
<i>Grepen</i> Fyrskib ombyttet med Reservfyrskib f. Vinter.....	1429	Lodstj. indst. f. Vinter. 199; do. genopt..	966
		<i>Luleå E. Hindersjöfjärden.</i> Skydeøvelser 1382; do. afsluttet	1585
		<i>Boden</i> Radiost. lukket for Skibstrafik f. Vinter. 200; do. atter aabnet.....	865
		<i>Karlsborg.</i> Skydeøvelser.....	1039
		<i>Malören.</i> Lodstj. genopt. 967; Lodsstation lukket for Vinter.....	1659
Bottniske Bugt.			
Sverige.			
Bottniske Bugt.		Finland.	
Fyr sl. f. Vinter.	389. 390. 463	Bottniske Bugt.	
Kyst-, Lede- og Havnefyr sl. f. Vinter....	201	<i>Brahestad</i> Indsejl. Ledebaaker for.	494
Fyr atter t.....	517. 684. 814. 864. 895. 942	<i>Monäs</i> Sejlløb. Afm. og Sejlløb for.....	747
Fyrskibe ind. f. Vinter.	198. 208. 462	Sejlløbet <i>Björkskär—Stubben.</i> Søm. ind....	748
Fyrskibe genudl.....	884. 894. 965	Sejlløbet <i>Ytteruddskär—Stubben.</i> Nyt Søm. udl.	749
Lystdr. ind. f. Vinter. 196. 197. 207. 362	387. 388. 423. 460. 1597. 1608. 1638. 1658	<i>Bergö</i> Sejlløb. Afm. for. 495; Opl. om Ledebaake	552
Lystdr. genudl.....	837. 863. 893. 940	<i>Södra Kvarken.</i> Færligt Omr. Adv.....	364
	964. 1150. 1169. 1177. 1178. 1200	<i>Alandshavet. Märket</i> Fyr. Lysvinkler for... 1609	
<i>St. Läget</i> E. Søm. midlt. udl.....	1037	<i>Skärgårdshavet.</i>	
<i>St. og L. Korssten</i> W. Søm. midlt. udl.		<i>Aland.</i> Miner udl. Sejladforskr.	47
<i>Pälzen</i> W. Søm. fl.....	1005	<i>Aland. Dänö-Gamlen</i> Baake genopf. ikke	1216
<i>Kilskär.</i> <i>Björn</i> Fyr SSE. Fiskerfyr t.....	1301	<i>Lypertö.</i> Nyt Søm. udl.	470
<i>Björn</i> Fyr SSE. <i>Hällnäs</i> Fiskerfyr for....	1528	Sejlløbet <i>Lohm—Stora Sottunga.</i> Nye Ledebaaker opf.	496
<i>Löfstabukten.</i> Skydeøvelser.....	43	Sejlløbet <i>Utö—Järngrynnan.</i> Dybde ændret. Afm. for.....	1610
Bombekastningsøvelser	1233	<i>Abo Skærgeard. Utö—Längan (Norra Grimsöararne)</i> Baake genopf. ikke.....	1217
<i>Löfstabukten</i> N. <i>Björn</i> Fyr W. Skydeøvelser 1175; do.	1430	Sejlløbet <i>Korpo—Ruotsalainen Järvisaari.</i> Søm. fl.	471
<i>Skutskär</i> ENE. Skydeøvelser	44	<i>Ingeniör Pettersson (Seilinriutta)</i> Fyr for.	497
<i>Gävlebukten. Gärdskär</i> Fiskerfyr for.....	1529	<i>Abo Skærgeard. Abo</i> Indsejl. <i>Erstan.</i>	
<i>Skutskär</i> og <i>Harnäs.</i> Toldstation nedl... 1530		<i>Kuwa</i> Red. Vrag afm.	1454
<i>Gävle</i> Havneomr. <i>Fredriksskanshamnen.</i> Fyr nedl.	1531	<i>Abo Skærgeard. Kalkudd</i> Fyr for.....	1611
<i>Gävle.</i> Sejlløb sp. Afm. ind.....	45	Sejlløbet <i>Erstan—Hangö.</i> Ledefyr fl.	472
<i>Västra Banken.</i> Lys- og Fltd. bortdr. 1302; do. genudl.....	1333	Sejlløbet <i>Lohm—Stora Sottunga.</i> Nye Ledebaaker opf.	473
<i>Norrundet</i> Indløb. Indsejlingsfyr midlt. sl. 725; Fyrbelysn. for.....	771	Sejlløbet <i>Hangö—Högsåra.</i> Nye Ledebaaker opf.....	474
<i>Härnösand.</i> Radiost. midlt. lukket	605	<i>Abo Skærgeard.</i> Sejlløbet <i>Hangö—Högsåra.</i> Nye Fyr t.....	1612
<i>Bergö</i> fiskehamn Fyr for.....	433	Sejlløbet <i>Hangö—Löfö—Brändö.</i> Søm. fl.	475
<i>Brämön</i> Stormvarselst. fl.	1176	Sejlløbet <i>Hangö—Jungfrusund. Lill Ångesö.</i> Ledebaake for.....	476
<i>Stockvik.</i> Havneudvidelse	1303		
<i>Sundsvall</i> Indsejl. <i>Sundsvall hamn</i> Fyr nedl.	838		
<i>Nedre Ångermanälven.</i> Telefonkab. udl....	700		
<i>Ångermanälven.</i> Kabel og Kabelfyr fl....	606		
Udsendelser fra Radiofyr midlt. for.....	46		
<i>Järnäs</i> Havn. Vrag bortspr.....	1532		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Finske Bugt.			
<i>Hangö Skærgaard. Granskärsharu Fyr for...</i>	1179	<i>Pillau Anduvn. Forb. mod Ankring og Fiskeri.</i>	59. 60
<i>Hangö Anduvn. Fyr sl.</i>	1180	<i>Pillau. Deviationsbaaker nedr.</i>	499
<i>Hangö. Gustafsvärn övre Fyr for.</i>	1201	<i>Frisches Haff. Pillauer Rinns E. Vrag afm. 983; Vrag fj.</i>	1240
<i>Hangö S. Fyr sl.</i>	1181	<i>Pillau. Pillauer Rinne. Opl. om Søm.'s Pl. 772; do. 1491; do.</i>	1561
<i>Lystdr. ind.</i>	1182	<i>Danzig Bugt. Pillau Forhavn. Taagsegnalst. nedl.</i>	614
<i>Hangö—Hästö Busö. Baaker fj. Baake opf. Søm. for. 1183; Fyr for. 1202; Fyr sl.</i>	1203	<i>Pillau Anduvn. Lodstvang.</i>	1467
<i>Ekenäs. Kråkholmen. Ledefyr atter t.</i>	1204	<i>Brüsterort WSW. Skibsfartshindr. rapp.</i>	435
<i>Helsingfors Havneomr. Nye Søm.</i>	392	<i>Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindr. udl. Adv.</i>	61
<i>Sejlløbet Helsingfors—Kotka. Mjölö Fyr. Lysvinkler ændret</i>	1613	<i>Pillau W. t. S. Skibsfartshindr. udl.</i>	62
<i>Vätskärs Havn. Vrag afm.</i>	393	<i>Kahlberg. Forb. Omr.</i>	63
Estland.		<i>Kahlberg. Forb. mod Ankring og Fiskeri.</i>	64
<i>Vigrund SW. Vrag</i>	869	<i>Neufähr E. Vrag 646; do. fj.</i>	672
<i>Juminda N. Farligt Omr. oph.</i>	434	<i>Neufähr Søm. for.</i>	1653
<i>Lahepere Bugt. Skydeomr.</i>	394	<i>Neufahrwasser. Advarselssignaler</i>	1652
<i>Rooger Wiek. Forb. mod Ankring og Fiskeri 48; Forb. Omr. udv.</i>	1239	<i>Westerplatte N. Mindre Dybde rapp.</i>	365
<i>Moon- og Wormssund. Afm. for.</i>	896	<i>Adlershorst E. Omr. for Kompassundersøgelser 773; Lystd. udl.</i>	840
<i>Moonsund. Opl. om Vrag</i>	979	<i>Gotenhafen. Sejladsforskrift</i>	65
<i>Riga Bugt. Sp. Omr.</i>	49	<i>Signal ved Passage af Hela</i>	66
<i>Pernau. Opl. om Dybde</i>	980	<i>Gotenhafen Anduvn. Vrag afm. 578; Vrag fj.</i>	615 67
Letland.		<i>Skydeøvelser</i>	67
<i>Riga Bugt. Dünamünde W. Sp. Omr. 50; Sp. Omr. udv. og afm.</i>	571	<i>Putziger Wiek. Forb. Omr. og Ankerpl. Opl. om Ankerpl. 68; Søm. udl. 870; do.</i>	898
<i>Domesnäs SE. Skydeomr.</i>	612	<i>Putziger Wiek. Tønde inddr.</i>	1113
<i>Domesnäs W. Midlt. Skydeomr.</i>	1064	<i>Putziger Wiek. Vrag fj. Lystd. inddr.</i>	1114
<i>Domesnäs W. Vrag afm. 1063; Vrag forg. efters. Vragafm. ind.</i>	1533	<i>Putziger Wiek. Hexengrund. Skydeomr.</i>	1066
<i>Domesnäs W. Opl. om Vrag's Pl. 981; Vragafm. for.</i>	1062	<i>Putziger Wiek. Skydeøvelser</i>	69
<i>Vrag</i>	1466	<i>Putziger Wiek. Søm. ind.</i>	929
<i>Windau Indsejl. Forb. mod Ankring og Fiskeri</i>	1335	<i>Putziger Wiek. Vrag afm. 1654; do.</i>	1661
<i>Backofen NW. Vragafm. for. 395; Vraglystd. genudl. 613; Opl. om Vrag's Pl. 982; Opl. om Vraglystd. og Vrag</i>	1065	<i>Putziger Wiek. Sp. Omr. 579; do.</i>	1336
<i>Pawlowsk Havn NW. Vrag</i>	1304	<i>Putziger Wiek. Heisternest. Søm. ind. f. Is</i>	553
<i>Steinort WNW. Vrag</i>	1660	<i>Hela. Baaker fj.</i>	1365
<i>Libau Anduvn. Vrag afm.</i>	1534	<i>Rixhöft N. Vrag</i>	1562
Tyskland.		<i>Stilo NE. Dybde over Vrag. Vragvager ind.</i>	1067
<i>Signaler forb. i tyske Farv.</i>	51	<i>Leba ENE. Vrag 1535; do. afm.</i>	1640
<i>Østersøkysten. Sommerafm. udl.</i>	885	<i>Rowe Banke. Søm. bortdr.</i>	1655
<i>W.-lige Østersø. Fyr midlt. sl.</i>	52	<i>Stolpmünde. Sejladsforskr. 436; do.</i>	647
<i>W.-lige Østersø. Lodstvang</i>	53	<i>Stolpmünde W. Skydeøvelser 536; Skydeomr. udv. 616; Skydeøvelser</i>	899
<i>W.-lige Østersø. Sejladsforskr.</i>	54	<i>Stolpmünde NW. Skydepl. Adv.</i>	648
<i>Warnemünde—Gedser. Forb. mod Ankring.</i>	55	<i>Stilo—Jershöft. Forb. Omr.</i>	1241
<i>Memel NW. Vrag</i>	1639	<i>Rügenwaldermünde Havn. Dybde i Indsejl. 580; Dybde i Indsejl. atter norm.</i>	984
<i>Memel Anduvn. Sejladsforskrift</i>	56	<i>Stolpe Banke N. Lystdr. udl.</i>	702
<i>Opl. om Vrag</i>	396	<i>Funkenhagen—Jershöft. Forb. Omraade 70; do.</i>	649
<i>Skydeomraade</i>	57	<i>Jershöft NW. Forb. Omr.</i>	1242
<i>Memel. Seetief. Forb. mod Ankring 535; do.</i>	577	<i>Nest. Skydeøvelser 71; Fast Skydeomr.</i>	1383
<i>Baaker nedr.</i>	498	<i>Funkenhagen NW. Oderbank SE. Afm. ind.</i>	871
<i>Nidden NNW. Vrag</i>	1626	<i>Kolberg E. Skydeøvelser</i>	1662
<i>Rositten NNW. Vrag</i>	1560	<i>Kolberg NE. Sp. Omr. 72; Rügenwalde W. Fast Skydeomr.</i>	1468
<i>Cranz N. Sp. Omr.</i>	397	<i>Kolberg N. Skydeomr. 73; Sejladsforskr.</i>	617
<i>Frisches Haff. Königsberger Seekanal. Vrag afm. 1112; do. fj.</i>	1133	<i>Kolberg NW. Skydeøvelser</i>	1492
<i>Königsberger Seekanal. Sejladsforskrift</i>	58	<i>Fast Skydeomr.</i>	1641
<i>Brüsterort. Skydeomr. Opl. om Skiver og Tdr.</i>	897	<i>Kolberg W. Skydeøvelser. Adv. 872. 900. 1068. 1243. 1384. 1432 (Rettelse).</i>	944 1536
		<i>Rügen—Bornholm. Kolberg. Forsøg med Raketter og Lysbomber</i>	1218
		<i>Pommerske Bugt. Dievenow NW. Vrag afm. 873; Vrag fj.</i>	1244
		<i>Dievenow NW. Vrag</i>	537

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Swinhöft</i> NNW. Vrag afm.....	1537	<i>Prohner Wiek</i> . Skydeomr.....	78
<i>Swinhöft</i> NW. Vrag afm.....	703	<i>Darsser Ort</i> NNW. Vrag 1493; do. afm.	
<i>Swinemünde</i> N. Vrag afm.....	1685	1516; Rett. 1547; Gennemsejlingsaabning	
<i>Swinemünde</i> . Adv. t. Søfarende.....	74	afm. 1564; do.....	1642
<i>Alte Swine</i> . Duc d'Albe til Deviations-		<i>Warnemünde</i> . <i>Warnow</i> . Uddybningsarbejder	
undersøgelser opf.....	820	79; Opl. om Uddybningsarb.....	945
<i>Mellinfahrt</i> . Uddybningsarb. 618; do. afsl.	803	<i>Mecklenburg Bugt</i> . <i>Warnemünde</i> N. Vrag	
<i>Swine</i> . <i>Kaisersfahrt</i> . Vrag afm. 1280; Opl.		rapp. 842; do. afm.....	877
om Vrag 1337; Vrag fj.....	1385	<i>Warnemünde</i> N. Vrag.....	538
<i>Stettin—Swinemünde</i> . <i>Stettiner Haff</i> . Til-		<i>Warnemünde</i> W. <i>Diedrichshagen</i> . Skyde-	
sanding. Sejladsforskr.....	75	øvelser.....	80
<i>Stettiner Haff</i> . <i>Grosses Stettiner Haff</i> . <i>Haff-</i>		Skydeomr.....	1666
<i>rinne</i> E. Forb. Omr.....	1245	<i>Wismar Bugt</i> . Skydeøvelser.....	987
<i>Haffrinne</i> . Vrag afm. 740; Vrag fj.....	774	<i>Wismar Bugt</i> . <i>Grosses Tief</i> . Sø. midlt.	
<i>Grosses Haff</i> . <i>Haffrinne</i> W. Vrag afm....	1279	omb.....	1433
<i>Grosses Haff</i> . <i>Haffrinne</i> . Vrag afm.....	1663	<i>Lübeck Bugt</i> . <i>Bollenhagen—Rosenhagen</i> .	
<i>Grosses Haff</i> . Midlt. Skydeomr.....	841	Fareomraade.....	1396
<i>Kleines Haff</i> . Sp. Omr. 582; do. frigivet..	1115	<i>Lübeck Bugt</i> . Forb. Omr. 81; do. att. fri-	
<i>Pommerske Bugt</i> . <i>Heringsdorf</i> NE. Vrag		givet.....	905
afm. Sejladsforskr. 581; Vrag fj.....	1305	<i>Lübeck Bugt</i> . <i>Pelzerhaken</i> Fyr SE. Forb.	
<i>Heringsdorf</i> NE. Vrag afm. 1091; Vrag fj.	1338	Omr. Opl. om Afm.....	82
<i>Heringsdorf</i> NE. Vrag afm.....	1664	<i>Lübeck Bugt</i> . <i>Pelzerhaken</i> NE. Forb.	
<i>Swinemünde</i> Red. Vrag afm. 901; Vrag fj.	1156	Omr.....	1281
<i>Swinemünde</i> NW. Vrag.....	1069	<i>Neustädter Bugt</i> . Fareomraade.....	1397
Vrag afm.....	1395	<i>Lübeck Bugt</i> . <i>Neustädter Bugt</i> . Lossepl. afm.	1539
<i>Greifswalder Oie</i> SE. Vragafm. for.....	1538	<i>Trave</i> . <i>Herrenbrücke</i> E. Vrag 1220; do. fj.	1306
<i>Greifswalder Oie</i> SE. Vrag afm. 874; Vrag-		<i>Fehmarn</i> E. Undervandshindr.....	1629
afm. for. 1070; do.....	1538	<i>Femer Bælt</i> . <i>Marienleuchte</i> Fyr E. Vrag..	1151
<i>Greifswalder Oie</i> E. Vrag afm. 1071; Vrag		<i>Marienleuchte</i> N. Vrag.....	704
fj. Afm. inddr.....	1116	<i>Wester-Markelsdorf</i> NW. Vrag.....	775
<i>Greifswalder Oie</i> . Forb. Omr.....	1246	<i>Kieler Bugt</i> . <i>Wester-Markelsdorf</i> WNW.	
<i>Greifswalder Bodden</i> . <i>Osttief</i> . Dampskib sat		Vrag.....	988
paa Grund.....	875	<i>Neuland</i> NNE. Vrag.....	1434
Kabel fj. Kabeltdr. ind.....	1665	<i>Gabels Flak</i> ENE. Vrag 1307; do. afm....	1339
<i>Gross-Stubber</i> . Baake ødel.....	1013	<i>Gabels Flak</i> E. Vrag afm.....	906
<i>Klein-Stubber</i> . Vrag 1014; do. fj.....	1219	<i>Gabels Flak</i> E. Lys- og Kltid. udl. 650;	
<i>Greifswalder Bodden</i> Anduvn. Sp. Omr....	1012	Opl. om Vrag 843; Vrag fj. Lys- og	
<i>Rügen</i> E.-Kyst. Kabelfelt. Forb. mod An-		Kltid. ind.....	1248
kring og Fiskeri.....	76	<i>Schönberg</i> NE. Vrag.....	907
<i>Sollin</i> E. Vrag afm. 741; Vrag fj.....	1157	<i>Gabels Flak</i> SE. Vrag 908; do. afm. 946;	
<i>Nord-Perd</i> ENE. Vrag 1469; Opl. om		Dybde over Vrag. Afm. inddr.....	1136
Dybde over Vrag 1563; Opl. om Vrag		<i>Kolberger Heide</i> . Vrag.....	947
Pl.....	1627	Kabelfelt. Forb. mod Ankr. og Fiskeri..	83
<i>Sellin</i> E. Vrag afm.....	1134	<i>Schönberg</i> Bk. NNW. Opl. om Flaade.	
<i>Rügen</i> NE. Sejladsforskr.....	583	Adv.....	84
<i>Arkona</i> NE. Vrag.....	1628	<i>Kieler Fjord</i> . Undervandshindringer. Adv.	85
<i>Rügen</i> N.-Kyst. <i>Bug</i> . Opl. om faste Skyde-		<i>Friedrichsort</i> Fyr ødel. 1340; do. atter i	
omr.....	584	Orden.....	1386
<i>Rügen</i> W. <i>Gellenstrom</i> . Sejløb for.....	398	<i>Bülk</i> NE. Forb. mod Ankr. og Fiskeri..	86
<i>Stralsund</i> E.-lige Sejløb. Sø. omb. 902;		<i>Kiel</i> Havn. <i>Möllenort</i> W. Sø. midlt. udl.	88
Fyrbaake genopf. Sø. ind.....	1205	<i>Hollenau</i> Red. Forb. mod Ankring....	87
<i>Zingst</i> NNE. Vrag afm.....	1247	Lystd. 9 for.....	539
<i>Plantagenetgrund</i> NW. Skibsfartshindr. 742;		<i>Schwentine</i> .. Sø. udl. Sejladsforskr. 554;	
Vrag afm.....	822	Sø. ind. Sejladsforskr. oph.....	619
<i>Plantagenetgrund</i> W. Vrag 903; do. afm....	985	Vrag afm.....	1341
<i>Plantagenetgrund</i> NW. Vrag 986; do. 1029;		Passage gennem <i>Kielerkanalen</i>	89
Vrag afm. 1072; Vragafm. for.....	1470	<i>Eckernförde Bugt</i> . Afm. ved Lossepl. ind...	399
<i>Darsser Ort</i> N. Vrag 876; do. afm.....	904	Sø. udl. Forb. mod Ankr. og Fiskeri..	1435
<i>Darsser Ort</i> W. Forb. mod Ankr. og Fiskeri	77	<i>Eckernförde</i> . Tønde udl.....	1656
<i>Stralsund</i> W.-lige Sejløb. <i>Barhöft</i> NE. Til-		<i>Eckernförde Fjord</i> . Forb. Ankringsomr. Forb.	
sanding 821; do. fj.....	1135	Sejladsomr. 90; do.....	91

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

	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
Sundet.			
Danmark.			
<i>Sundet</i> N.-lige Anduvn. Vagtskib	92	<i>Drogden</i> Fyr SW. t. S. Vragbelysn. midlt. sl. 823	
<i>Gilleleje</i> Havn. Dybde i Indløb midlt. aft. Afm. fl. 366; do.	464	<i>Drogden</i> Fyr SSW. Vrag rapp. 1185; do. afm. 1252; Vrag fj. 1272; Vragvager ind. 1344	
<i>Hornbæk</i> Havn. Opl. om Tangfangere.	1158	<i>Stevns</i> Fyr NE. Vrag afm. 1412; Opl. om Afm. af Vrag 1503; <i>Drogden</i> Fyr SW. Opl. om Vrag 1518; Rett. 1581; Opl. om Vragafm.	
<i>Ellekilde Hage</i> . Vrag 1271; do. afm.	1308	<i>Stevns</i> Fyr NE. t. N. Vrag 1616	
<i>Lappegrund</i> Fyrskib midlt. ind. 1565; do. genudl.	1630	<i>Stevns</i> Fyr NNE. (NE.). Vrag 1092; do. afm. 1101; do. 1159	
<i>Helsingør</i> . Havnearb. Kabel udl. 93; do. Havnearb. Adv. 94; do. 635; do. 1249; do.	1667	<i>Kalveboderne</i> . Søm. fl. 202	
Havnefyr midlt. for. Søm. midlt. udl.	1668	<i>København</i> s Havn S. Opl. om Fiskerhavn. 400	
Signalst. indtil videre nedl.	95	<i>Kalveboderne</i> S. Vrag 1540; do. afm. 1566	
<i>Espergærde</i> Havn. Opl. om Havnearb.	866	Sverige.	
<i>Humblebæk</i> Havn. Dybde aft.	96	<i>Sundet</i> N.-lige Indg. Skibsfartshindr. udl. Midlt. Afm. Adv.	107
<i>Sletten</i> Havn Indsejl. Dybde midlt. aft.	97	Sejlruter afm. Sejladsbestem. 108; Vagtskib fl. Taagesign indst. 949; <i>Landskrona</i> — <i>Hälsingborg</i> . Afm. midlt. for. 990; Afm. for.	1567
<i>Rungsted</i> Havn Indsejl. Dybde midlt. aft.	585	Sejlrute for Vinteren.	109
<i>Vedbæk</i> NE. Vrag afm. 886; do. 909; Vrag nedspr. 1184; Opl. om Dybde over Vrag 1221; do. Vragvager ind.	1282	<i>Kullen</i> Fyr. Sign. for Vrag midlt. indst.	110
<i>Taarbæk</i> Havn. Dybde aft.	98	Stumptønde omb. med Lys- og Fløjtetd.	1117
<i>Middelgrunds Fort</i> NE. t. N. Vrag 1548; Opl. om Vrag	1614	<i>Grollegrund</i> W. Lys- og Fltd. midlt. omb. med Lystd. 620; Lys- og Fltd. genudl. Lystd. ind.	750
<i>Middelgrunds Fort</i> W. t. N. Vrag afm. 1455; Vragvager fl. 1480; do. 1502; Elektrisk Lanterne paa Vrag fj. 1517; Vrag fj.	1603	<i>Hälsingborg</i> . Opl. om Ankr. og Fiskeri.	111
<i>Middelgrunds Fort</i> . Forbudt Omr.	1586	<i>Svedberga</i> . Luftfyr t.	1345
<i>Middelgrund</i> W. Kloakledn. Midlt. Skaktø opf. Fyr t.	100	<i>Barsebäck</i> W. Lys- og Fltd. midlt. omb. med Lystd. 968; Lys- og Fltd. genudl.	1041
<i>Middelgrund</i> . Grænser for Lossepl. for.	99	<i>Lommabukten</i> . Skydeøvelser.	540
<i>København</i> . <i>Skudhavn</i> . Opl. om Havnearb.	1040	<i>Malmöredd</i> Fyrsk. midlt. omb. med Reservefyrsk. 1273; Fyrsk. genudl.	1643
<i>København</i> s Nordhavn. Opl. om midlt. Ø.	465	Opl. o. Uddybningsarb.	112
<i>København</i> s Yderhavn. <i>Skudhavn</i> S. Kloakledn. under Udførelse 1015; do.	1222	<i>Flinterenden</i> . Fyrskib og Lystdr. udl.	113
<i>København</i> s Havn. 10 m Bassin N. Kabler fl.	555	<i>Kalkgrundet</i> . Lys- og Fltd. midlt. omb. med Lystd. 791; Lys- og Fltd. genudl.	867
<i>Kronløb</i> . Dybde aft.	101	<i>Oskarsgrundet</i> . Lys- og Fltd. midlt. omb. med Lystd. 685; Lys- og Fltd. genudl.	792
Forb. mod Ankr. og Fiskeri 102; Forb. oph. i <i>Frihavnen</i>	1343	<i>Limhamn</i> W. Vrag fj. Vragafm. ind.	910
<i>København</i> s Yderhavn. <i>Trekroner</i> N. Midlt. Best. om Benyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.	586	<i>Limhamn</i> . Bølgebryder opf. 948; Fyr sl.	1137
<i>Trekroner</i> SW. Søm. midlt. udl.	556	<i>Hölviken</i> . Baake opf.	1309
Fyr midlt. sl. 103; Nyt Fyr opf. 776; do. opf.	1481	<i>Hölviken</i> Fiskerfyr nedl.	793
<i>København</i> . Stormvarsels- og Kulingssign. indst. indtil videre.	104	<i>Falsterbokanalen</i> . Opl. om Fyr.	607
<i>Knippelsbro</i> S. Uddybningsarbejder. Adv.	1250	<i>Skanör</i> Fyr W. Vrag fj. Afm. ind.	1346
Bøje midlt. udl.	105	Smaalandsfarvandet.	
<i>Sydhavnen</i> . Søm. udl. 989; Søm. ind.	1251	Danmark.	
<i>Sydhavnen</i> . <i>Bølvederekanalen</i> . Sp. udl.	367	<i>Bogestrom</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 477; do. atter i Orden.	500
<i>Sydhavnen</i> . Opl. om Uddybning. Afm. for. Slusen i <i>Kalveboderne</i> . Nye Passagesignaler.	1669	<i>Bogestrom</i> . Vandstandsbræt i Uorden 1549; do. atter i Orden.	1631
<i>Flakfort</i> . Forb. Omr.	1471	<i>Bogestrom</i> Forfyr nedl. Nyt Forfyr t.	518
<i>Flakfort</i> Fyr midlt. nedl.	106	<i>Bogestrom</i> gravede Rende. Mindre Sandforskydn. Søm. fl.	114
<i>Kongedyb</i> og <i>Hollænderdyb</i> . Forb. mod Fiskeri	1587	<i>Kalvehave</i> NE. Undervandshindr. forg. eftersøgt.	1366
<i>Nordre-Rose</i> NW. Undervandshindr. forg. efters.	438	<i>Stege</i> Havn. Opl. om Nyankæg og Forandr.	794
<i>Sundet</i> S.-lige Del. Sparring udl.	1615	<i>Gronsvund</i> . Gravet Rende over <i>Tolkebarren</i> . Opl. om Dybde 115. 424. 587. 705. 795. 911. 1042. 1138. 1223. 1347. 1472. 1568. 1672	
<i>Drogden</i> Fyr S. t. E. Vragvager ind.	636		
<i>Drogden</i> Fyr SW. Magnetiske Forst.	1670		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
Tolkerende. Søm. forsv. 1604; do. genudl...	1644	Langeland. Møller nedr.....	502
Vordingsborg E. Opl. om kendeligt Punkt...	991	Onsevig WNW. Vragvager ind.	503
Masnedesund. Skorsten nedr.....	804	Nakskov Fjord. Albuen Fyr NE. Vrag afm.	1617
Midlt. Forb. mod Sejlads ved Masnedesund- broen	117	Eneheje S. Afm. midlt. i Uorden 544; do.	557
Masnedøværkets Havn. Havnearb. 116; do. afsl.	203	atrer i Orden.....	
Opl. om Havnen.....	777	Nakskov Havn. Opl. om Fortøjnings- tønder	653
Vragafm. ind.	489		
Guldborg Sund. Guldborgbroen. Duc d'Alber knækket af Isen 118; Duc d'Alber fj.....	1017		
Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aft.	119		
Femo SE. Vrag nedspr. 824; do.	1550		
Knudshoved S. t. W. Dybde over Vrag 686; do. 934; Vragvager ind. 1348; Dybde over Vrag	1367		
Karreæksmænde. Vandledn. udl.	1283		
Femo N. Vrag nedspr. Vragvager fl. 1160; Vrag nedspr. Vragvager ind.	1645		
Bisserup Hage. Opl. om Palle.....	730		
Vejrø NNW. Undervandshindr. rapp. 478; do. forg. efters.....	508		
Vejrø Lys- og Fltd. genudl.....	651		
Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlt. aft.....	120		
Helleholm Fyr ESE. Vrag yderligere nedspr. Omo Sund. Fyrbelysn. midlt. for. Sejl- anvisn.	817		
Omo NW.-Flak. Vrag afm. 519; Opl. om Vrag 731; Vrag fj. Vragafm. ind.....	912		
Agersø Havn. Dybde aft.....	122		
Skælskør Fjord Anduvn. Søm. forsv. 1322; do. genudl.....	1349		
Skælskør Fjord Indløb. Søm. forsv. 509, do. genudl.	541		
Skælskør Indsejl. Forb. mod Sejlads med stor Fart. Advarselsskilt opsat.....	1234		
Store-Bælt.			
Danmark.			
Faløse Bolsaks E. Undervandshindr. rapp..	542		
Kalundborg Fjord. Vragafm. fl. 543; Vrag fj. 572; Vragafm. ind.....	608		
Mullerup Havn. Dybde aft. 123; Dybde i Indløb aft.....	1018		
Halskov Rev Fyrsk. midlt. ind. 1368; do. genudl.	1473		
Halskov Rev S. Skibsfartshindr. fj.....	1494		
Korsør. Havnefyr ødel. 124; do. genopf..	425		
Korsør Yderhavn. Dybde aft.	125		
Korsør Havn. Opl. om Dybde.....	368		
Sprogø SE. t. E. Vrag rapp. 490; do. afm. 501; do. fj. 652; Vragafm. ind.....	732		
Knudshoved Anlægsmole E. Uddybning foretaget. Opl. om Anlægsmolen.....	825		
Nyborg Fjord. Nyborg Indsejl. Dybde midlt. aft.....	126		
Nyborg Havn. Forbud mod Ankr.....	127		
Opl. om Bedding.....	796		
Vengeancegrund Lys- og Fltd. genudl. 687; do. omb. med Vintersøm.....	1673		
Lundeborg Havn Indsejl. Dybde.....	128		
Lystdr. genudl.....	706		
Langeland W. Elsehoved S. t. E. Vrag ned- spr. Vragafm. ind.....	1323		
Omo Havn Indløb. Dybde midlt. aft.....	129		
Hov Fyr ESE. Vrag fj. 913; Vragafm. ind..	1206		
		Farvandet Syd for Fyn.	
		Danmark.	
		Svendborg Havn. Vrag afm.	1369
		Klørdyb. Opl. om Dybde 130, Sejløb og Afm. for. 688; Opl. om Dybde	733. 1274
		Taastrup—Skarø. Kabel fj.....	1324
		Æroskøbing Havn. Opl. o. Dybde.....	131
		Højstene Lob. Kltd. midlt. inddr. 1139; do. genudl.....	1224
		Skjoldnæs E. Undervandshindr. rapp. 1186; do. forg. efters.....	1446
		Avernako W. Skibsfartshindr. rapp.	914
		Faaborg Anduvn. Dyreborg—Bjørnsø. Kabel fj.....	1325
		Spidstd. udl. 132; do. ind.....	558
		Søm. ind. for Eftersyn 969; do. genudl.....	1073
		Knastegrund. Søm. midlt. ikke paa Pl. 1551; do. atter paa Pl.	1569
		Lille-Bælt.	
		Danmark.	
		Bjørnsknude S. Vragafm. ind. 915; Vrag nedspr.	950
		Trælle Næs. Fyr midlt. fj.	133
		Trelle Næs S. Vrag afm. 1310; Opl. om Vrag 1350; Vrag fj. 1495; Vragafm. ind.	1570
		Bogense Havn Indsejl. Opl. om Dybde 134; Dybde aft. 545; Opl. om Dybde	1102
		Fredericia. Fyr midlt. i Uorden 621; do. atter i Orden.....	1413
		Strib Havn. Vrag fj. Vragafm. ind.....	826
		Lillebæltbroen. Opl. om Lods.....	1519
		Lillebæltbroen W. og E. Fortøjningsbøjer ind.	1571
		Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afm. Adv.	135
		Hejlsminde Havn. Tilsanding	136
		Brandø NW. Vrag fj. Vragafm. for. 916; Vragafm. ind.	1235
		Assens N. Afm. af Skydeomr. ind.....	573
		Aabenraa Fjord. Forb. mod Ankr. og Fi- skerier 743; Afm. ved forb. Omr. ikke paa Plads.....	951
		Aabenraa Fjord. Forb. Omr. 137; Opl. om forb. Omr.	588
		Als Sund S. Østerhage Lystd. genudl. 758; do. atter t.....	1482
		Traneodde Fyr NE. Skibsfartshindr.....	818
		Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Til- sanding 138; Opl. om Dybde i Indsejl...	1152
		Flensborg Fjord. Kegnæs SW. Vrag rapp. 559; Vrag fj.....	751
		Middelgrund S. Lystd. genudl. 759; do. ind. f. Vinter.....	1674
		Tyskland.	
		Flensborg Fjord. Mürwik. Søm. midlt. udl.	1253

Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

Kattegat.	Løbe-Nr.	Løbe-Nr.
Danmark.		
estem. ang. Brugsfartøjers Sejlads fra Isefjorden ud i Kattegat	139	<i>Ballen</i> Havn. Fyr midlt. sl. 146
Gilleleje NNW. Vragafm. ind.	917	<i>Sejero Bugt. Sejero</i> Fyr SSE. Skibsfartshindr. rapp. 797; do. forg. efters. 931
Nakkehoved Fyr N. t. W. Vrag	1646	<i>Rosnæs Puller</i> Fyr. Taagesign. og Radiofyr midlt. i Uorden 147; do. atter i Orden 819
Nakkehoved Fyr NW. t. N. Vrag afm. 673; Opl. om Vrags Pl.	707	<i>Falske Bolsaks</i> Lys- og Kltd. genudl. 710
Gilleleje NW. Vrag afm. 548; Opl. om Vrags Pl. 574; Raageleje NE. Vrag fl. 609; Vrag fj. 622; Vragafm. ind.	654	<i>Samsø SE.-Pynt. Lushage.</i> Taagesign. midlt. ude af Virksomhed 1414; do. atter i Orden 1437; do. midlt. ude af Virksomhed 1598
Raageleje NNW. Opl. om Pulle. Midlt. Afm. udl.	140	<i>Paludans Flak.</i> Vrag nedspr. 1257
Raageleje W. Vrag fj. 918; Vragafm. ind.	1187	<i>Odense Fjord. Bregnar</i> Fiskerihavn. Dybde midlt. aft. 148
Kikhavn. Hundested. Radiofyr midlt. nedl.	1447	Søm. midlt. udl. 1019; do. ind. 1189
Gronnerevle N. Lys- og Fltd. genudl.	709	<i>Horsens Fjord. Hjarno</i> Bro. Brohoved og Dækmole opf. 149; Opl. om Brobygningsarb. 403; Brobygningsarb. afsluttet 1649
Hundested N. t. E. Vrag rapp. 426; Vrag afm. 439; do. 726; Vrag fj. 1496; Vragafm. ind.	1572	<i>Hjarno</i> Fyr indtil videre sl. 150; do. atter t. 370
Isefjord. Hundested Havn. Opl. om Dybde	141	<i>Sælgrund N.</i> Kltd. midlt. ind. 1675
Hundested W. t. S. Fortøjningsbøje udl.	142	<i>Horsens</i> Havn. Baake nedblæst 1326; do. genopf. 1457
Gravede Rende over Lynæs Sand. Opl. om Dybde	952	<i>Endelave</i> Havn NNW. Vrag afm. 427; Opl. om Vrag 521; Vrag fj. Afm. ind. 1258
1074. 1161. 1254. 1351. 1474.	1573	<i>Samsø SW.-Pynt. Vesborg.</i> Taagesign. midlt. ude af Virksomhed 1415; do. atter i Orden 1438; do. midlt. ude af Virksomhed 1599
Lynæs Havn Indsejl. Søm. midlt. flyttet.	1475	<i>Samsø W.-Kyst. Sælvig</i> Bro. Dybde aft. 151
Roskilde Fjord. Søm. for.	369	<i>Maarup</i> Havn. Tilsanding. Opl. om Dybde 152; Indsejl. Dybde midlt. aft. 656
Roskilde Fjord. Frederiksværk Indsejl. Søm. midlt. ind. 655; do. genudl.	778	<i>Maarup S.</i> Søm. ind. 1458
Roskilde Fjord. Frederikssund. Opfyldt Areal	1188	<i>Aarhus Bugt. Mejlgrund</i> W. Nyt Søm. udl. 466; Opl. om Søm.'s Pl. 610
Roskilde Fjord. Jyllinge Havn Anduvn. Sejlløb afm. Opl. om Dybde i Havn.	1255	<i>Aarhus</i> Havn. Ledefyr midlt. i Uorden 153
Roskilde Fjord. Veddelev SE. Opl. om Bro.	1370	<i>Aarhus</i> Radiofyr. Radiofyr midlt. ude af Virksomhed 154
Roskilde Fjord. Roskilde Havn Indsejl. Varpetd. ind.	953	Forb. mod Ankr. og Fiskeri 155
Bognæs Lystd. midlt. ind.	1647	Dybde aft. Adv. 1464
Holbæk Havn. Dybde i Indsejlingsfyrlinie atter norm. Opl. om Dybde i Trafikhavn.	144	Taagesign. midlt. ude af Virksomhed 1416
Rorvig Havn. Dybde i Sejlrende midlt. aft. 708; Dybde atter normal	1456	<i>Vestre-Dækmole.</i> Fyr midlt. sl. Taagesign. midlt. ude af Virksomhed 1632
Hesselo S. Rapp. Vrag forg. efters.	401	Fyr paa <i>Kornpieren</i> midlt. sl. 1118
Sjællands Rev Fyr E. 1/2 S. Vrag 1483; do. forg. efters.	1574	<i>Bassin III.</i> Kran væltet og afm. 158; Kran fj. Afm. ind. 491
Hesselo W. t. N. Skibsfartshindr. rapp.	1284	Fyr midlt. sl. 1520
Sjællands Rev Fyr ENE. Vrag afm. 379; Opl. om Vrag 402; do. 480; Vrag fj. 1031; Afm. inddr.	1140	Havnens Kassererkontor fl. 734
Sjællands Rev NE. Undervandshindr. rapp. 779; do. forg. efters.	930	<i>Aarhus</i> Havn N. Opl. om Havnearb. 156; Havnearb. Sejladsforskr. 157; Prøveboringer og Prøveramninger afsl. Sejladsforskr. oph. 798
Sjællands Rev. Opl. o. Vrag	575	<i>Æbeltoft Vig. Øerne Udskibningsanlæg</i> for Sten. Opl. om Dybde og Tillægningsforhold 590
Schultz's Grund. Vrag 1436; do. fj.	1484	<i>Vejro Flak</i> N. Vrag bortspr. Vragafm. ind. 920
Hasenore—Sjællands Rev. Netspr. udl. Sejl-anv. Adv.	145	<i>Moselgrund</i> Lys- og Fltd. genudl. 711; do. omb. med Vintersøm. 1650
Sejero Fyr NW. t. N. Vrag 1648; do. afm.	1686	<i>Hastens Grund</i> Lys- og Fltd. midlt. sl. 522; do. atter i Orden 560
Sejero Fyr N. Undervandshindr. rapp. 1497; do. forg. efters.	1552	<i>Glatved Kalkbrud</i> Udskibningsbro genopf. 371
Sejero Fyr N. t. W. Skibsfartshindr. rapp.	1285	<i>Grenaa</i> Havn Indsejl. Dybde midlt. aft. 159
Sejero Bugt. Overby S. Vrag rapp. 844; do. fj.	919	<i>Grenaa</i> Radiofyr. Radiofrekvens midlt. for. 160
Samsø NE. Bosserne. Hus ødel.	970	<i>Grenaa</i> ENE. <i>Kalkgrund.</i> Søm. fl. 1043
Sejero W. t. S. Undervandshindr. forg. efters.	1256	<i>Grenaa</i> Anduvn. <i>Kalkgrund</i> NE. Nyt Søm. udl. 1311
Sejero Bugt. Skibsfartshindr.	1225	<i>Fornæs</i> Fyr SE. Vrag 1076; Vrag fj. 1103
		Herregaarden <i>Benzon</i> skiftet Navn 1094
		<i>Fornæs</i> NE. t. E. Drivende Søm. obs. 468

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Gerrild Fyr E. Opl. om Vrag</i> Pl. 204; Vrag fj. 1044; Vragvanger ind.....	1286	Sverige.	
<i>Gerrild Fyr NNE. Vrag rapp.</i>	992	<i>Kattegat og Skagerrak. Minesp. udl. Adv.</i>	
<i>Gerrild Fyr N. t. E. Vragafm. for.</i>	689	171; do. 993; Sejlads gennem minespr. Omr. 1045; Minesp. udl. Adv.....	1046
<i>Gerrild Fyr N. Vrag fj.</i>	921	Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Breddeparallelerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved <i>Sveriges</i> W.-Kyst.....	1047
<i>Gerrild Fyr NNW. Vrag</i>	1504	Fyr midlt. sl. 994; do.....	1048
<i>Randers Fjord Anduvn. Søm. midlt. fl.</i>	161	<i>Torekov Fiskerihavn. Dybde aft.</i>	995
Søm. midlt. omb. 1236; do. atter paa Plads	1439	Luftfyr t. Luftfyr for. Hindringslys sl.....	1353
<i>Randers Fjord. Dybde i Sejlløb midlt. aft.</i> ...	1575	<i>Laholmsbukten. Vrag.</i>	781
<i>Mariager Fjord Indsejl. Dybde over Barren aft.</i>	1476	<i>Falkenberg Indsejl. Opl. o. Dybde 172; do.</i>	1162
<i>Mariager Fjord Anduvn. Vrag bortspr. Vragafm. ind.</i>	845	<i>Malöhamn Fyr midlt. sl.</i>	1442
<i>Mariager Fjord. Blaakilde Molle Bro ombygget.</i>	1371	<i>Hallands Svartskär. Skydeøvelser.</i>	996
<i>Anholt Havn NW. t. W. Skibsfartshindr. rapp. 546; do. forg. efters.</i>	780	<i>Hallands Svartskär—Yttre Tistlarna. Skydeøvelser.</i> 669. 728. 799. 800. 1006. 1190.	1388
<i>Anholt NW. Vrag rapp. 372; Opl. om Vrag</i>	440	<i>Göteborg Skærguard. Ankringsforbud.</i>	173
<i>Anholt Knob. Reservefyrskib genudl.</i>	162	Nyt Fyr t. Fyr sl.....	1313
<i>Jyllands E.-Kyst. Limfjorden—Mariager Fjord. Mincomr. udvidet.</i>	1676	<i>Känsö. Nyt Fiskerfyr t.</i>	1314
<i>Als Odde NE. Vrag 1312; do. afm. 1417; Opl. om Vrag</i> Pl. 1440; Vrag fj. 1459; Vragafm. ind.....	1576	<i>St. Rösö—Sillfarsholm. Sillfarsholm—Köpstadsö. Undervandskabler udl.</i>	782
<i>Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aft.</i>	163	Fyr elektrificeret.....	670
<i>Hals Barre Fyr SE. t. E. Vrag rapp. 922; do. afm.</i>	1077	<i>Göteborg Havn. Forb. mod Ankr. og Fiskeri.</i>	174
<i>Anholt Havn WNW. Sten.</i>	828	<i>Göteborg Indsejl. Nyt Fyr t. Fyr og Lystd. ind.</i>	954
<i>Anholt Havn NW. Vrag rapp. 209; do. forg. efters.</i>	404	<i>Göteborg Indsejl. Magnetisk Maalest. opr.</i>	997
<i>Anholt Havn N. t. W. Vrag rapp. 1308; do. afm. 1477; Natafm. paa Vrag forsv. 1618; Opl. om Vrag</i>	1657	Sejlløbet <i>Göteborg—Älvsborgsfjorden. Ramningsarb. Fartbestem.</i>	690
<i>Hals Barre Fyr SE. Vrag 1387; do. afm. 1418; Opl. om Vrag</i> Pl.	1441	<i>Tylö Fyr NNW. Skydeøvelser.</i>	428
<i>Hals Barre Fyr ESE. Vrag 1485; do. afm.</i> ...	1498	<i>Stora Pölsan W. Vrag</i>	1499
<i>Hals Barre Fyr SE. t. S. Vrag forg. efters.</i> ...	1619	<i>Marstrand. Vandledning udl. Forb. mod Ankring.</i>	1049
<i>Aalborg Bugt. Vrag.</i>	1677	Limfjorden.	
<i>Hals Barre Fyr SE. t. S. Vrag afm.</i>	1505	Danmark.	
<i>Hals Barre Fyr SE. Vraglystd. atter i Orden</i>	373	<i>Hals Barre—Aalborg. Afm. midlt. for.</i>	674
<i>Hals Barre S. Vrag 971; do. afm.</i>	1078	<i>Aalborg E. Vrag afm.</i>	846
<i>Østre-Flak E. Vrag rapp. 374; Vrag eksisterer ikke</i>	441	<i>Aalborg Portland-Cementfabrik. Dybde midlt. aft.</i>	406
<i>Hals Barre. Vrag afm.</i>	1577	<i>Aalborg Portland-Cementfabrik. Læmole opf.</i>	932
<i>Asua Havn Indsejl. Dybde aft.</i>	164	<i>Aalborg E. Havnearb. paabegyndt.</i>	442
<i>Frederikshavn Anduvn. Søm. forsv. 1352; Søm. genudl.</i>	1372	<i>Skongaard Bagfyr fl.</i>	1521
<i>Frederikshavn Havn. Dybde midlt. aft.</i>	165	Bekendtg. om midlt. Forb. mod Sejlads ved Broerne mellem <i>Aalborg og Norre-Sundby</i>	175
Forb. mod Ankr. og Fiskeri.....	166	<i>Norre-Sundby W. Dansk Andels Cementfabrik. Opl. om Havn.</i>	1260
<i>Frederikshavn. Fyr midlt. for.</i>	167	<i>Nibe Indsejl. Tilsanding. Afm. ind.</i>	176
<i>Hirsholm E. Vrag rapp.</i>	561	Midlt. Forbud mod Sejlads ved <i>Aggersundbroen</i>	177
<i>Hirsholm NW. Søm. forsv.</i>	1620	<i>Aggersundbroen W. Duc d'Alber fj. af Isen Dybde i W.-Side af Svajebassin aft. 179; Afm. midlt. for.</i>	180
<i>Skagen S. Forbudt Omr.</i>	1259	<i>Logstor Grunde. Lystd. omb. med Vintersøm. Klted. ind. f. Vinter</i>	1678
<i>Skagens Havn S. ½ W. Vrag rapp. 380; do. fj.</i>	405	<i>Logstor Lystd. genudl.</i>	783
<i>Skagens Havn Indsejl. Dybde midlt. aft.</i>	1541	<i>Skive N. Risgaarde Bredning. Skibsfartshindr. rapp.</i>	1579
do.....	1588	<i>Virksund. Kabel udl.</i>	1543
<i>Skagens Havn. Fyr midlt. for.</i>	168	<i>Skive Havn. Dybde aft.</i>	181
<i>Skagens Havn NE. Vrag.</i>	1542	<i>Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.</i>	182
<i>Skagens Havn E. t. N. Vrag afm. 1207; Vrag fj.</i>	1226	<i>Vilsund Anlægsbro. Dybde aft.</i>	183
<i>Læso NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedspr. Opl. om Dybde.</i>	169	<i>Vilsundbroen S. Opl. om Kabler.</i>	1420
<i>Læso. Østerby Havn. Dybde aft.</i>	170	<i>Holstebro-Struer Havn. Opl. om Havnearb. Adv. 184; do.</i>	443
<i>Læso N. Rusmandsbanke. Vrag rapp. 1578; Vrag afm.</i>	1621	Opl. om Dybde og Dækværk 185; E.-lige Havnebassin oprenset.....	623
<i>Læso E. Vrag 1399; Vragrester fj.</i>	1486		
<i>Læso SE. Vrag rapp. 1373; do. afm.</i>	1419		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Oddesundbroen</i> . Midlt. Forb. mod Sejlads ved <i>Oddesundbroen</i>	186	<i>Lysekil</i> . <i>Stångehuvud</i> . Skydeøvelser	1237
<i>Nissum Bredning</i> . <i>Ronnen</i> NE. Søm. fl.	444	<i>Hällö</i> Fyr. Taagesign. atter i Virksomh.	1238
<i>Lønviig</i> Havn. Fyr midlt. fj.	1633	<i>Åby Fjord</i> Anduvn. <i>Kåfragrund</i> . Søm. fl.	1375
<i>Krik</i> Havn. Sunket Pram fj.	637	<i>Mjölskär</i> Fyr. Fyrkarakter midlt. for. 376; Fyr atter i Orden	624
<i>Tyboron Kanal</i> . <i>Sålhundeholm Lob</i> . Lystd. midlt. ikke p. Pl. 210; do. atter p. Pl. 375; Lystd. midlt. ind. 1448; do. genudl.	1460	<i>Hunnebostrand</i> SW. <i>Ramsvik</i> . Skydeøvelser	1104
Forb. mod Ankr. og Fiskeri	1316	<i>Hunnebostrand</i> N. Nye Ledefyr t.	1172
Fyr væltet	188	<i>Fjällbacka</i> . <i>Trybergsholmen</i> Fyr for.	1050
Søm. midlt. ikke p. Pl. 1374; do. atter p. Pl.	1421	<i>Grebbestad</i> NW. Skydeøvelser ... 753. 887. 1192	1192
Vandst. Dybde paa Puller 189. 407. 562. Vandst. 657. 752. 878. 955		<i>Havstenssund—Grebbestad</i> . Skydeøvelser ... 547	547
1095. 1191. 1287. 1400. 1500. 1600		<i>Havstenssund</i> . Skydeøvelser	1105. 1106
<i>Tyboron</i> Havn Indsejl. Dybde midlt. aft. 187; Opl. om Dybde 591; do. Midlt. Afm. udl. 1032; Pulle fj. Midlt. Afm. ind.	1208	Fyrsk. midlt. udl. som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen	192
<i>Tyboron</i> Havn. Sunket Pram	1589		
		Norge.	
Skagerrak.		<i>Torbjornskjær</i> Fyr N. Søm. forsv.	847
Danmark.		<i>Oslofjorden</i> . <i>Færder</i> . Opl. om Lods	712
<i>Skagen</i> Signalst. Vindsemafor midlt. u. a. Virksomh.	190	Kontrol med Skibe, der anløber <i>Oslo Havn</i>	1401
<i>Skagen</i> N. Spærret Omr.	1209	<i>Nesodden</i> SE. Vrag afm.	829
<i>Spirbakken</i> Baake midlt. fj.	1163	<i>Oslo</i> Havn. Løbet <i>Lindøya—Grasholmen</i> . Trafikforbud	1141
<i>Hirtshals</i> Havn. Opl. om Dybde i Indl.	191	<i>Oslo</i> . Vragafm. udl.	1008
Forb. mod Ankr. og Fiskeri	1478	<i>Drobak Snævring</i> . Sejladsbestem. 193; do. ophævet	1316
<i>Svinkløv</i> Baake midlt. fj.	1020	<i>Mølen</i> W. Sejladsforskr. 1142; do. 1317; do.	1354
		<i>Mefjordbåen</i> S. Bombekastningsomr.	1009
Sverige.		<i>Sandefjord</i> og <i>Tonsbergfjord</i> . Forb. mod Ankr.	1389
Sejlløbet <i>Göteborg—Marstrand</i> . Nyt Fyr t.	1590	<i>Larviksfjord</i> . Forb. mod Ankr.	1390
<i>Marstrandfjord—Hakefjord</i> . (<i>Södra Uddevallaleden</i>). Nye Fyr t. Fyr for. Fyr nedl. 1601; <i>Marstrandsoen</i> NW.-Pynt. <i>Skallen</i> Fyr. Opl. om Plads	1679	<i>Telemark</i> . <i>Porsgrunn</i> . <i>Torsbergrenna</i> . Kabel og Vandlekn. udl. 625; Vandlekn. og Kabler udl.	1079
<i>Askerö Fjord</i> . <i>Orust—L. Askerö—St. Askerö</i> . Luftledning udsp. Kabel udl. Forb. mod Ankring 1007; do.	1591	<i>Gronholmgap</i> . Afspærringsbest. 1010; do.	1051
		<i>Langesunds Bugt</i> . Forb. mod Ankr.	1391
		<i>Gamle Hellesund</i> . <i>Kvalsholmsbåen</i> Fyr for.	1021
		<i>Kristiansand</i> S. Gennemsejl. forb.	377
		<i>Kristiansand</i> . <i>Topdalsfjord</i> . Sejladsforskr.	626
		<i>Kristiansand</i> Anduvn. <i>Vestregapet</i> . Forb. mod Ankr.	194

IV.

Nordlige Ishav og Nordsøen.

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
N.-lige Ishav.		<i>Tromsoysund</i> . <i>Tromsø</i> . Forb. mod Ankr.	1289
Norge.		<i>Tromsø</i> og <i>Sandesund</i> . Forb. mod Ankr.	221
<i>Øst-Finmark</i> . <i>Vardo</i> E. Mineomr. Adv.	211	<i>Kvalø</i> . Mineomr.	1544
<i>Varangerfjord</i> . <i>Vadso</i> SW. Forb. mod Ankr.	212	<i>Senja</i> og <i>Troms</i> . <i>Malangen—Grotøydjupet</i> . Mineomr. Adv.	222
<i>Vadso</i> . Ankringsforb.	213	<i>Malangen</i> . <i>Nordfjord</i> . <i>Mestervik</i> . Nye Ledefyr t. 504; do.	627
<i>Vardøy</i> og <i>Bussesund</i> . Forb. mod Ankr.	408	<i>Troms</i> . <i>Finsnesrenna</i> . Bestem. for Gennemsejl.	223
Farlige Omraader. Adv. 214; do.	754	<i>Gisundet</i> . <i>Finsnesrenna</i> . Trafikbestem. Signaler	713
<i>Kamøy Fjord</i> . Mineomr.	215	<i>Risøyrenna</i> . <i>Lille Flesa</i> . Varde nedl.	1120
<i>Porsanger Fjord</i> . Mineomr.	216	<i>Senja</i> . <i>Dyroyrsund</i> . <i>Finnlandsneset</i> SW. Vragvager forsv.	446
<i>Vargsund</i> . Mineomr.	879	<i>Risøyrenna</i> . <i>Lovik</i> Fyr for.	1318
<i>Vest-Finnmark</i> . Farl. Omr. Adv.	217	<i>Vågsfjord</i> . Forb. mod Ankr.	1119
<i>Rognsund</i> . Mineomr. Sejlads forb.	218	<i>Harstad</i> . Forb. mod Ankr.	224
<i>Kvalsund</i> og <i>Langsund</i> . Mineomr. Adv.	219	<i>Harstad</i> . Natspærring	714
<i>Allafjord</i> . Mineomr. Adv.	445	<i>Senja</i> . <i>Ramsundet</i> . Fyrbaake ødel. Søm. udl.	409
<i>Stjernsund</i> . Mineomr.	880		
<i>Skagøysund</i> . <i>Dyrnes</i> Fyr midlt. sl.	1443		
<i>Lyngenfjord</i> . Mineomr.	220		
<i>Grotsund</i> . <i>Tonsnes</i> Anduvn. Sejladsforskr.	1288		

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Tjeldsund. Sandtorgstraumen. Uddybnings-</i> <i>arb.</i>	1376	<i>Sor- og Nord-Trøndelag. Smola—Vikna.</i> <i>Mineomr. Adv.</i>	239
<i>Senja. Ramsundet. Stokkøyrenna. Fyr ødel.</i> <i>1052; do. atter i Orden</i>	1121	<i>Sor-Trøndelag. Hepsoya S. Grund</i>	1054
<i>Ramsund. Søm. forsv.</i>	881	<i>Linesfjorden. Vågsøy S. Grund afm.</i>	1081
<i>Ofoten. Rombaksfjorden. Øyjord og Vassvik.</i> <i>Nyt Fyr t.</i>	505	<i>Hepsoen SE. Grund rapp.</i>	784
<i>Ofofjord. Narvik Bugt. Mineomr. Sej-</i> <i>ladsforskr.</i>	1227	<i>Asen E. Grund</i>	1082
<i>Tysfjorden. Korsnes Fyr. for.</i>	1355	<i>Sorfjorden. Sagen W. Grund</i>	1083
<i>Efjorden. Vorsetgrunnen. Nyt Fyr t.</i>	507	<i>Trondheimsleia. Tyvholmen E. Under-</i> <i>vandshindr. forg. eftersøgt</i>	1084
<i>Lofoten. Rotvær N. Leiskjær. Nyt Fyr t.</i> <i>Svolvær. Osanpollen (Leirosen). Adv.</i> <i>mod at anløbe</i>	506	<i>Leksen S. Ankringsforb.</i>	848
<i>Svolvær. Alarmtilstand</i>	715	<i>Trondheimsfjorden. Munkholmskjærene Fyr</i> <i>for</i>	593
<i>Skraaven S. Passage gennem Saltværsleden</i> <i>forb.</i>	227	<i>Trondheimsfjord. Trondheim. Fyr ødel</i> ...	658
<i>Mineomr.</i>	1545	<i>Grundo rapp. Adv.</i>	242
<i>Vestfjord. Forb. mod Ankr. og Fiskeri</i>	225	<i>Skjørnfjorden. Høybakken Mole. Fyr t.</i> ...	1123
<i>Henningsvær. Mineomr.</i>	1506	<i>Bjugn fjord. Ulhaug. Nattpærring</i>	243
<i>Mineomr.</i>	1507	<i>Grandevik. Espelandstarren SE. Søm. udl.</i>	805
<i>Buksnesfjord. Mineomr.</i>	1508	<i>Trondheimsleia. Mineomr.</i>	244
<i>Grotoysund. Forb. mod Ankr.</i>	563	<i>Trondheim Omraade. Spærringsbestem.</i>	245
<i>Skagstadsund. Forb. mod Ankr.</i>	228	<i>Trondheim Fjord. Sejladsforskr.</i>	1164
<i>Folla Fjord. Forb. mod Ankr.</i>	564	<i>Trondheim Fjord. Undervandshindr. Forb.</i> <i>mod Ankr.</i>	246
<i>Folla. Sp. Omr.</i>	229	<i>Trondheim Red. Forb. mod Ankr.</i>	247
<i>Bodo Anduvn. Tvangsruter</i>	230	<i>Trondheim Red. Sejladsforskrift</i>	248
<i>Bodo W. Grunde</i>	1122	<i>Gulosen. Sejladsforskrift</i>	249
<i>Sp. Omr.</i>	231	<i>Trondheimsleia S. Dromnessundet. Grund</i> <i>250; do.</i>	1085
<i>Saltstraumen og Sundstraumen. Sejladsforskr.</i>	232	<i>More og Romsdal. Auresund. Barlaup W.</i> <i>Opl. om Grund</i>	1086
<i>Hordalsfjord. Forb. mod Ankr.</i>	565	<i>Hitteren S. Forb. mod Ankr.</i>	251
<i>Stifjord—Fugløyfjord. Mineomr.</i>	233	<i>Bud—Edøy. Sejladsforskrift</i>	629
<i>Vestfjord. Fugløyvær—Måløy—Skarholm.</i> <i>Mineomr.</i>	234	<i>Freifjord. Forb. mod Ankr.</i>	252
<i>Salla. Nordfjorden. Reineset. Nyt Fyr t.</i> ...	1402	<i>Hustadviken. Sp. Omr.</i>	253
<i>Holmsundfjorden. Nyt Fyr t.</i>	1403	<i>Kristiansund og Aalesund. Sp. Omr. Sej-</i> <i>ladsforskrift</i>	254
<i>Mordalsfjorden. Nye Fyr t.</i>	1404	<i>Julsund. Forb. mod Ankr.</i>	255
<i>Nord-Helgeland. Stottsundet. Bonetskjær.</i> <i>Nyt Fyr t.</i>	1405	<i>Molde WNW. Julsundet. Kua. Nyt Fyr t.</i>	594
<i>Stottsund. Forb. mod Ankr.</i>	566	<i>Otterøy N. Bolholmen—Forholmen. Luft-</i> <i>ledning</i>	923
<i>Glomfjord. Sejladsforskr.</i>	235	<i>Vigra fjorden. Ankringsforb.</i>	849
		<i>Kalvoysund. Undervandsskær afm.</i>	1124
		<i>Alesund. Giskoy N. Nattpærring</i>	256
		<i>Nattpærring</i>	257
		<i>Forb. mod Ankr.</i>	258
		<i>Alesund NW. Vrag</i>	1444
		<i>Giskosund og Kjerringsund. Sp. Omr.</i>	259
		<i>Gorsen. Sejladsforskr.</i>	262
		<i>Mifjord. Luftledning fj.</i>	1509
		<i>More og Romsdal.</i> <i>Lepsoy Rev. Søm. midlt. udl. 1097; Ud-</i> <i>dybningsarb. Adv.</i>	1143
		<i>Alesund N. Kalvoysund. Opl. om Grund</i> <i>523; Grund afm.</i>	1407
		<i>Gurskø E. Sp. Omr.</i>	260
		<i>Sandsfjord. Gjerdesvika. Indsejl. sp. Lede-</i> <i>fyr midlt. sl.</i>	263
		<i>Ørstafjord. Riånas. Fyr t.</i>	1125
		<i>Ørstafjord. Lianesholmen. Fyr t.</i>	1126
		<i>Leite. Ankringsforb.</i>	850
		<i>Sogn og Fjordane. Buholmen Fyr atter i</i> <i>Orden</i>	524
		<i>Sildegapet. Skongsnes Fyr atter t. Midlt.</i> <i>Fyr sl.</i>	1357
		<i>Ulvesund. Vågsø NE. Lystd. udl. 595; do.</i> <i>729; Lystd. sunket 1408; do. genudl.</i> ...	1510
		<i>Nattpærring</i>	717
		<i>Sogn og Fjordane. Frojsjøen. Bordle E. Opl.</i> <i>om Grunde og Dybde i Indsejlingsrende</i> ..	1409
		<i>Stadlandet. Mineomr. 261; do. udv.</i>	567

Nordsøen.

Norge.

<i>Nord-Helgeland. Stifjorden. Alsoyvågen. Nyt</i> <i>Fyr t.</i>	1406
<i>Ranen fjord. Sejladsforskr.</i>	1228
<i>Sor-Helgeland.</i> <i>Sandnessjøen—Leinesodden. Undervands-</i> <i>kabler</i>	1096
<i>Vefsenfjorden. Sp. Omr.</i>	236
<i>Kilvær. Gronholmen W. Grund</i>	1053
<i>Bronnøysund. Værholmen Fyr for.</i>	1461
<i>Vikten—Vega. Mineomr.</i>	237
<i>Nord-Trøndelag. Risvær fjorden. Østre Ris-</i> <i>værflu. Ny Lystd. udl.</i>	628
<i>Nærøysund. Rorvik. Vrag</i>	1680
<i>Stromø NE. Forb. mod Ankr.</i>	675
<i>Folden fjord. Mineomr. Sejladsforskr.</i>	592
<i>Nord-Trøndelag. Namsenfjord. Namsos. Sej-</i> <i>ladsforskrift</i>	238
<i>Namsenfjorden. Sp. Omr. Omr. frig.</i>	241
<i>Flatanger. Strandøysundet. Mindre Dybde</i> <i>rapp. 240; do.</i>	1080
<i>Flatangerleia. Nye Fyr t.</i>	1356
<i>Trondheimsfjorden. Levanger Havn uddy-</i> <i>bet.</i>	716

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr.
<i>Gulensfjord. Nordgulen. Forb. mod Sejlads.</i>	264	<i>Stavanger. Ulnesgrund. Søm. omb.</i>	1001
<i>Sogn og Fjordane. Frøjsjoen og Stavfjorden.</i>		<i>Norge SW.-Kyst. Forb. mod Ankr. og Fiskeri 297; Forb. Omr.'s Grænse for.</i>	1377
<i>Spærrede Omr. 265; Kinn S. Spærret Omr. Opl.</i>	998	<i>Sorskott. Sorbåen. Afm. i Uorden.</i>	1127
<i>Arebrolleia. Viktoriagrunden NW. t. N. Grund rapp. 691; Grund</i>	1087	<i>Egersund S.-lige Indsejl. Vrag.</i>	1089
<i>Floroy Anduvn. Sejladsforskr. Gennemsejling forb.</i>	266	<i>Egersund Anduvn. Opl. om Grund 676; do.</i>	1002
<i>Natsspærring 267; For. af Tider</i>	785	<i>Flekkefjord. Håmund. Kjeoy W. Søm. udl.</i>	788
<i>Vrag. Forb. mod Ankr.</i>	268	<i>Listerfjord og Hitterøysund. Natsspærring</i>	299
<i>Floroy. Afspærringsbestem.</i>	269	<i>Hitterøysund. Afm.</i>	1146
<i>Bue (Aspo) Fjord. Mineomr.</i>	270	<i>Vest-Agder. Farsund. St. Håoy NW. Vrag. Ankr. forb.</i>	1148
<i>Granesund. Gennemsejl. forb.</i>	271	<i>Farsund. Forb. mod Ankr.</i>	1147
<i>Natsspærring 273; For. af Tider</i>	786	<i>Gennemsejl. forb.</i>	300
<i>Undelandssund. Sejladsforskr.</i>	1165	<i>Lister og Jæderen. Forb. Omr.</i>	1360
<i>Fens- og Sognefjord Anduvn. Mineomr.</i>	272		
<i>Masfjord. Løb spærret.</i>	274		
<i>Onglesundet. Fyr midlt. sl.</i>	755		
<i>Hordaland. Sorfjorden og Bolstadfjorden. Luftledninger udsp.</i>	525		
<i>Hjeltefjorden. Øygaren. Nordviksundet. Langsøm Fart</i>	630		
<i>Hjeltefjord og Byffjord. Forb. mod Ankr.</i>	275		
<i>Hagelsund. Forb. mod Ankr. og Fiskeri.</i>	999		
<i>Hordaland. Kontrolstationer. Adv.</i>	276		
<i>Herdlafjord E.-lige Indløb. Flydende Kontrolst.</i>	1193		
<i>Bergen N.-lige Byffjord. Ask og Hegrenes. Nye midlt. Fyr.</i>	1410		
<i>Hjeltefjorden W. Solsviksund. Natsspærring 277; do.</i>	787		
<i>Bergen Omr. Fyr upaalidelige</i>	278		
<i>Bergen. Kontrolstationer</i>	1651		
<i>Byffjord. Bergen. Vrag afm.</i>	1511		
<i>Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.</i>	279		
<i>Bergen Anduvn. Sp. Omr.</i>	280		
<i>Bergen Anduvn. Sp. Omr. Sejladsforskr. 281; Håoysund. Mineomr.</i>	1261		
<i>Hjeltefjorden. Mineomr. 286; Natsspærring 1144; Natsspærretid for.</i>	1358		
<i>Bergen S.-lige Indsejl. Forb. mod Ankr.</i>	282		
<i>Sannangerfjord. Forb. Omr.</i>	283		
<i>Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Adv.</i>	285		
<i>Hordaland. Hjeltefjorden W. Sp. Omr. Adv.</i>	287		
<i>Grimstadfjord. Natsspærring</i>	288		
<i>Leroyosen. Mineomr. 284; Natsspærreomr.</i>	1144		
<i>Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskr.</i>	289		
<i>Bjornafjorden. Lille Laugarøy. Fyr midlt. sl. 1088; do. for.</i>	1229		
<i>Bjørnefjord og Lysefjord. Forb. mod Ankr.</i>	290		
<i>Selbjørnfjord. Farl. Omr.</i>	291		
<i>Selbjørnfjord Anduvn. Mineomr.</i>	292		
<i>Sirafjord—Sletta. Mineomr.</i>	293		
<i>Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejl. forb.</i>	294		
<i>Karmøy og Storoy. Gennemsejl. forb.</i>	1359		
<i>Haugesund. Sp. Omr.</i>	295		
<i>Haugesund. Vibransøysund. Killingøysgrunden Jernstang genopsat. Midlt. udl. Jerntd. ind.</i>	526		
<i>Haugesund. Vrag.</i>	1512		
<i>Boknfjorden. Falkeidstæet. Grund rapp. 1000; Beliggenhed af Grund 1055; Grunde, Adv.</i>	1145		
<i>Talgefjord. Mastrafjord. Mineomr.</i>	296		
<i>Stavangerfjord. Tungenes Fyr midlt. sl.</i>	1022		
<i>Ryfylkefjordene. Horgefjord. Opl. om Grund</i>	1056		
<i>Byffjord. Stavanger Indsejl. Spærring udl.</i>	298		
		Danmark.	
		<i>Hanstholm. Redningsst. midlt. nedl.</i>	301
		<i>Vorupor. Fyr midlt. sl.</i>	302
		<i>Norre-Vorupor. Opl. om Redningst.</i>	308
		<i>Lodbjærg WNW. Vrag</i>	1681
		<i>Tyboron Lys- og Fltd. midlt. ind. for Eftersyn. Reservelystd. udl. 1194; Lys- og Fltd. genudl. Reservelystd. ind.</i>	1230
		<i>Nissum Fjord Udløb. Torsminde Slusehavn Indløb. Tilsanding.</i>	596
		<i>Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Dybde aft.</i>	303
		<i>Hvide Sande S. Vrag rapp.</i>	830
		<i>Horns Rev N. Spærret Omr. 1210; do.</i>	1262
		<i>Horns Rev. Slugen N. Lys- og Fltd. midlt. sl. 1361; do. atter i Orden</i>	1392
		<i>Munk S. Vrag</i>	1128
		<i>Skallingen. Svenske Knolde. Redningsst. nedl.</i>	1023
		<i>Skallingen WNW. Vrag rapp.</i>	851
		<i>Graadyb NW. Vrag rapp. 631; do. forg. efters. Vragafm. udl.</i>	692
		<i>Graadyb. Tilsanding. Adv.</i>	1622
		<i>Sandforskydning. Adv.</i>	304
		<i>Torre Bjælke S. Tilsanding. Søm. midlt. ind. Adv. 305; Lystd. midlt. udl. Lystd. midlt. fl. 306; Tilsanding. Adv. Afm. midlt. for.</i>	481
		<i>Stjelen Lystd. midlt. for.</i>	719
		<i>Fovrsfeld S. Sømærke fl. 735; do.</i>	756
		<i>Fano. Fano Lo. Taagesign. midlt. ude af Virksomh.</i>	1580
		<i>Esbjærg Havn. Opl. o. Dybdeforhold</i>	307
		<i>Trafikhavn. Præm sunket 659; do. fj.</i>	1024
		<i>Fano W. Vrag</i>	1411
		<i>Fano Bugt. Sp. Omraader</i>	1445
		<i>Mano W. Søm. midlt. udl.</i>	308
		<i>Hojer Kanal. Tilsanding. Opl. om Dybde</i>	1275
		Tyskland.	
		<i>Lister Dyb. Romo—Sild. Forb. mod Ankr. 309; do.</i>	410
		<i>Süder Piep. Trischen Øen. Fuglereservat</i>	1166
		Elben.	
		<i>Omskiftn. af Afm. paabegyndt</i>	1553
		<i>Oste Munding N. Søm. fl.</i>	677
		<i>Stör Munding S. Vrag afm. 736; Vrag fj. Vragafm. ind.</i>	1025
		<i>Hamburg. Niederhafen midlt. sp. for Gennemsejling</i>	956

XVI

Ems.		Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<i>Pogum—Ditzum.</i> Forb. mod Ankr.....	789	<i>Kuil van Marken. SW.-Polder.</i> Søm. udl.	660	
<i>Kooper Sand.</i> Midlt. Skydeomr.....	737	<i>Slavoren S. Vrouwezand</i> Lystd. for.....	1211	
<i>Emder</i> Sejlløb. Forb. mod Ankr.....	447	<i>Nijkerk (Nykerk)</i> NNW. Lystd. udl....	1212	
Skydeøvelser	852	<i>Huizen</i> NW. og ENE. Skydeomr.....	661	
Skydeøvelser	720	<i>Waddenzee. Doove Balg.</i> Opl. om Grund.		
Skydeøvelser	924. 1011	Søm. fl.....	662	
<i>Emshörn</i> Sejlløb. Søm. fl.	678	<i>Zeeqat van Terschelling.</i> Søm. fl. 806; do...	831	
<i>Borkum.</i> Forb. mod Ankr.	310	Forbudte Omraader.....	311	
Holland.		Sejladsforskr.....	312	
<i>Ems. Watum.</i> Fyr sl.	925	<i>Hollandsch Diep. Overval.</i> Dybde.....	926	
<i>IJsselmeer.</i> Vrag afm.....	1319	<i>W.-Schelde. Hansweerd</i> Red. Forb. mod		
		Ankr. og Fiskeri.....	568	
		<i>Pas van Terneuzen.</i> Forb. mod Ankr....	1026	
		<i>Vlissingens</i> ydre Red. Forb. mod Ankr.		
		Adv.....	313	

VI.

Atlantehavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Atlantehavet.		Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
N.-lige Atlantehav.		<i>Reykjavik.</i> Kontrolbestemmelser.....	1098	
Island.		<i>Reykjavik</i> Fyr for.	569	
<i>Havnefjord</i> W. Forb. Omr.....	1290	<i>Reykjavik.</i> Fyr fl.	1462	
		<i>Ólafsvik</i> og <i>Grundarfjörður.</i> Nye Fyr t....	378	
		<i>Seyðisfjörður.</i> Færligt Omr. frigivet. Forb.		
		mod Ankr. og Fiskeri oph.	1320	
		Vrag afm.....	1682	

XI.

Bekendtgørelser m. m.

Bekendtgørelser.		Løbe-Nr.	Løbe-Nr.	
<i>Skagerrak. Nordsoen.</i> Oplysning om Mincfelt. Advarsel	314	<i>Jylland.</i> Forbud mod Sejlad og Ophold i Mørkdægningstiden. Advarsel.....	957	
<i>Kattegat. Skagerrak. Nordsoen.</i> Fiskeri. Advarsel	315. 411. 853	Bekendtgørelse ang. en Tilføjelse til Lodstaksterne.....	1028	
<i>Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Jyllands</i> Kyst. Mincomraade.....	1027. 1057	<i>Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Jyllands</i> Kyst. Mineomraader	1057. 1378	
Danmark.		<i>Nordsoen. Romo</i> W. Mineomraader. Tilføjelse til E. f. S. 25/1027 og 26/1057....	1129	
Indskærpelse af Bestemmelser vedr. Beskædigelse og Flytning af Sømærker	316	<i>Kattegat. Skagerrak. Skagen</i> E. og N. Forbud mod Fiskerfartøjers Passage	1291	
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Fortøjning i og Borøring af Sømærkemateriel.....	317	Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse ang. Sejlad gennem Jernbanebroen over <i>Limfjorden</i> ved <i>Aalborg</i>	1602	
Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Postioner, Bevægelser og Ladninger.....	318	Ændring i <i>danske</i> Lodsers Uniformering....	1683	
Nødmeldinger fra Skibe	319	Norge.		
Stednavne rettes i de <i>danske</i> Søkort.....	320	Underretning for søfarende under Ophold ved den <i>norske</i> Kyst samt under Sejlad fra <i>Norge</i> til Indsejlingsstederne til <i>Østersøen</i>	327	
Bekendtgørelse ang. Forbud mod Sejlad, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i <i>danske</i> Farvande.....	321. 322. 323. 663. 832. 1195. 1213	Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.....	328	
Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Afsejling fra <i>danske</i> Havne til <i>Sverige</i> ..	324	Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den <i>norske</i> Kyst.....	329	
Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlad ved visse Kyststrækninger.....	325	<i>Norge</i> S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser 330.....	790	
Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Lystsejlad.....	326	<i>Norge</i> S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tiladt Fart i snævre Farvande	721	
Bekendtgørelse ang. Sejlad i det uddybede Løb i <i>Roskilde Fjord</i> til <i>Frederiksværk</i> Havn	448	Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer	1463	
		<i>Norge</i> S.- og W.-Kyst. Natspærretider for..	1684	

	Løbe-Nr.		Løbe-Nr
<i>Sverige.</i>			
Oplysning om Afmærkning. Advarsel.....	331	Bestemmelser ang. Salg af Søkort.....	1130
<i>Neutralitetsløbet.</i> Oplysning om <i>svenske</i> Sø-		<i>Kattegat</i> og <i>Skagerrak.</i> <i>Yttre Tistlarna—</i>	
kort. Advarsel	332	<i>Strömstad.</i> Fartbestemmelser ved Passage	
Forskrifter vedr. Søfarten indenfor <i>svensk</i>		af <i>lotsverkets</i> Gasstation og Agafyr.....	1131
Kystfarvand.....	333. 933. 1058. 1214	<i>Sverige E.-Kyst.</i> Bestemmelser vedr. Sej-	
Forskrifter vedr. Søfarten indenfor <i>svensk</i>		ladsen gennem <i>Öregrund Skærgaard</i>	1362
Kystfarvand. <i>Norrbottnens Len</i> 334. 1107.	1546	Strandingsgods.....	1501
Forskrifter vedr. Søfarten indenfor <i>svensk</i>		<i>Tyskland.</i>	
Kystfarvand. Grænser for forbudte Om-		Spærring af Havne og Flodmundinger. Adv.	346
raader.....	335	Signal for Spærring af Havne efter Mine-	
<i>Östra militärområdet.</i> Forbud mod at foto-		udlægning.....	347
grafere m. m.	336	Advarsel til Søfarende i Henhold til <i>See-</i>	
<i>Stockholm Havn.</i> Færdselsforbud	337	<i>wasserstrassenordnung</i> § 17	348
Passersedler og Passerkort for E.-Kystens		Afstandssignal, Adv.....	349
Marinedistrikt	338	Anvisning for Koffardiskibes Optræden under	
<i>Falsterbokanalen.</i> Midlertidige Bestemmelser		Nærmelse til Krigsskibe	350
for Sejlads gennem Kanalen.....	339	Taagesignaler fra <i>tyske</i> Vagtskibe forankret	
<i>Falsterbokanalen.</i> Signaler ved Passage af		ved minefrie Sejløb i <i>Østersøen</i> og Tilgan-	
Kanalen	340. 854	gene dertil samt i <i>Kattegat</i> og <i>Skagerrak</i> .	351
<i>Falsterbokanalen.</i> Midlertidige Lodsstationer		Forholdsordre for Handelskibe under Luft-	
oprettet.....	341	alarm.....	352
<i>Falsterbokanalen N. og S.</i> Miner udlagt....	342	Afmærkning. Adv.	353
<i>Göteborg. Bohus</i> samt <i>Halland Len.</i> Bestem-		Oplysning om Sommertid.....	354. 738
melser for Anduvning af og Sejlads i <i>svensk</i>		Sommertid ophører.....	1292
Kystfarvand.....	343	Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver,	
<i>Göteborg</i> og <i>Bohus Len.</i> Forbud under visse		samt for slæbte og forankrede Skydeskiver	355
Forhold mod Fart over 5 Knob.....	344	Signal for Afmagnetisering.....	356
Midlertidige Lodsfarvande	345		
Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyr-		Rett. til E. f. S.	
signaler fra visse Fyr og Fyrskibe.....	412	1004. 1029. 1263. 1321. 1547. 1581. 1623.	
Rettelser og Forandringer i <i>svenske</i> Søkort..	527		
Opl. om den <i>svenske</i> Statsisbrydningstjeneste	570	Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.	
<i>Stockholms Frihavn, Louddshamnen</i> samt af-		<i>Danmark.</i> Side 169. 207.	
spærrede Dele af <i>Skeppsbron, Stadsgårds-</i>		<i>Norge.</i> Side 180.	
<i>hamnen, Värtahamnen</i> og <i>Hammarbyham-</i>		<i>Sverige.</i> Side 151. 180. 202.	
<i>nen.</i> Adgangsbestemmelser.....	722	<i>Tyskland.</i> Side 210. 215. 238. 256. 264. 293. 312.	
Opmaalingsarbejder 1944. Midlt. Mærker		315. 332. 335. 377.	
for Søopmåling og Triangulation. Adv.	833		
<i>Falsterbokanalen.</i> Søfartskontrol.....	1003		

442. (T). Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.*Position.* c. 56° 42',9 N. 11° 30',7 E.*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Anholt* Havn er midlertidigt aftaget til 3,7 m i Løbets NW.-Side og 2,9 m i Løbets SE.-Side.**443. Sverige. Skagerrak. Hakefjord. Fyr forandret.***Position.* 58° 02' 45" N. 11° 47' 54" E.*Detaller.* Ved *Snöholmarna* Fyr er den hvide Lysvinkel mellem Pejlingerne 174° og 240° erstattet med en rød og en grøn Lysvinkel, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra 174° til 202°.
2. Rødt i Pejl. fra 202° til 240°.

(U. f. s. Nr. 2/74. Stookholm 1945.)

444. Sverige. Skagerrak. Sejlløbet Ellösefjorden—Havstønsfjord (Norra Uddevalla-leden). Trafikhindring.*Position.* 58° 12' 38" N. 11° 30' 36" E.*Detaller.* I den 40 m brede *Björnsundskanal* ligger Vraget af Dampskibet *Gunny*, hvorfor al Skibstrafik gennem Kanalen indtil videre er umuliggjort.

(U. f. s. Nr. 2/75. Stookholm 1945.)

445. (T). Sverige. Skagerrak. Lysekil. Minofangor udlagt og afmærket.*Positioner.* a) 58° 16' 39" N. 11° 25' 12" E.

b) 58° 16' 44" N. 11° 25' 08" E.

c) 58° 16' 40" N. 11° 25' 07" E.

Detaller. En Spærring for drivende Miner er udlagt mellem Punkterne a) og b) i Sundet mellem *Skeppsholm* og *Stångehuvud* Halvø, det saakaldte „*Gapet*“.

Som Afmærkning for Minefangeren er paa Pladsen c) udlagt en rød Stage med rødt Flag.

Det henstilles til de søfarende ikke at gaa gennem „*Gapet*“, men N. om *Skeppsholmen* under Anløb af *Lysekil* N.-lige Havn.

(U. f. s. Nr. 2/76. Stookholm 1945.)

446. Norge. Oslofjorden. Fredrikstad. Kaldera. Fyr tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 20/742 1942.*Position.* 50° 10' 49" N. 10° 57' 21" E.*Detaller.* *Kaldera* Fyr er genopbygget og tændt. Fyret viser hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde 10.4 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt og 5,8 Sm for rødt Lys. Lille Fyrhus af Jern paa Betonsøjle. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 172° til 176°.
2. Rødt i Pejl. fra 176° til 349°.
3. Hvidt i Pejl. fra 349° til 352°.

Brændetid: 1. Juli—10. Juni.

(E. f. S. Nr. 22/773. Oslo 1944.)

447. Norge. Oslofjorden. Moss SW. Værle Bugt. Vrag.*Position.* c. 59° 25',5 N. 10° 59',1 E.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket begge Master og Skorstenen rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.Sejladsen til og fra *Moss* skal foregaa E. om denne Plads.

(E. f. S. Nr. 25/864. Oslo 1944.)

448. Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Grimstad S. Håboskjær Varde forsvundet.*Position.* c. 58° 17',0 N. 8° 35',2 E.*Detaller.* Stenvarden paa *Håboskjær* er borte.

(E. f. S. Nr. 25/865. Oslo 1944.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

449. Norge. Hordaland. Bergen. Byfjorden. Vrag.

Position. 60° 23' 40" N. 5° 18' 21" E.

Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads. En Bøje er udlagt paa Stedet.
(E. f. S. Nr. 25/847. Oslo 1944.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

450. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten inden for svensk Kystfarvand.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1058 1944. Nr. 2/334 1945, Side 87, Linie 22—24 (Punkt 3.) udgaar.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Bestemmelserne i E. f. S. Nr. 2/334 1945, § 10, Punkterne 1, 2, 3 a, 3 c og 3 d gælder vedvarende for den Del af det *svenske* Territorialfarvand, som ved den *svenske* W.-Kyst ligger mellem Breddeparallelernerne 57° 15' N. og 58° 25' N.

Denne Bestemmelse gælder indtil videre, dog ikke længere end til den 31. December 1945.

(U. f. s. Nr. 1/47. Stockholm 1945.)

451. Rettelse til E. f. S.

E. f. S. Nr. 1/134 1945 annulleres.

Tillæg.

I. Østersøen.

452. (S). Danmark. Fakse Havn Indsejling. Afmærkning inddraget paa Grund af Is.

Position. Fakse Havn: c. 55° 13' N. 12° 10' E.

Detaller. Afmærkningen ved den gravede Rende til *Fakse Havn* er inddraget paa Grund af Is.

453. Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nekso Havn. Ledefyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/10 1945 udgaar.

Position. c. 55° 03',7 N. 15° 08',2 E.

Detaller. *Nekso Havn* Ledefyr, der viser grønt, fast Lys, er atter tændt.

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

454. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/119 1945 udgaar.

Position. 56° 02' (06") N. 12° 37' (25") E.

Detaller. 1. *Helsingør Havn* Fyr, der viser rødt, fast Lys, paa den gamle S.-Moles Hoved lyser indtil videre kun imellem Pejlingerne 40° og 290°.

455. Danmark. Sundet. Helsingør Havn Indsejling. Sømærke inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/119 1945.

Position. c. 56° 02' N. 12° 37' E.

Detaller. Den hvide Stage med 1 Halmvisk, der midlertidigt var udlagt c. 60 m ESE. for *Helsingør Havn* Fyr, er inddraget.

456. (S). Danmark. Sundet. Drogden Fyr SW. Vragafmærkning forandret for Vinteren.

Tidligere E. f. S. Nr. 45/1639 1943 og 1/4 1945.

Position. 55° 30' 08" N. 12° 40' 13" E., c. 2,5 Sm 218° fra *Drogden* Fyr.

Detaller. Vraglystønden, der viser grønt To-Blink, og som var udlagt c. 85 m NE. for det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er for Vinterperioden ombyttet med en grønmalet Lys-Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hver 1^m.

Kort Nr. 133, 132 og 130.

457. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom Anduvning. Tidligere Fyrbygning ommalet.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/518 1944.

Position. c. 55° 05',8 N. 12° 10',4 E.

Detaller. Huset, fra hvilket det i 1944 nedlagte *Bøgestrom* Forfyr vistes, og som var malet hvidt med rødt Bælte, er nu rødmalet. Huset benyttes til Oplagsrum.

Publikationer. Danske Lods III, Side 233 (Toning 226).

458. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Sømærke forsvundet.

Position. c. 55° 15',2 N. 11° 14',4 E.

Detaller. Den hvide Stage uden Topbetegnelse, ved E.-Siden af Indløbet til *Skælskør Fjord*, er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt paa Pladsen.

459. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Indsejlingsbaake i Uorden. Advarsel.

Position. c. 55° 14',7 N. 11° 14',6 E.

Detaller. *Gedehave* Forbaake, ved Indsejlingen til *Skælskør Fjord*, er væltet E.-over og maa ikke benyttes under Besejling, da man ellers vil underløbe Grunden ved Sejlrendens E.-Side. Baaken vil snarest blive bragt i Orden igen.

460. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Holdnæs N. Vrag.

Position. c. 54° 53',0 N. 9° 36',0 E., N. for *Holdnæs*, c. 0,4 Sm fra Kysten.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

461. Danmark. Kattegat. Sejlerø Fyr NW. t. N. Oplysning om Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 51/1686 1944 og 1/4 1945.

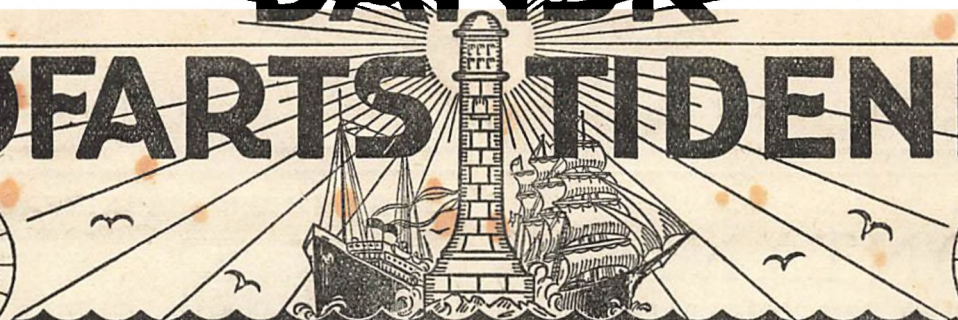
Position. 56° 01' 40" N. 10° 58' 45" E., c. 7,5 Sm 331° fra *Sejlerø Fyr*.

Detaller. Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads i 19,5 m Vand og af hvilket to Master rager henholdsvis 1,5 m og 0,3 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m E. t. N. for Vraget.

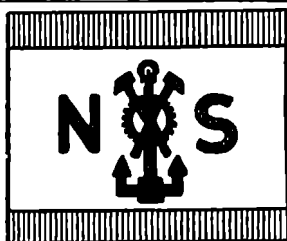
Kort Nr. 103, 102 og 100.

DANSK

SØFARTS TIDENDE



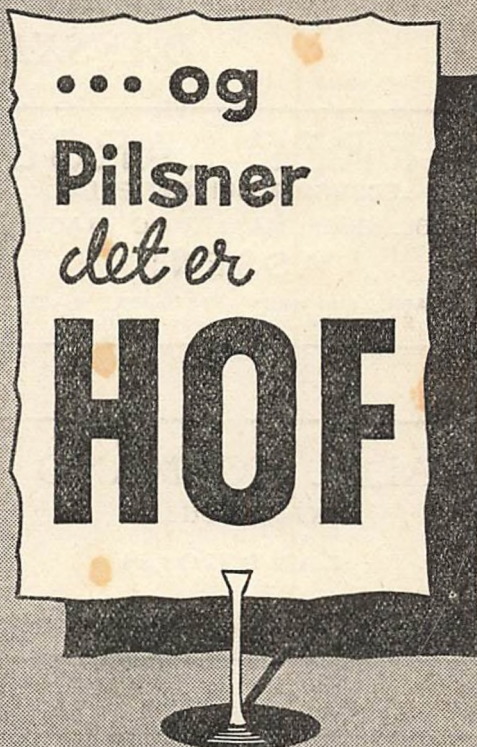
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

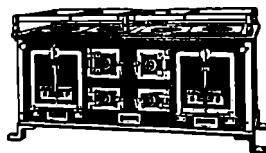
TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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 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

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND»

KØGE

CARL MÜLLER

Statsautoriseret Skibsmægler

KØGE

Telegr.-Adr.:
„MÜLLER“Telefoner:
Køge 710-1485

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

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.
»Hudee.
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 001.TLGR. ADR.
SCHULTZ**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 5

FREDAG 2. FEBRUAR 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene stadig uden større Ændringer. Der er mange Laster i Markedet, men Befragtningsvirksomheden er meget ringe, fordi der praktisk talt ikke findes disponibel Tonnage. Et neutralt Skib er et Særsyn, og den af Englænderne eller Amerikanerne kontrollerede Tonnage faar kun yderst sjældent Tilladelse til at foretage Rejser, der ikke paa den ene eller anden Maade tjener Krigens Formaal; dertil er de Allieredes Behov for Tonnage til Transport af krigsvigtige Varer alt for stort. Efter Meddelelse fra engelsk Side fordrer de Allieredes Operationer i Vesteuropa alene en Tilførsel af 50.000 Tons pr. Dag, og denne Krigsskueplads er kun een af mange. De Allierede fører jo ogsaa Krig i Italien, og ogsaa Russerne faar store Materielleverancer fra England og U. S. A. Men hvad der sluger Tonnage i kæmpemæssig Maalestok, er naturligvis Kampene i Stillehavet. Disse har i de sidste Maaneder antaget betydelige Dimensioner, men hvad der tæller mest, er naturligvis de uhyre Strækninger, Materiellet skal transporteres over. Paa Baggrund heraf er det forstaaeligt, at de Allierede, til Trods for den forcerede Nybygningsvirksomhed, stadig lider under Tonnagemangel.

Om Udviklingen paa de forskellige Markeder foreligger der iøvrigt stadig kun faa Meldinger. De nordamerikanske Markeder er fortsat præget af meget stærk Tonnageefterspørgsel, men Befragtingernes Antal var kun ringe, da Skibsfartsmyndighederne kun gav ringe Tildelinger til de forskellige Trades. Kul eksporten fra Hampton Roads fik saaledes kun enkelte Baade, hvorimod Sukkerfarten fra Cuba til Golfen og Northern Range fik noget større Tildelinger. Endvidere sluttedes Tonnage for Malm fra Brasilien til Northern Range og for Salpeter fra Chile til Golfen eller U. S. Atlantic. Ligeledes sluttedes enkelte Skibe for Malm fra Forindien til Golfen eller Northern Range. Der forelaa intet om Rateændringer i disse Trades.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul fra Østkysten og Wales til de sædvanlige Havne paa Atlanterhavssøerne, Nordafrika og Middelhavet. Ogsaa Raterne for disse Forretninger var uændrede. Endvidere sluttedes enkelte Baade for Salt fra Suez til Calcutta og for Fosfat fra Casablanca til Sydafrika til tidligere nævnte Rater. Fra Australien noteres forskellige Laster gammelt Jern til U. S. Atlantic. Der noteres desværre ingen Rate herfor.

Fra Argentina er der stadig meget livlig Tonnageefterspørgsel i praktisk talt alle Retninger, men det er yderst begrænset, hvad der gøres af Forretning. Enkelte Baade sluttedes for Korn til brasilianske Havne til uforandrede Rater, men bortset herfra var Markedet forretningsløst. Korn fra Buenos Aires til Spanien og Portugal noteres fremdeles til Rater mellem \$65 og \$70 og til Callao betales \$42.50.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene meget rolige. Kul og Koks fra Tyskland ventes der ikke mere af foreløbig, men derimod synes der at være en svag Mulighed for at faa mindre Partier Brunkulsbriketter. I Farten paa Norge og tilbage findes enkelte Ladninger Sukker og Kartoffler op og Salpeter ned, men Van-

skeligheden ligger i at skaffe Bunkers. I Brunkulsfarten fra østjyske Havne er sluttet enkelte Skibe, men disse Forretninger kan naturligvis ikke nær beskæftige den disponible Tonnage, saa den kommende Tid vil antagelig vise et ikke ubetydeligt Oplægningstal.

GENSKABELSEN AF Ø. K.s BYGNING

Det østasiatiske Kompagnis Bestyrelse har fornylig henvendt sig til den nu 81-aarige Arkitekt *Gotfred Tvede*, der i Aarene 1907 og 1908 rejste Kompagniets Hovedsæde paa Hjørnet af Niels Juelsgade og Holbergsgade — med Anmodning om at udarbejde et Program til Opførelse af en ny Bygning, som yngre Arkitekter kan konkurrere efter. Selv har den aldrende Arkitekt ment, at han følte sig for gammel til at paatage sig det store Arbejde at give Tegninger til en ny Bygning i Stedet for den, der blev bombesprængt om Morgenen den 19. December.

Det østasiatiske Kompagni driver — som bekendt — nu sin Virksomhed fra de oprindelige Lokaler i Frihavnen, hvor Firmaet Andersen & Co. i sin Tid begyndte, men her er der kun meget ringe Plads, og det staar Kompagniets Ledelse klart, at man hurtigst muligt maa i Gang med Planerne for Genrejsningen af den nye Administrationsbygning, selv om man ved, at den først kan paabegyndes efter Krigen.

Der er nu rettet Henvendelse til tre kendte københavnske Arkitekter, men hverken *Gotfred Tvede* eller Kompagniets Direktion ønsker paa nuværende Tidspunkt at oplyse, hvem de paagældende Arkitekter er.

Meget tyder paa, at man vil søge nye og moderne Veje ved Opførelsen af Administrationsbygningen, men den Linie, der skal følges, er at skabe en »Gendigtning« af *Gotfred Tvedes* Bygning.

Ø. K.s Direktion kan selsagt i Dag ikke have truffet nogen Afgørelse om, hvornaar Arbejdet kan ventes igangsat. I Øjeblikket sætter Materiale mangelen en Bom for det, og det kan næppe ventes, at der bliver taget fat, før Prisniveauet stiller sig nogenlunde rimeligt.

Det kan betragtes som givet, at den nye Administrationsbygning vil blive rejst paa den gamles Plads.

DAMPEREN »HOLGER« FORLIST

Forleden Morgen fandt nogle Beboere i Fjellerup paa Djursland en Baad liggende skvulpende i Strandkanten. I Baaden laa Liget af to Mænd, og af deres Papirer fremgik det, at det var Kaptajn *A. Sjøberg* og Styrmand *H. C. B. Clemmensen* fra Damperen *Holger*, tilhørende Aktieselskabet *Københavns Mørtelværker*.

Holger var den 18. Januar afgaaet fra Mariager paa Rejse til Grenaa med en Last Cement. Forliset menes at have fundet Sted i Snekstormen Natten mellem Lørdag og Søndag paa Djurslands Nordkyst.

Der er ingen Tvivl om, at Kaptajnen og Styrmanden er frosset ihjel, medens den lille Baad flød rundt paa Havet. Da de blev fundet, gik deres Ure endnu, saa der kan ikke være Tale om Drukning. Af den øvrige Del af Besætningen har man senere fundet Liget af en af Matroserne, *K. Jensen*, der stammer fra Aalborg.

Besætningen bestod iøvrigt af følgende fire Mand: Maskinmester *B. Rasmussen*, Matros *A. G. Nielsen*, og Fyrbøderne *H. Sørensen* og *H. Pehrson*, der

alle ligesom Kaptajn Sjøberg var hjemmehørende i København, hvorimod Styrmand Clemmensen boede i Aalborg.

Damperen *Holger*, der var paa 400 Tons d.w. og 310 B.R.T., var bygget i 1875 paa Orlogsværftet som Kanonbaaden *Falster*. I 1922 blev den ombygget til Sanddamper og overdraget Københavns Mørtelværker.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JULI KVARTAL

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser som foretages hvert Kvartal, meddeler Statistisk Departement følgende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvartal 1944.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

		Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 t.	Ud-losset Gods 1000 t.	Ind-ladet Gods 1000 t.
Juli	Kvartal 1944	13.900	1.491	1.952	921
April	— —	13.900	1.621	2.087	1.081
Januar	— —	10.800	1.480	1.888	1.036
Oktober	— 1943	14.800	1.740	2.178	1.235
Juli	— —	16.000	1.739	2.015	1.269
April	— —	15.200	1.794	1.995	1.375
Januar	— —	9.500	1.439	1.858	977

Af ovenstaaende Oversigt fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Juli Kvartal 1944 androg 13.900. Reg. Tonnagen udgjorde 1.491.000, og der udlossedes 1.952.000 Tons Gods og indladedes 921.000 Tons.

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Juli Kvartal 1943, er den samlede Skibsfart væsentligt formindsket.

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar Ruteferien paa danske Havne i Juli Kvartal 1944 og i de foregaaende Kvartaler i 1944 og 1943.

Ruteferien paa samtlige Havne.

		Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 t.	Ud-losset Gods 1000 t.	Ind-ladet Gods 1000 t.
Juli	Kvartal 1944	2.300	303	151	144
April	— —	2.200	302	140	138
Januar	— —	2.200	273	122	131
Oktober	— 1943	2.000	275	131	132
Juli	— —	2.500	325	137	132
April	— —	2.500	346	157	139
Januar	— —	1.900	243	137	101

»NAVIGATØRERNES HUS« FYLDER 25 AAR

Paa Mandag er det 25 Aar siden, at »Navigatørernes Hus« blev stiftet. Før dette skete, havde man i Navigatørkredse gentagne Gange givet Udtryk for Ønsket om, at den danske Navigatørstand fik sit eget Hus, men først i 1919 etableredes der et nærmere Samarbejde mellem Skibsførerforeningen og Dansk Styrmandsforening med det Formaal at finde en Fællesløsning af denne Opgave. Der var i Krigsaarene fra 1914 til 1918 tjent gode Penge, selv om det var sket under farefuld Sejlads med Livet som Indsats, og Tidspunktet til at starte en Indsamling var derfor valgt godt.

»Navigatørernes Hus« er en selvejende Institution, der ledes af en Bestyrelse og et Repræsentantskab, valgt af de respektive Bestyrelser for Skibsførerforeningen og Styrmandsforeningen.

Det var den 5. Februar 1920, at Bestyrelserne for de to Foreninger traadte sammen og stiftede et Fond, der fik Navnet »Navigatørernes Hus«, og samtidig blev der vedtaget Statutter. Indsamlingen havde paa dette Tidspunkt indbragt henved 237.000 Kroner i Form af større og mindre Bidrag, ikke alene fra Navigatørerne selv, men ogsaa fra Dansk Dampskibsre-

deriforening, forskellige Rederier og andre, der havde Tilknnytning til Skibsfarten.

Senere hen paa Aaret fik den valgte Bestyrelse Repræsentantskabets Godkendelse af et Tilbud om Køb af Ejendommen Havnegade 55 og Nyhavn 44 for 410.000 Kroner, og d. 18. November samme Aar kunde Formanden, Kaptajn *Alfred Ørum* byde Bestyrelsen velkommen i Navigatørernes eget Hus.

DIREKTØR M. SUENSON 70 AAR

Forleden Dag fyldte den tidligere mangeaarige korresponderende Reder for Dampskibsselskabet »Øresund«, Direktør *M. Suenson* 70 Aar.

Direktør Suenson begyndte som Sømand, idet han som 16-aarig kom ud at sejle. Efter at have taget sine nautiske Eksaminer blev han Styrmand i Skoleskibet *Georg Stage*, af hvis Bestyrelse han nu i en Aarrække har været Medlem. I en ung Alder blev han Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, men i 1915 begyndte han egen Rederivirksomhed, og han har blandt andet været korresponderende Reder for Dampskibsselskaberne »Oceana« og »Dana«. I Ministerkrisen i 1920 var Direktør Suenson Handelsminister i det saa kortvarige Ministerium Liebe.

Ved Direktør Paepckes Død i 1927 blev Direktør Suenson administrerende Direktør for Dampskibsselskabet »Øresund«, og i de forløbne Aar ofrede han nogen Energi paa at udvide Selskabet og modernisere dets Materiel. Det lykkedes ham til fulde, og Direktør Suenson kan være stolt af det smukke Resultat, han kan se tilbage paa nu, hvor De danske Statsbaner har overltaget de store Øresundsbaade.

DET SVENSKES TONNAGEBEHOV

Den svenske Presse beskæftiger sig stadig indgaaende med de Problemer, som den planlagte internationale Søfartspool har rejst for den svenske Skibsfart. I de Artikler, hvor der gives Udtryk for de ansvarlige Myndigheders Mening med Henblik paa Planen, er det et fremherskende Træk, at man ikke stiller sig afvisende til Planen som saadan, men ønsker at deltage under Former, som giver Sverige Lejlighed til ikke blot at passe egne fra før oparbejdede Markeder, men tillige giver det Adgang til at øve Indflydelse paa den Del af Sveriges Tonnage, som drages ind under Poolens Dispositioner.

Der synes ogsaa at herske Enighed om, at Planen i første Række tager Sigte paa at regulere Tonnagebehovet efter Krigen. Fra enkelte Sider regner man med en Verdenstonnage, der vil overstige Førkrigstidstonnagen med 10 Millioner Tons. Det hævdes imidlertid, at den fortsatte Krig i Østen over de vældige Afstande i Forbindelse med Europas Behov for Genopbygningstonnage vil stille Krav til Tonnagen, som den ikke ventes at kunne opfylde i den første Tid. Man er derfor henvist til at mobilisere alle Reserver, og Blikket falder da, hævdes det fra svensk Side, i første Række paa den svenske Handelsflaade, som er den eneste af nogenlunde Størrelse, der hidtil har holdt sig uden for de Allieredes Aftaler.

Hvad Sveriges Tilskud til denne Tonnage angaar, hævdes det fra svensk Side, at man fra Pool-Side har gjort sig alt for overdrevne Forestillinger om dens Størrelse. Den eneste Tonnage-Klasse, der i Sverige er blevet øget under Krigen, er Tankskibene, medens man for Linieskibenes Vedkommende først venter at have udlignet Krigstabene i 1946.

Hertil kommer, at Sveriges eget Behov er større, end Statistiken synes at give Udtryk for. Naar Tallene fortæller, at 40 Procent af Fragterne er indtjent i Fart mellem udenrigske Havne, har man draget den Slutning, at 40 Procent af Landets Handelsflaade var engageret i Fart uden for Sverige og dermed givet Anledning til Sammenligninger med den norske Flaade. I denne Forbindelse anføres det fra svensk Side, at

det kun er 11 Procent af Bruttotonnagen, som er beskæftiget ude. Og i dette Tal indgaar hele den store Trafik med svensk Jernmalm over Narvik, hvorfra den eksporteres til England, Amerika og Tyskland og derfor regnes som Fart mellem udenrigske Havne.

Endvidere er der med Henblik paa Fragter tjent i Udenrigsfart ikke taget Hensyn til den store Andel, som er tjent i Samtrafik paa Nabolandene og ved Samsejling med disse Landes egne oversøiske Linier.

Man mener derfor fra svensk Side, at den svenske Handelstonnage i international Trafik snarere kan sættes til 5 end til 10 Procent af hele Tonnagen. Dette viser, anfører man videre, at praktisk talt hele den svenske Tonnage før Krigen var beskæftiget i Fart mellem svenske Havne og mellem disse og Udlandet.

Videre paapeger man, at Sverige nødtvungent maa overtage en større Del af Trafiken paa de svenske Havne, end Tilfældet var før Krigen. Ved en relativ stor Udenrigshandel kan det ikke undgaas, at denne Andel maa øges udover de 40—43 Procent, som var gældende i Aarene 1937—39.

Disse Forhold viser, hedder det, at man maa være husholderisk med den svenske Handelstonnage efter Krigen, hvis den skal strække til. Dette gælder specielt, hvis den i nogen Grad ogsaa skal sættes ind i Hjælpetjenesten for Nabolandene. Men dette kan næppe ske paa anden Maade, end at hvert enkelt Skib dirigeres ind i den Trafik, det er beregnet til, og hvor Rederierne har de aarelange Erfaringer. Dette gælder specielt Linierederierne.

I denne Forbindelse erindrer man om, at Sverige allerede tidligere har erklæret sig villig til at befordre visse Varekvantiteter for sine Nabolandes og eventuelt ogsaa andre Landes Behov. Man vil selvsagt gøre, hvad der kan gøres, for at afhjælpe en Nødstilstand, men det indebærer ikke, at man maa stille sine Skibe til Disposition og miste Dispositionsretten over dem.

NORSK NYBYGNING FRA SVERIGE

Efter hvad der meddeles fra Oslo, har *Stenersens Tank A/S* i Oslo overtaget en Kontrakt hos Götaverken om Bygning af et Dieselmotor-Tankskib, der skal være paa 17.000 Tons d.v.

Kontraktsummen er paa 4.250.000 svenske Kroner.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Det andet Skib i Rederiaktiebolaget *Transmarins* Nybygningsprogram paa seks Skibe er nu blevet fuldendt fra Öresundsværvet og har været paa Prøvelur i Sundet. Det drejer sig om Lastmotorskibet *Bernhard Ingelsson*, opkaldt efter Rederiets Grundlægger. Søsætningen fandt Sted 5. Juni 1944.

Nybygningen laster 6.400 Tons og bliver dermed et af de største Skibe, hjemmehørende i Helsingborg. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning. Hoveddimensionerne er følgende: Længde 375 Fod, Bredde 53 Fod, Dybde til Shelterdæk 34 Fod og Dybgang paa fuld Last 23 Fod 2 Tommer.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 7-cylindret, enkeltvirkende, to-Takts Dieselmotor, der udvikler 4.800 ind. HK. af Götaverkens Fabrikat. Farten paa fuld Last er 15 Knob.

ISLANDS TRAWLERFLAADE STÆRKT FORÆLDET

Islands Trawlerflaade, der før Krigen talte 38 Trawlere mod nu kun 31, er ved at blive forældet, idet Skibenes Gennemsnitsalder er 26,5 Aar, og en Trawlers gennemsnitlige Levealder ansættes til 20 Aar. 6 Trawlere er forlist som Følge af Krigsforholdene. Alle er enige om, at Trawlerflaaden snarest muligt maa fornyes, og Rederne har derfor stiftet et Nybygningsfond, der ved Slutningen af 1943 androg 13,4 Mill. Kr., heri dog ikke medregnet det Beløb, ca. 2 Mill. Kr., der vilde indkomme fra 1943s Indtægter. Dette

Beløb er betydeligt, men vil dog næppe slaa til til mere end Bygningen af 6—7 moderne Trawlere efter Krigen. I Sverige er bestilt 55 Fiskekuttere, der ventes færdige sent i 1945. De største af disse er paa 80 Tons.

FRIHEDSBREV TIL SØFOLKENE

I følge tilgængelige Oplysninger fra London har Det internationale Transportarbejderforbund og Skibs-officersforbundet stillet Forslag om et Verdens-Frihedsbrev for Søfolk. Dette Forslag har vakt stor Interesse inden for Det internationale Arbejdsbureaus Søfartskommission, der har behandlet det paa et Møde. Paa dette Møde betegnedes Forslaget som et værdifuldt Bidrag til Oprettelsen af de bedst mulige Forhold til Søs.

Det blev endvidere vedtaget, at Det internationale Arbejdsbureau skal anordne en forberedende teknisk Konference i Oktober, hvor man skal udarbejde Forslag vedrørende Aflønninger, Arbejdstid, Bemanding, Bespisning, Lukafforhold og Lægehjælp, ligesom Sømandsorganisationerne skal kræves anerkendte.

GENOPTAGELSE AF TRAFIKEN

Det oplyses nu, at Togfærgetrafiken mellem London og Paris er blevet genoptaget for en halv Snes Dage siden.

Den har været afbrudt siden Midten af Juni 1940.

INTET ANGLO-AMERIKANSK HERREVÆLDE

I Januarnummeret af det amerikanske Tidsskrift *Foreign Affairs* skriver Finansminister *Morgenthau*, at den øvrige Verden vil føle sig overbevist om, at den amerikanske Nation ikke ønsker noget Samarbejde eller vil forstaa at omsætte et saadant i Praxis, hvis den amerikanske Regering ikke ratificerer den i Bretton Woods truffne Valuta-Overenskomst.

For Næringslivet betyder Bretton Woods, hvad Dumbarton Oaks betyder for det politiske Liv. De styrker og supplerer hinanden.

Finansminister Morgenthau understreger i Artiklen, at Englands og De Forenede Staters økonomiske Interesser ikke er uforenelige, men han advarer indtrængende mod Forsøg paa at stille Verdensøkonomien under et anglo-amerikansk Herrevælde, hvilket vil blive intet mindre end et Slag i Ansigtet paa de øvrige Allierede.

ENGLAND SOM KØBER AF FINSK TRÆ

Efter hvad der meddeles, skal en engelsk Delegation i nær Fremtid besøge Finland. Hensigten er at undersøge Mulighederne for engelske Indkøb af finske Trævarer og finsk Tømmer, der skal anvendes i det store Byggeprogram for Beboelseshuse.

De finske Leverancer skulde i saa Tilfælde begynde umiddelbart efter Krigens Afslutning.

AMERIKANSKE SKIBE TIL GRÆKENLAND

U.S. Maritime Commission har bevilget et Andragende fra græsk Side om at faa overdraget yderligere tre Skibe af Liberty-Typen.

Herefter andrager Tallet af amerikanske Liberty-Skibe i den græske Regerings Tjeneste 10. Det understreges, at Ejendomsretten til disse Skibe stadig ligger paa amerikanske Hænder.

AMERIKANSKE SKIBE FOR DYRE?

Hamburger Fremdenblatt oplyser — med engelske Pressemeddelelser som Kilde — at den norske Eksilregerings Skibskontraheringer skal fordeles mellem Sverige og England, idet det har vist sig, at de amerikanske Skibe bliver for kostbare.

Det oplyses iøvrigt, at der hidtil er købt 13 Skibe i England, og man skal have fragtet 14 amerikanske Skibe, men ogsaa paa dette Punkt viser Amerikanerne sig at være relativt dyre.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Motorskonnert »Marie« af Rønne savnes

Der næres megen Ængstelse for Motorskonnert »Marie« af Rønne, der ejes og føres af Kaptajn E. K. Hansen, Rønne. »Marie« afgik fra Rønne den 15. Januar med en Ladning Lervarer, bestemt for Næstved. Dagen efter sprang Vinden om i Vest, og det blev til stærk Storm. Der er siden rettet Forespørgsel om Skibet overalt til danske og svenske Havne, men ingen har set eller hørt noget til det.

»Marie« havde foruden Føreren en Besætning paa to Mand. Skibet, der maaler 36 Brutto Tons, er bygget i Frederikshavn 1880 af Egetømmer.

Akts. Carl Nielsen køber Skib

Det kendte Sand- og Gruskompagni, A/S Carl Nielsen, København, har købt et nyt Skib til sin Flaade. Det er Motorskibet »Maagen« af København, som er paa 250 Tons d.w. og udstyret hovedsageligt som Stenfiskerfartøj. Maagen har gennem mange Aar tilhørt Skibsfører Magnus Petersen, der ogsaa har benyttet Skibet i almindelig Fragtfart. »Maagen« er bygget 1920 under Navnet »Mærde 2« paa Kalundborg Skibsværft til Skibsreder Solheim i Oslo, og det er udstyret med en 150 HK. Bolinder Motor. Overtagelsen af Skibet har fundet Sted. Købesummen andrager ca. 225.000 Kr.

Dansk Styrmand død i Udlandet

Det sidst udkomne Nummer af Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad bringer Mindeord over Styrmand *Daniel Frederik Hansen*, som under et Ophold i tysk Havn er død efter at være faldet ned i Lasten af sit Skib. Han paadrog sig et Kraniebrud og et Laarbensbrud og døde efter fire Dages Ophold paa et Hospital.

Styrmand Hansen var født 8. Juni 1906 i Myggenæs paa Færøerne. Efter i 1936 at have taget Styrmands-eksamen i Thorshavn, blev han ansat i Rederiet A. P. Møller, hvor han siden har gjort Tjeneste. Han efterlader sig Hustru og to smaa Børn.

Et Teglværk for en Motorsejler

En temmelig usædvanlig Byttheandel foreslaas i det nylig udkomne Nummer af »Skibssalgslisten«. Det drejer sig om et nærmere beskrevet Teglværk, der ligger ud til Vandet, ca. 1 km fra en østjyds Havneby, og som er til Bytte mod en god Motorsejler.

Det fremhæves, at Teglværkets Indehaver i Forvejen ejer et Par Skibe.

Dødsfald

Tidligere Ekspeditor for Sydfynske Dampskibsselskab, Kaptajn *Jens Hansen*, Marstal, er efter længere Tids Sygdom død, 78 Aar gammel. Han efterlader Enke og to voksne Børn, en Søn og en Datter.

Thurø Sømandsforening

Paa et Aarsmøde i Thurø Sømandsforening oplyste Kaptajn *H. Bom*, at Foreningen indtil Dato har udbetalt 131.000 Kr. i Understøttelser. Foreningens Stiftere bestemte i sin Tid, at Foreningens Formue hvert Aar skulde forøges med 400 Kr. Den er i Dag oppe paa 40.000 Kr.

Sejlivet Havnearbejder

Havnearbejder *Carl Henriksen* i Helsingør faldt forleden ned i Lasten paa en Damper, han var med til at losse, og dette Fald var paa ikke mindre end 8 Meter. I Faldet udløstes en Sæk paa 50 kg, der hang i et Spil og styrtede ned ovenpaa ham. Da Falck ankom til Hospitalet med ham, viste det sig, at han ikke fejlede det mindste, bortset fra, at han var noget øm af de Knubs, der havde vanket.

Skibssalg

Det havarerede Motorskib »Svalen« af Haderslev er af Em. Z. Svitzers Bjærgningsentreprise solgt til Skibsfører Dickmann, Stege. Skibet er bugseret til Værft for Reparation. »Svalen«, der tidligere tilhørte Skibsfører *Jens Hansen*, Rudkøbing, som anvendte det i Paketfart mellem København, Odense og Haderslev, laster 150 Tons d.w., og er bygget 1904 af Staal i Holland. Det har tidligere haft Navnene »Alvendo« og »Karl«. Købesummen er 21.000 Kr.

Søslange til Svendborg

Svendborg zoologiske Museum har af Fisker *Hans Andersen*, Nordenbro paa Langeland, faaet overdraget en kæmpemæssig Havaal, der er fanget i Farvandet ud for Bagenkop. Den maaler 176 cm og vejer 30,5 kg.

Likvidation

Rederi-Aktieselskabet af 17. September 1943, hvis Aktiekapital er 40.000 Kr., har anmeldt til Aktieselskabs-Registret, at Selskabet er traadt i Likvidation. Bestyrelsen og den korresponderende Reder er frattraadt. Til Likvidator er valgt Sagfører, cand. jur. *Karl Hansen Flemin*.

Assuranceselskabet »Neptun« nedsætter Præmien til det halve

Paa Assuranceselskabet »Neptun«s Generalforsamling i Marstal vedtog man med Forbehold af Forsikringsraadets og Ministeriets Sanktion at nedsætte Præmien til det halve. Aarsagen til Nedsættelsen skal søges i, at Kassebeholdningen andrager 23,670 Kr., og at der i 1944 kun udbetaltes 600 Kr. for Havari.

Ny Sekretær i Dansk Sømandsmission

Sømandspræst S. Ingstrup Mikkelsen, der gennem 7 Aar har gjort et stort og dygtigt Arbejde i Hamborg, har nu indvilliget i at vende hjem til København for fra 1. Februar at overtage Posten som Hjemmesekretær i »Dansk Sømandsmission i fremmede Havne«. Han blev allerede i 1943 anmodet om at overtage denne Stilling, men kunde ikke dengang løsrive sig fra sit Arbejde og sin Menighed i Hamborg.

Siden Foraaret 1943 har Pastor Käszner, Rødovre, midlertidigt bestridt Posten som Hjemmesekretær, nu ophører denne Ordning, og Pastor Käszner kan helt hellige sig det voksende Arbejde i sit store Sogn.

Den evindelige Søslange

Fra Ottawa meddeles, at en Kolonne Skovhuggere i en canadisk Skovsø har observeret et uhyggeligt Søuhyre, hvis Hoved efter overensstemmende Udsagn mindede om en Kos og som dette var forsynet med Horn. — Det bemærkelsesværdige er, at Uhyret dukkede op gennem en halv Meter tyk Is, og en Kæmpevaage er endnu et stumt Bevis paa Begivenheden. Det er første Gang, Søslanger har vist sig ved Vintertid, en Periode, som man antog af Søslanger blev benyttet til at ligge i Hi.

FRA SØRETTERNE

S/S »Ydun«s haarde Rejse i Kattegat

I Sø- og Handelsretten er der blevet afgivet Forklaring af Besætningen paa D.F.D.S.s Damper »Ydun« i Anledning af en ualmindelig haard Rejse, som Damperen har haft i vore indre Farvande.

Føreren, Kaptajn Chr. Christensen Juel, forklarede, at Skibet var afsejlet fra København Lørdag den 20. Januar ved Middagstid med 270 Tons Stykgods til Aarhus. Kl. 17, da Skibet var naaet ud i Kattegat, fik det sydvestlig Snesorm. Damperen slingrede voldsomt og tog meget Vand over, og der opstod flere Skader paa baade Skib og Ladning. Kl. 19 maatte man dreje til Vinden for at søge at faa Skaden udbedret, og Kl. 19,15 besluttede Kaptajnen at søge Ankerplads ved Hornbæk, hvor Damperen ankrede Kl. 0,47 paa 7 Meter Vand. Det viste sig, at et Automobil, der var surret paa 3. Luge, havde revet sig løs og ødelagt Lugens Gelænderstøtter. Af et Bundt Staalakslers, der var surret sammesteds, var ca. to Trediedele

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

Ledig Lodsstilling.

En Lodsstilling ved Vejle Fjord Lodseri ønskes besat fortrinsvis med en dertil kvalificeret Skibsfører mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 26. Februar d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 23. Januar 1945.

gaet over Bord. Vandet var trængt ind gennem Ladeportene og havde beskadiget forskelligt Gods og slaet to Akkumulatører i Stykker, og paa Fordækket var to Syreballer knust.

Kaptajnen tilføjede, at alt havde været surret forsvarligt, og at Skaderne udelukkende skyldtes det haarde Vejr.

Sukkersækkene gaet itu under Losningen

A/S Norske Alliance, Oslo, og Norges Grossistforbund i Oslo havde ved Sø- og Handelsretten krævet Dampskibsselskabet »Progress«, København, dømt til at betale 11.752 Kr. i Erstatning, fordi der ved Losning af S/S »Sophie« i Norge af en Ladning paa 1468 Tons Sukker i Papirposer havde været en Mangel paa 17 Sække.

Sagsøgeren mente, at Rederiet maatte være ansvarligt for den manglende Vægt, medens Rederiet paastod Frifindelse.

Sø- og Handelsretten frifandt »Progress« for Norske Alliances Krav paa 10.237 Kr., da der ikke var reklameret rettidigt og paa behørig Maade, og den foretagne Vejning ikke var tilstrækkelig Bevis for Mancoen. Norske Alliance dømtes til at betale »Progress« 500 Kr. i Sagsomkostninger. Norges Grossistforbund, der havde krævet 1515 Kr., fik tilkendt 142 Kr. i Erstatning for tre Sække, der faktisk manglede i Antal, men for Restbeløbet blev Rederiet frifundet. Sagens Omkostninger ophævedes.

Samtidig havde Norske Alliance og Norges Grossistforbund krævet Dampskibsselskabet »Pacific« dømt til at betale dem henholdsvis 9742 Kr. og 142 Kr., fordi der ved Udlosning i norske Havne af S/S »Kjøbenhavn« havde manglet et Parti Sukker. I denne Sag frifandt »Pacific« for Norske Alliances Krav med samme Begrundelse som foran nævnt, og Norske Alliance dømtes til at betale »Pacific« 500 Kr. i Sagsomkostninger, medens »Pacific« dømtes til at betale Norges Grossistforbund 142 Kr. i Erstatning for manglende tre Sække. Sagens Omkostninger ophævedes.

Kollision i Stubbekøbing Havn

I Stubbekøbing Havn forefaldt i sidste Uge en Kollision mellem Motorskonneren »Svend Dahl« af København, der var for indgaaende, og Motorjagten »Vega« af Bornholm, der laa fortøjet ved Kajen. Skonneren, der førtes af Kaptajn R. Rasmussen, Rudkøbing, var paa Rejse fra tysk Havn med en Ladning Briketter og var blevet slaet læk i det haarde Vejr, hvorved Vandet trængte ind til Koblingen mellem Maskinen og Skruen. Under Indsejlingen nægtede Koblingen at fungere, da man slog bak, hvorved Kollisionen blev uundgaaelig. Skonneren har ikke været forsikret, men dens Ejer, Skibsreder Dahlberg Hansen, Charlottenlund, indgik paa at betale »Vega« Reparation paa Værftet i Stubbekøbing, hvilket blev meddelt under Søforklaringen ved Retten i Stubbekøbing.

Grundstødning ved Als Odde

Motorsejleren »Birgitte Hoeg« grundstødte den 31. December paa Rejse fra Hobro til København i Nærheden af Als Odde. Under et Søforhør i Sø- og Handelsretten forklarede Kaptajn E. Petersen, at Grundstødningen skyldtes haard Strøm. Den 1. Januar kom Lodsbaaden til Stede, men det lykkedes ikke at bringe Skibet flot, før Bugserbaaden »Særimner« den 5. Januar var kommet til Hjælp. Under den fortsatte Rejse havde Skibet to Gange Motorstop.

PERSONALIA

75 Aar

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Kaptajn J. C. Christensen, fylder i Dag — Fredag — 75 Aar. Kaptajn Christensen, der sidst var Fører af Motorskibet *Odense*, gik i Land i 1934 og er nu bosiddende i Odense.

70 Aar

Paa Onsdag — den 7. Februar — fylder tidligere Sejl-skibsfører, Kaptajn M. C. Friis 70 Aar. Kaptajn Friis gik i Land i 1926 og har siden drevet den kendte Restaurant »Toldbod Vinhus« i Marstal.

60 Aar

Føreren af Paketten *Mathilde*, Kaptajn H. Skougaard fylder paa Mandag — den 5. Februar — 60 Aar. Kaptajnen er bosiddende i Hvidovre.

*

Overmatros F. Schou, der blev saaret ved Fyrinspektionskibet *Absalons Forlis*, fyldte forleden 60 Aar. Overmatros Schou er stadig Patient paa Sygehuset i Kalundborg, hvor han efter Ulykken blev indlagt med tre Benbrud og et Brud paa Ganen. Hans Tilstand var dengang yderst alvorlig, men nu har det gode Udsigter med hans Helbredelse.

50 Aar

Ingeniør af 1. Grad under Søværnet, cand. polyt. O. J. Winther-Christensen fyldte i Onsdags 50 Aar.

*

Fyrassistent K. L. Sørensen, Nordre Røse, fyldte forleden Dag 50 Aar.

To Lodsjublæer

I Gnar kunde to Lodser fejre deres 25 Aars Jubilæum i Lodsvæsenets Tjeneste — det var Lodsformand H. L. Simonsen, Odense Kanal-Lodseri, og Lods J. H. Andersen, Fredericia.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har meddelt Fyrskibsfører i 7. Lønningssklasse *Hans Svarrer* Konstitution som Fyrskibsfører i 6. Lønningssklasse a.

25 Aar i Det Forenede

Maskinmester Peder Kristian Schmidt fejrede forleden sit 25 Aars Jubilæum i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Tjeneste. Han udnævntes til Maskinmester i 1922.

Storebæltsoverfarten

Skibsfyrbøder uden for Nummer P. K. Hansen, Storebæltsoverfarten, er med Udgangen af Januar Maaned afskediget efter Ansøgning.

Tidligere Malrosaspirant H. R. Hansen er genantaget som Matrosaspirant ved Storebæltsoverfarten.

Kendt Maskinmester gaar i Land

Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* er Maskinchef i D. D. K., Maskinmester Oluf Pedersen fornylig fyldt 65 Aar. Han har derefter besluttet sig til at gaa i Land. I Grunden er Maskinmester Oluf Pedersen allerede for nogle Maaneder siden gaet i Land, idet han for Tiden fører Tilsyn med en Skibsbygning, som hans Rederi lader foretage paa Helsingør Værft.

Beskikkelser

I Henhold til Loven om Oprettelse af Sørætter har Odense Amt beskikket følgende til Sørætsmedlemmer i Amtet indtil 31. December 1948:

Grosserer Harry Walther Andersen, Odense, Skibstilsynsmand, Kaptajn Palle Marius Hansen, Odense, Grosserer P. Vilhelm, Odense, Grosserer A. Stokkeby Christiansen, Odense, Speditor H. P. Hansen, Odense, Formand Reippurt Olsen, Odense, Fisker Hans Christensen, Bregner, Fiskerifoged P. Johansen, Vierø, Dræby, Fiskeeksportør Rasmus Jørgensen, Kerteminde, Fisker og Postfører Rasmus Thygesen, Kerteminde, Lods Vilhelm Geisler, Kerteminde, Fisker Frederik Peter Tornøe Marcussen, Kerteminde, og Lods H. A. Petersen, Middelfart.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. R. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marluseon«

Telefon Central 12057

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

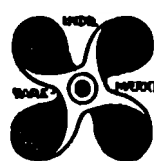
L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

TUBORG



GRØN
eller
RØD

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Red og Græs Indenbordsfarve Kobberstof for Trækibe
Patent Mønje Græs Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13770.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 1. Februar 1945.

Nr. 5.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pangældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvortil Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske 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.

Danmark.

462. (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.

463. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/4 1945 udgaa.

Forkortelser:

Blk.	betyder	Blink.
ED.	—	Eksistens tvivlsom.
El. hv.	—	Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
El. r.	—	Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
Fl.	—	grønt Flag.
Fmk.	—	Formørkelse.
Forg. efts.	—	Forgæves eftersøgt.
Jspir. hv.	—	Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
Jspir. r.	—	Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
L.-Flt.	—	Lys- og Fløjtetønde.
L.-Klt.	—	Lys- og Klokketønde.
Lt.	—	Lystønde.
M.	—	Mast.
o. V.	—	rager op over Vandet.
PD.	—	Plads tvivlsom.
Skfb.	—	Skibsfartshindring.
Tbt.	—	Topbetegnelse.
Uvh.	—	Undervandshindring.
Vg.	—	Vrag.
Vglt.	—	Vraglystønde.
Vgt.	—	Vragtønde.
Vgv.	—	Vragvager.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Østersøen.							
54° 46'	10° 21'	5,5	Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185	P. D.		
54° 45',8	10° 30',5				Uvh.	1525	1942
54° 46',8	10° 39',2				1554	1944	
54° 39',5	10° 40',2				1858	1940	
54° 39',4	10° 42',2						
54° 38',0	10° 41',5	8,3	El. hv. + Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	187.	o. V.	369	1945
54° 37'	10° 41'				497	1943	
54° 43',7	10° 48',2				Skfh. o. V.	1196	1944
54° 43',8	10° 48',3					1606	1944
54° 37',4	11° 41',3					1376	1943
54° 32',9	12° 07',2					1423	1944
54° 50',1	12° 15',0					1808	1943
54° 46',8	12° 29',5						
55° 01'	12° 42',5						
55° 01',8	12° 32',5						
55° 06'	12° 31'	4,3	midlt. Afm.		M. o. V.	1427	1942
55° 13',6	12° 19',1				Forg. eftts.	1555	1944
55° 15',1	12° 42',8				1515	1944	
55° 15'	12° 43',5				P. D.	694	1944
55° 09',4	12° 45',5				1498	1943	
55° 09'	12° 44'				396	1940	
55° 14',9	14° 50',8				1464	1942	
54° 51',0	14° 51',3				3754	1939	
55° 01'	14° 44',6				762	1944	
55° 20'	12° 53',3						
55° 11',5	13° 13',0	12	Vgt. W.-Tbt.	188, 180, 181.	Uvh.	1449	1941
55° 13',4	13° 14',2				935	1944	
55° 17',5	13° 53',5				1080	1941	
55° 22',3	14° 03',5				724	1943	
54° 31',3	13° 54',1						
54° 35',3	13° 39',5	15	Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.	201, 188.		1231	1941
54° 37',5	13° 46',0				433	1942	
54° 53',3	13° 40',0				1628	1944	
54° 31',1	12° 56',2	6,5	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.			1247	1944
54° 52'	12° 54'		Vgt. Vgv. W.-Tbt., W. f. Vg.	187, 188.		868	1944
54° 36',5	12° 45',5				2504	1940	
54° 50',0	12° 45',0				421	1945	
54° 49',1	12° 42',7		Vglt. E.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , ENE. f. Vg.	187, 188	M. o. V.	1607	1944
54° 49',7	12° 42',2				420	1945	
54° 49',5	12° 40',7		Vgt. E.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	187, 188.	M. o. V.	1093	1944
54° 47',7	12° 42',8				1623	1944	
54° 47',5	12° 37',5				2241	1940	
54° 46',2	12° 41',0				1470	1944	
54° 46',1	12° 40',6						
			Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.		1624	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 44',5	12° 43',0		Vgl. W.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	187, 126, 180.		927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vgl. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.		822	1944
54° 42',1	12° 37',2		Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s , NE. f. Vg.	187, 188.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vgl. i mindst 150 m Afst. om Bb. <i>E.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vgl. i mindst 60 m Afst. om Bb.	480	1945
54° 41',1	12° 32',9		Vgl. E.-Tbt., To-Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.-Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt., To-Blk. 15 ^s . S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygn. o. V. <i>Gennemsejlingsaabning afm. S. f. Vg.:</i> <i>N.-lige Lt.:</i> sort L.-Flt., S.-Tbt. rød To-Blk. 7 ^s . <i>S.-lige Lt.:</i> rød Lt., N.-Tbt. hvidt En-Fmk. 5 ^s .	1642	1944
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.			1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal passeres S. om Vg.	1736	1942
54° 19',8	12° 05',2		Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s , S. f. Vg.			877	1944
54° 20',5	12° 04',5		Rød Bøje.			538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 13',8	12° 05',3		Vgl. W.-Tbt., Et-Blk. 6,5 ^s . W. f. Vg.			185	1942
54° 13'	11° 25'					481	1945
54° 00',7	10° 55',0		Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.		2 M. o. V.	1644	1940
54° 22',8	11° 10',7				2 M. o. V.	1597	1942
54° 28'	11° 33'				Uvh.	1629	1944
54° 29',6	11° 24',3	5	Bøje.			1151	1944
54° 34',2	11° 14',3					704	1944
54° 35',8	11° 02',6				Uvh.	2215	1940

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 34',6	10° 56',4					775	1944
54° 26',7	10° 42',4				M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0				o. V.	1261	1942
54° 34',3	10° 48',2					988	1944
54° 33',7	10° 45',5					988	1944
54° 33',6	10° 40',9		NNW. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 s.	185.		906	1944
			SSE. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 s.				
54° 32',5	10° 35',1		N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 s.	185.	Man skal altid passere Vg. paa sin Bb. Side.	1339	1944
			S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 s.				
54° 32',4	10° 34',2				Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940
54° 33',3	10° 28',6		Vgt. S.-Tbt.			1645	1940
54° 31',1	10° 31',3		Vgl. N.-Tbt. To- Blk. 9 s., N. f. Vg.	185	M. og Skorst. o. V. Der skal al- tid passeres N. om Vgl. o. V.	263	1945
54° 31',2	10° 28',1		Vgl. S.-Tbt. En- Fmk. 4 s. SE. f. Vg.	185		363	1945
54° 28',4	10° 29',6				M., sandsynlig- vis fast i Vg.	1595	1942
54° 30',0	10° 25',2		Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.			2270	1940
54° 28',2	10° 27',5					907	1944
54° 29',3	10° 25',8	10		185.		1136	1944
54° 27',7	10° 18,9					947	1944
54° 28',7	10° 14',6		Vgl. E.-Tbt., To- Blk. 7 s. ENE. f. Vg.	185.		1505	1940
54° 27',4	9° 54',9					482	1945

Sundet.

56° 05',9	12° 31',0		Afm. med Strøm- bøjer.			1308	1944
56° 05'	12° 34'				Forg. ef.fts.	1432	1940
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130, 125.		1282	1944
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 132, 130.		2865	1940
55° 41',7	12° 41',0				Forg. ef.fts.	927	1943
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.		323	1943
55° 40',5	12° 41',8				Forg. ef.fts.	1152	1942
55° 38',7	12° 40',6				Uvh. Forg. ef.fts.	438	1944
55° 38',7	12° 41',1	5,0	Vg. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	133, 132, 130.		1221	1941
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.		1352	1943
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.		1199	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Jspir. hv. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	Vinterafm.	456	1945
55° 30'	12° 37'				P. D.		
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.		1387	1942
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	2 M. o. V.	1230	1943
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.		1616	1944
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	M. o. V.	1159	1944
55° 23'	12° 35'				Forg. efts.	399	1944
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. V.			1649	1942
55° 29',6	12° 27',8		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		M. o. V.	1566	1944
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.		1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	Jvf. <i>Svensk</i> Kort Nr. 271.	1001	1941

Smaalandsfarvandet.

54° 51',8	12° 13',0					2897	1940
54° 58',7	11° 52',1	0				1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.		1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.		1550	1944
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.		1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.		1645	1944
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.		1025	1943
55° 06',0	11° 19',0				Forg. efts.	508	1944
55° 07',9	11° 13',2	7,6		142, 160, 140.		1178	1942
55° 10',2	11° 17',4	10,2		143, 160, 140.		817	1944

Store-Bælt.

55° 43',1	10° 47',2				Uvh.	542	1944
55° 16',4	10° 53',4				Jernbanevogn	358	1942
55° 16',2	11° 01',3	14,6		143, 141, 142. 140.		550	1942
55° 13',7	10° 57',7				Forg. efts.	1092	1943
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140, 126, 180.		1323	1944
55° 08',1	11° 02',0		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.	2 M. o. V. Vinterafm.	401	1945
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140, 126.		1123	1943
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942
55° 00',2	11° 03',1				Forg. efts.	655	1942
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185, 126.		1669	1943
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	o. V.	894	1943
54° 58',4	10° 56',8		Vintersøm. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	o. V. Vinterafm.	506	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	Vg. sprængt i 2 Dele. Afst. 170 m mellem De- lene.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8		Vintersøm. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg. El hv.	142, 140, 185.	1 M. o. V. Vinteraflm.	507	1945
54° 50',8	10° 58',9				o. V.	1617	1944
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7						
54° 47',0	10° 53',1				Ponton.	716	1942

Farvandet Syd for Fyn.

54° 57',0	10° 42',5	3,6	Klar Lanterne, grønt Flag.	172, 170, 142.	2 M. og Skorsten o. V. Skfh.	1837	1940
55° 03',4	10° 37',3					1369	1944
55° 01',4	10° 13',9					914	1944

Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114. 103, 150, 125, 100.		950	1944
55° 33',3	9° 46',7					Uvh.	1378
55° 26',	9° 42',				P. D.		
55° 21',5	9° 43',8				Forg. efts.	2463	1940
55° 21',0	9° 43',3	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.			1128	1943
55° 21',	9° 41',				Forg. efts.	2247	1940
55° 03',	9° 52',				Skfh.	818	1944
54° 59',5	10° 02',0				2 Vg.	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.		1653	1940
54° 53',0	9° 36',0					460	1945

Kattegat.

56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.		1589	1943
56° 11',3	12° 17',0					411	1943
56° 18',	12° 17',					1646	1944
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.		917	1944
56° 13',8	12° 11',6		Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	130, 102, 100.	M. o. V.	707	1944
56° 14',5	12° 09',					1057	1943
56° 19',	11° 52',				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09',	11° 49',				Uvh.	616	1941
56° 04',	11° 43',				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.		1467	1943
56° 03',5	11° 34',				Lossebom o. V.	1574	1944
56° 13',	11° 29',				Forg. efts.	1284	1944
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.	Skfh.	1204	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 06'	11° 16'				Uvh Forg. efts.	930	1944
56° 10'	11° 11'				P. D.	403	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.		575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.		575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.		575	1944
56° 01',7	10° 58',7		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	103, 102, 100.	M. o. V.	461	1945
56° 00'	11° 03'				Skfh.	1285	1944
55° 46'	11° 13'				Skfh. Forg. efts.	931	1944
55° 50',8	11° 12',5				Skfh. P. D.	1225	1944
55° 53',1	11° 04',5				Skfh. P. D.	1225	1944
55° 48',1	10° 53',9		El. r. + Vgv. 1 Fl., WSW. f. Vg.	141, 140, 103, 100.	M. o. V.	486	1945
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943
55° 44',6	10° 36',5	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150. 125, 100, 180.		1388	1943
55° 44',2	10° 33',9	4,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.		1257	1944
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	1 M. o. V.	1624	1943
55° 43',8	10° 10,1				Forg. efts.	2309	1940
55° 48',5	10 28,1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.		1373	1942
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.		1620	1941
55° 59',7	10° 46',0			112, 103, 102, 100.	nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	920	1944
56° 08',4	10° 52',0					1193	1943
56° 20',0	11° 04',3	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.		1429	1942
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.		504	1943
56° 35'	11° 00'				Forg. efts.	1657	1942
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.		1466	1941
56° 43',0	11° 02',4		Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	2 M. o. V.	1009	1943
56° 39'	10° 55',7					992	1944
56° 45',9	10° 54',1		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.		689	1944
56° 37',8	10° 46',2				M. o. V.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				Rundholt. til- syneladende fast i Bunden.	1763	1943
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	Nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5					440	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 50',4	11° 10',0		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	Vinterafm.	489	1945
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8					404	1944
56° 50',5	11° 23',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	509	1945
56° 50',6	11° 27',0		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.		1657	1944
56° 49',9	10° 43',9		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	1077	1944
56° 51',8	10° 37',0		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	1441	1944
56° 52',2	10° 48',8		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	510	1945
56° 52',8	10° 47',0		El. hv. + Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	102, 100.		1498	1944
56° 53',0	10° 31',0					1677	1944
56° 53',7	10° 31',6		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	1241	1942
56° 53',8	10° 30',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3		Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	373	1944
56° 55',0	10° 26',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	M. o. V.	1078	1944
56° 58',3	10° 21',5		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.			1577	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5	Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 102, 100.		1024	1942
56° 58',5	10° 52',0					970	1942
57° 01',	10° 44',				o. V.	1460	1942
57° 10',5	10° 47',0			101.		1868	1943
57° 12',	10° 44',				Skfh.	411	1945
57° 15',5	10° 50',8				o. V.	1468	1943
57° 16',5	10° 38',2		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.		329	1943
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.		601	1942
57° 27',5	10° 46',2			101.		780	1941
57° 29',	10° 48',					561	1944
57° 29',9	10° 37',5				Skfh.	1844	1943
57° 33',	10° 57',					410	1945
57° 36',7	11° 03',0	10		101.	Uvh.	1510	1940
57° 39',0	10° 45',1		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101, 100, 92.		1208	1943
57° 40',8	10° 41',4		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	o. V.	741	1943
57° 42',	10° 54',					1482	1940
57° 43',5	10° 37',0				o. V.	1542	1944
57° 47',	10° 58',5					1181	1940
57° 20',5	11° 13',0		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1621	1944
57° 08',5	11° 15',5		Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.		M. o. V.	1419	1944

Maanedsoversigt Nr. 2

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

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 1. Februar 1945.

Danmark.

1945

- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
- 1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
- 1/3 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
- 2/361 } Farvande.
- 3/308 }
- 5/463 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1944 i *danske* og nærliggende
- 5/462 } Farvande.
- 5/462 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre *danske* Farvande.

I. Østersøen.

1945

- 1/5 Østersøen E.-lige og mellemste Del. Operationsomraade udvidet. Advarsel.
- 1/6 } Østersøen E.-lige Del. Mineomraader.
- 1/7 }
- 1/8 Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn Indsejling. Tilsanding.
- 1/9 Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
- 1/11 Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.
- 1/12 Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen. Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
- 1/13 Sverige. Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
- 1/14 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladsindringer.
- 1/15 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/16 Sverige. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
- 1/17 Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.
- 1/18 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Oplysning om Skydebane.
- 1/19 } Sverige. Öland E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
- 1/20 }
- 1/21 Sverige E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod
- Luftmaal kan finde Sted.
- 1/22 Sverige. Ozelösund. Skydeøvelser.
- 1/23 Sverige. Ozelösund. Marsviken. Bombkastningsøvelser.
- 1/24 Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.
- 1/25 } Sverige. Gotland. Fårösund. Indsejling spærret.
- 1/26 }
- 1/27 Sverige. Hävringe—Krdkelund. Miner udlagt.
- 1/28 Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden. Arbejder med Dykker.
- 1/29 Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Ozelösund. Forbud mod Ankring.
- 1/30 Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö Sejlløb. Östra Röko. Lodsartøjs Plads.
- 1/31 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär. Forbudte Løb.
- 1/32 Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
- 1/33 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
- 1/34 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.
- 1/35 Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af
- Tømmerflaader.

1945

- 1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 1/37 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
- 1/38 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 1/39 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmaløbet. Forbud mod Ankring.
- 1/40 Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.
- 1/41 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Forbud mod Ankring.
- 1/42 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
- 1/43 Sverige. Öregrundsgrepen. Lodstjeneste indstillet.
- 1/44 Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.
- 1/45 Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.
- 1/46 Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
- 1/47 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 4/434 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå E. Skydeøvelser.
- 1/48 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmssundet. Uddybningsarbejder.
- 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. Sejladsforskrift.
- 1/56 Tyskland. Memel Anduvning. Skydeomraade.
- 1/57 Tyskland. Memel. Seetief. Forbud mod Ankring.
- 1/58 Tyskland. Cranz N. Spærret Omraade.
- 1/59 Tyskland. Britserort. Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.
- 1/60 Tyskland. Königsberger Seekanal. Sejladsforskrift.
- 1/61 } Tyskland. Pillau Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/62 }
- 1/63 Tyskland. Pillau Anduvning. Lodstvang.
- 1/64 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
- 1/65 Tyskland. Danzig Bugt. Pillau W. t. S. Skibafartshindring udlagt.
- 1/66 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbudt Omraade.
- 1/67 Tyskland. Danzig Bugt. Kahlberg. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
- 1/68 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Sejladsforskrift.
- 1/69 Tyskland. Danzig Bugt. Gotenhafen. Signal ved Passage af *Hela*.
- 1/70 Tyskland. Danzig Bugt. Skydeøvelser.
- 1/71 } Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning
- 1/72 } om Ankerplads. Sømærker udlagt.
- 1/73 Tyskland. Putziger Wiek. Hexengrund. Skydeomraade.
- 1/74 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Skydeøvelser.
- 1/75 Tyskland. Danzig Bugt. Putziger Wiek. Spærret Omraade.
- 1/76 Tyskland. Stolpmünde W. Skydeøvelser.
- 1/77 Tyskland. Stolpmünde NW. Skydeplads. Advarsel.
- 1/78 Tyskland. Stilo—Jershöft. Forbudt Omraade.
- 1/79 Tyskland. Jershöft NW. Forbudt Omraade.
- 1/80 Tyskland. Nest. Fast Skydeomraade.
- 1/81 Tyskland. Nest. Skydeøvelser.
- 1/82 Tyskland. Rügenwalde W. Fast Skydeomraade.
- 1/83 Tyskland. Kolberg E. Skydeøvelser.
- 1/84 Tyskland. Kolberg NE. Spærret Omraade.
- 1/85 } Tyskland. Kolberg N. Skydeomraade.
- 1/86 }
- 1/87 Tyskland. Kolberg NW. Fast Skydeomraade.
- 1/88 Tyskland. Kolberg NW. Skydeøvelser.
- 1/89 Tyskland. Swinemünde. Advarsel til Søfarende.
- 1/91 Tyskland. Stettiner Haff. Grosses Stettiner Haff. Haffrinne E. Forbudt Omraade.
- 1/92 Tyskland. Greifswalder Oie. Forbudt Omraade.
- 1/93 Tyskland. Greifswalder Bodden Anduvning. Spærret Omraade.
- 1/94 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/95 Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.
- 1/96 Tyskland. Darsser Ori W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/97 Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.
- 1/98 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.
- 1/99 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Skydeomraader.
- 1/100 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Skydeøvelser.
- 1/101 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.
- Oplysning om Afmærkning.
- 1/102 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Bollenhagen—Rosenhagen. Fareomraade.
- 1/103 Tyskland. Neustädter Bugt. Fareomraade.
- 1/104 Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.
- 1/105 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

1945

- 1/106 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Banke NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.*
 1/107 *Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*
 1/108 *Tyskland. Kieler Fjord. Büllk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/109 *Tyskland. Kiel Havn. Hollenau Red. Forbud mod Ankring.*
 1/110 *Tyskland. Kiel Havn. Möllenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.*
 1/111 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
 1/112 } *Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*
 1/113 }
 1/114 *Tyskland. Eckernförde Bugt. Sømærke udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*

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

1945

- 1/115 *Danmark. Sundet. Gillelejs Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.*
 1/116 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.*
 1/117 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Kabel udlægges.*
 1/118 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.*
 4/454 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.*
 5/501 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.*
 1/120 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.*
 1/121 *Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.*
 1/122 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*
 1/123 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 2/365 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/125 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
 1/126 *Danmark. Sundet. Middelgrund's Fort. Forbudt Omraade.*
 1/127 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
 1/128 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.*
 4/438 *Danmark. Sundet. København. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten. Fyr midlertidigt slukket.*
 1/129 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.*
 1/130 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.*
 1/131 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
 1/132 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/133 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.*
 1/135 *Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingsignaler indstillet indtil videre.*
 1/136 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.*
 1/137 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spærring udlægges.*
 1/138 *Danmark. Sundet. Flakfort. Forbudt Omraade.*
 1/139 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*
 1/140 *Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb. Forbud mod Fiskeri.*
 1/141 *Danmark. Sundet S.-lige Del. Spærring udlagt.*
 1/142 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
 1/143 *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejlsforskrifter.*
 1/145 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.*
 1/146 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
 1/147 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
 1/148 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
 1/149 *Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.*
 1/150 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*
 5/483 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 1/152 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masnedsundbroen.*
 1/153 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
 1/154 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*
 1/155 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*
 1/156 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Dybde aftaget.*
 4/458 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Sømærke forsvundet.*
 4/459 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Indsejlingsbaake i Uorden. Advarsel.*
 1/157 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Dybde i Indløb aftaget.*
 1/158 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn. Dybde aftaget.*
 1/159 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*

1945

- 1/160 Danmark. *Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.
 1/161 Danmark. *Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn* Indsejling. Dybde.
 1/162 Danmark. *Store-Bælt. Omo Havn* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
 1/163 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klordyb.* Oplysning om Dybde.
 5/484 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Fyn S.-Kyst. Ballen Bro.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/164 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn.* Oplysning om Dybde.
 1/165 Danmark. *Lille-Bælt. Trælle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.
 1/166 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.
 1/167 Danmark. *Lille-Bælt. Lillebæltsbroen.* Oplysning om Lods.
 1/168 Danmark. *Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
 1/169 Danmark. *Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.
 5/485 Danmark. *Lille-Bælt. Assens Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 1/170 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/171 Danmark. *Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbudt Omraade.
 1/172 Danmark. *Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Fægehavn.* Oplysning om Dybde i Indsejlingen.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1945

- 2/178 Danmark. *Kattegat. Raagelejs NNW.* Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
 2/179 Danmark. *Kattegat. Kikhavn. Hundested.* Radiofyr midlertidigt nedlagt.
 2/180 Danmark. *Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.
 2/181 Danmark. *Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
 2/182 Danmark. *Isefjord. Lynæs Havn* Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 1/176 Danmark. *Isefjord. Holbæk Fjord E.* Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/183 Danmark. *Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i *Trafikhavn.*
 2/184 Danmark. *Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
 2/185 Danmark. *Kattegat. Samsø NE. Bosserne.* Hus ødelagt.
 2/187 Danmark. *Kattegat. Samsø SE. Pynt. Lushage.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/188 Danmark. *Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 2/189 Danmark. *Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N.* Klokketønde midlertidigt inddraget.
 2/190 Danmark. *Kattegat. Samsø SW. Pynt. Vesborg.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/191 Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælwig Bro.* Dybde aftaget.
 2/192 Danmark. *Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 2/193 Danmark. *Kattegat. Aarhus.* Ledefyr midlertidigt i Uorden.
 2/194 Danmark. *Kattegat. Aarhus.* Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/196 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn. Vestre-Dækmole.* Fyr midlertidigt slukket. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/197 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Dybde aftaget. Advarsel.
 2/198 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/199 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr på *Kornpieren* midlertidigt slukket.
 2/200 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr midlertidigt slukket.
 2/201 Danmark. *Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.
 3/408 Danmark. *Kattegat. Aarhus Lystbaadehavn.* Fyr midlertidigt slukket.
 5/488 Danmark. *Kattegat. Sletterhage Lys- og Fløjtetønde* i Uorden.
 2/202 Danmark. *Kattegat. Grenaa Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/203 Danmark. *Kattegat. Grenaa* Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 2/204 Danmark. *Kattegat. Randers Fjord* Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/205 Danmark. *Kattegat. Randers Fjord.* Dybde i Sejløb midlertidigt aftaget.
 2/206 Danmark. *Kattegat. Mariager Fjord* Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
 4/442 Danmark. *Kattegat. Anholt Havn.* Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
 2/207 Danmark. *Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskip.
 2/208 Danmark. *Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup* Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
 2/209 Danmark. *Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn* Indsejling. Dybde aftaget.
 2/210 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
 2/211 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/212 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.
 2/213 Danmark. *Kattegat. Hirsholm NW.* Sømærke forsvundet.
 2/214 Danmark. *Kattegat. Skagen S.* Forbudt Omraade.
 2/366 Danmark. *Kattegat. Skagens Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/215 Danmark. *Kattegat. Skagens Havn* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
 2/216 Danmark. *Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.
 2/217 Danmark. *Kattegat. Læsø NW.-Rev.* Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
 2/218 Danmark. *Kattegat. Læsø. Østerby Havn.* Dybde aftaget.
 2/219 Sverige. *Kattegat. Skagerrak.* Sejlads gennem minespærret Omraade.
 2/220 Sverige. *Kattegat. Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.

1945

- 2/221 *Sverige. Kattegat. Skagerrak.* Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Breddeparallellerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved *Sveriges* W.-Kyst.
- 2/222 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Skærgeaard. Ankringsforbud.
- 2/223 *Sverige. Kattegat. Göteborg* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/224 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg.* Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/225 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/226 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Løsmole opføres.
- 2/227 *Danmark. Limfjorden. Aalborg E.* Havnearbejder påbegyndt.
- 2/228 *Danmark. Limfjorden.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby*.
- 2/229 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 2/230 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen*.
- 2/231 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen* W. Duo d'Alber fjernet af Isen.
- 2/232 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen* W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 2/233 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen* W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/234 *Danmark. Limfjorden. Skive* Havn. Dybde aftaget.
- 2/235 *Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde* Bro. Tilsanding.
- 2/236 *Danmark. Limfjorden. Vilsund* Anlægsbro. Dybde aftaget.
- 5/491 *Danmark. Limfjorden. Dover Odde* Anlægsbro. Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/237 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer* Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 2/238 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen*.
- 2/239 *Danmark. Limfjorden. Lemvig* Havn. Fyr midlertidigt fjernet.
- 2/240 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn* Kanal. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/241 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn* Kanal. Fyr væltet.
- 2/242 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn* Kanal. Vandstand.
- 2/243 *Danmark. Skagerrak. Skagen* Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/244 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn* Havn. Sunket Pram.
- 2/245 *Danmark. Skagerrak. Spvrbakken* Baake midlertidigt fjernet.
- 2/246 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals* Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
- 3/413 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals* Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/247 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals* Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/248 *Danmark. Skagerrak. Svinkløv* Baake midlertidigt fjernet.
- 4/445 *Sverige. Skagerrak. Lysekil.* Minefanger udlagt og afmærket.
- 2/249 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib midlertidigt udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 2/250 *Norge. Oslofjord. Færder.* Oplysning om Lods.
- 2/251 *Norge. Oslofjord.* Kontrol med Skibe, der anløber *Oslo* Havn.
- 2/252 *Norge. Oslofjord. Oslo* Havn. Løbet *Lindoya—Grasholmen*. Trafikforbud.
- 2/253 *Norge. Oslofjord. Mølen.* Sejladsforskrift.
- 2/254 *Norge. Oslofjord. Mefjordbøden* S. Bombekastningsomraade.
- 2/255 *Norge. Skagerrak. Sandefjord* og *Tonsbergfjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/256 *Norge. Skagerrak. Larviksfjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/257 *Norge. Skagerrak. Langesunds Bugt.* Forbud mod Ankring.
- 2/258 *Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør* E.-lige Indsejling. *Gronholmgaet*. Afspærring.
- 2/259 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. *Vestregapet*. Forbud mod Ankring.
- 2/260 *Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord.* Sejladsforskrift.
- 2/261 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1945

- 2/367 *Norge. Bergen.* Kontrolstationer.
- 2/262 *Norge. Bergen* Omraade. Fyr upaalidelige.
- 2/263 *Norge. Hordaland. Bergen N.-lige Byfjord.* *Ask* og *Hegrenes*. Nye midlertidige Fyr.
- 2/264 *Norge. Hordaland. Bergen* Havn. Klargøring af Lanterne.
- 2/265 *Norge. Bergen* Anduvning. Spærrede Omraader.
- 2/266 *Norge. Bergen* Anduvning. *Håøysund*. Mineomraade.
- 2/267 *Norge. Bergen* S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.
- 2/268 *Norge. Samnangerfjord.* Forbudte Omraader.
- 2/269 *Norge. Lerøyosen.* Mineomraade.
- 2/270 *Norge. Hordaland. Korafjorden* og *Hjeltefjorden.* Natspærreomraade.
- 2/271 *Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn* og *Fjordane.* Spærring af Havne. Advarsel.
- 2/272 *Norge. Hjeltefjorden.* Mineomraade.
- 2/273 *Norge. Hordaland. Hjeltefjorden* W. Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/274 *Norge. Grimstadfjord.* Natspærring.
- 2/275 *Norge. Fusefjord. Hatvikbuk.* Sejladsforskrift.
- 2/276 *Norge. Bjørnefjord* og *Lysefjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/277 *Norge. Selbjørnfjord.* Farligt Omraade.
- 2/278 *Norge. Selbjørnfjord* Anduvning. Mineomraade.
- 2/279 *Norge. Sirafjord—Sletta.* Mineomraade.

1945

- 2/280 *Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund.* Gennemsejling forbudt.
 2/281 *Norge. Rogaland. Haugesund.* Spærret Omraade.
 2/282 *Norge. Karmøy og Storøy.* Gennemsejling forbudt.
 2/283 *Norge. Talgjefjord. Mastrafjord.* Mineomraader.
 2/284 *Norge SW.-Kyst.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/285 *Norge. Byfjord. Stavanger* Indsejling. Spærring udlagt.
 2/286 *Norge. Lister og Jæderen.* Forbudte Omraader.
 2/287 *Norge. Listerfjord og Hitterøysund.* Natspærring.
 2/288 *Norge. Farsund.* Forbud mod Ankring.
 2/289 *Norge. Farsund. St. Høy NW.* Vrag. Ankring forbudt.
 2/290 *Norge. Farsund.* Gennemsejling forbudt.
 2/291 *Danmark. Hanstholm.* Redningsstation midlertidigt nedlagt.
 2/292 *Danmark. Vorupør.* Fyr midlertidigt slukket.
 2/293 *Danmark. Nissum Fjord Udløb. Torsminde Slusehavn* Indløb. Tilsanding.
 2/294 *Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn.* Dybde aftaget.
 2/295 *Danmark. Horns Rev N.* Spærret Omraade.
 2/296 *Danmark. Fanø Bugt.* Spærredt Omraader.
 2/297 *Danmark. Graadby.* Tilsanding. Advarsel.
 2/298 *Danmark. Graadby.* Sandforskydning. Advarsel.
 2/299 *Danmark. Graadby. Torre Bjælke S.* Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/300 *Danmark. Graadby. Stejlen Lystønde* midlertidigt forandret.
 2/301 *Danmark. Fanø. Fanø Lo.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/302 *Danmark. Esbjerg Havn.* Oplysning om Dybdeforhold.
 2/303 *Danmark. Mønsø W.* Sømærke midlertidigt udlagt.
 2/304 *Danmark. Højer Kanal.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 2/305 *Lister Dyb. Romø—Sild.* Forbud mod Ankring.
 2/306 *Tyskland. Ems. Pogum—Ditzum.* Forbud mod Ankring.
 5/493 *Tyskland. Ems. Emden Sejløb.* Forbud mod Ankring.
 2/307 *Tyskland. Ems. Borkum.* Forbud mod Ankring.

1945

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3/418 } *Skagerrak. Nordsøen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
 2/309 }
 5/494 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen.* Fiskeri. Advarsel.
Danmark.
 2/310 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 2/311 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 2/312 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
 2/313 Nødmeldinger fra Skibe.
 2/314 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 2/315 }
 2/316 }
 2/317 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 2/318 } *danske* Farvande.
 2/319 }
 2/320 }
 2/321 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 2/322 *Jylland. Frederikshavn—Højer Sluse.* Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægnings-tiden. Advarsel.
 2/323 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst.* Mineomraade.
 2/324 }
 2/325 *Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N.* Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.
Norge.
 2/326 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 2/327 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 2/328 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
 2/329 *Norge S.- og W.-Kyst.* Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 2/330 *Norge S.- og W.-Kyst.* Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
 2/331 Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer.
Sverige.
 2/332 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/333 Neutralitetslobet. Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 2/334 }
 4/450 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 2/335 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottens Len.*

- 1945
- 2/336 Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
- 2/337 *Östra militärområdet*. Forbud mod at fotografere m. m.
- 2/338 *Sverige. Stockholms Frihavn, Louddshamnen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron, Stads-gårdshamnen, Värtahamnen* og *Hammarbyhamnen*. Adgangsbestemmelser.
- 2/339 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
- 2/340 *Sverige E.-Kyst*. Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem *Öregrund Skærgaard*.
- 2/341 Passersodler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
- 2/342 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
- 2/343 *Falsterbokanalen*. Søfartskontrol.
- 2/344 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
- 2/345 *Falsterbokanalen* N. og S. Miner udlagt.
- 2/346 *Göteborg, Bohus* samt *Holland Len*. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
- 2/347 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
- 2/348 Midlertidige Lodsfarvande.
- 2/349 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.
- 2/350 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
- Tyskland.*
- 2/351 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
- 2/352 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
- 2/353 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
- 2/354 Afstandssignal. Advarsel.
- 2/355 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
- 2/356 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved mincfrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangen dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak*.
- 2/357 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
- 2/358 Afmærkning. Advarsel.
- 2/359 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
- 2/360 Signal for Afmagnetisering.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget, m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 24'	12° 31'					1720	1941
56° 33',0	12° 54',6					781	1944
57° 46',5	11° 22',0					1499	1944

Limfjorden.

57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		2 Vg.	846	1944
56° 45',2	9° 10',5				Skfh.	1579	1944

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'				Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'	11,4				1590	1941

Nordsøen.

56° 52',5	7° 45',0					1681	1944
56° 22',2	8° 02',1		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	o. V.	1140	1940
55° 59',7	8° 07'					830	1944
55° 31',8	7° 52',2					1128	1944
55° 29',5	8° 13',3				M. o. V.	851	1944
55° 27'	8° 10'		Vgv. 2 opadv. Ko- ste ved Pladsen.		Forg. cfts.	692	1944
55° 27',1	8° 11',4					2977	1940
55° 25',8	8° 14',8		Vintersøm. + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	o. V. Vinterafm.	512	1945
55° 28',3	8° 23',3				Tørt ved Lav- vande.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4		Stage.				
55° 26',1	8° 19',8				M. o. V.	1411	1944
55° 18'	8° 15'	2,5	Grøn Bøje.			765	1942

I. Østersøen.

464. (T). Sverige. Yttre Stengrund. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt erstattet med Lystønde.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/426 1945.

Position. c. 56° 09'6 N. 16° 03'4 E.

Detaller. Den paa ovennævnte Plads indtil videre udlagte Lys- og Fløjtetønde Yttre Stengrund er midlertidigt ombyttet med en med hvidt Bælte forsynet, sortmalet Lystønde. Fyrkarakteren er uforandret.

(U. f. s. Nr. 3/139. Stockholm 1945.)

- 465. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Lystønde forsvundet.**
Position. c. 59° 40',1 N. 19° 50',1 E.
Detaller. *Tröskeln* Lystønde, SE. for *Söderarm*, er bortdrevet. En ny Lystønde vil ikke blive udlagt før efter Vinterperioden.
 (U. f. s. Nr. 3/137. Stockholm 1945.)
- 466. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma angöring Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**
Position. c. 59° 55' N. 19° 05' E.
Detaller. *Arholma angöring* Lys- og Fløjtetønde er inddraget for Vinterperioden.
 (U. f. s. Nr. 3/198. Stockholm 1945.)
- 467. Sverige. Ålandshavet. Skydeøvelser.**
Tidspunkt. 25. Januar—7. Februar 1945, hver Dag Kl. 0830—1600.
Position. Skydepladsen c. 59° 56',4 N. 18° 55',5 E.
Detaller. I nævnte Tidsrum foretages Skydeøvelser fra *Väddö* Skydeplads paa Pynten c. 1,4 Sm E. for *Rangarnö* og 500 m NW. for *Måsgrund*.
 Fareområdet er en Sektor med Spidsen i Skydepladsen og begrænset af Linier, der fra Skydepladsen gaar i Retning henholdsvis 350° og 120°, samt af en Cirkellinie med Centrum i Skydepladsen og Radius 8,7 Sm.
 (U. f. s. Nr. 3/199. Stockholm 1945.)
- 468. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Lystønde inddraget for Vinteren.**
Position. c. 60° 11' N. 18° 50' E.
Detaller. *Kappelsgrund* Lystønde er inddraget for Vinterperioden.
 (U. f. s. Nr. 3/136. Stockholm 1945.)
- 469. Sverige. Bottniske Bugt. Vrag.**
Position. c. 60° 36' N. 18° 21' E., c. 4 Sm N. t. W. for *Örskär* Fyr.
Detaller. Dampskibet „*Vesta*“ af *Helsingfors* er sunket paa ovennævnte Plads. Det er muligt, at der over Vragets Master er utilstrækkelig Vanddybde for Skibes Passage over Vraget.
 (U. f. s. Nr. 3/135. Stockholm 1945.)
- 470. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Gävlebukten. Lystønder inddraget.**
Positioner. a) c. 60° 43' N. 17° 17' E.
 b) c. 60° 41' N. 17° 13' E.
 c) c. 60° 41' N. 17° 13' E.
 d) c. 60° 41' N. 17° 13' E.
Detaller. Lystønderne a) *Herosgrund*, b) *Mellanskansrännan*, c) *Bomhusgrundet* og d) *Sörgrundet* er inddraget for Vinterperioden.
 (U. f. s. Nr. 3/134. Stockholm 1945.)
- 471. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønde samt Lys- og Fløjtetønder inddraget.**
Positioner a) c. 61° 36' N. 17° 29' E.
 b) c. 61° 16' N. 17° 28' E.
 c) c. 61° 10' N. 17° 24' E.
Detaller. Lys- og Fløjtetønderne a) *Myran* og b) *Lilljungfruns angöring* samt Lystønden c) *Storgrundet* er inddraget for Vinterperioden.
 (U. f. s. Nr. 3/133. Stockholm 1945.)
- 472. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyrskib inddraget for Vinteren.**
Position. c. 63° 19' N. 20° 11' E.
Detaller. *Sydostbrotten* Fyrskib er inddraget for Vinterperioden.
 (U. f. s. Nr. 3/197. Stockholm 94.)

473. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Kyst-, Lede- og Havnefyr slukket for Vinteren.*Position.* N. for Breddeparallellen 63° 20' N.*Detaller.* Samtlige svenske Fyr N. for 63° 20' N. — med Undtagelse af Fyrene *Petlandskär södra, Petlandskär östra, Petlandskär västra, Bredskär övre og nedre, Långhalsudde, Umeå uthamn övre og nedre, Bonden og Storbådan* — er slukket for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 3/196. Stockholm 1945.)

474. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Holmögdadd. Udsendelse fra Radiofyr indstillet for Vinteren.*Position.* c. 63° 36' N. 20° 45' E.*Detaller.* Efter Sejladsens Ophør i N.-lige Del af *Bottniske Bugt* er Udsendelserne fra *Holmögdadd* Radiofyr indstillet for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 3/200. Stockholm 1945.)

475. Finland. Finske Bugt. Barösund. Nye Ledebaaker opført.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende nye Ledebaaker er opført:

1. *Gäggvik nedre* paa 59° 59' 15" N. 23° 53' 16" E. Hvid Firkant. Højde over Vandoverfladen: 5,0 m.
2. *Gäggvik övre* paa 59° 59' 15" N. 23° 53' 10" E. Hvid Firkant. Højde over Vandoverfladen: 7,5 m.
Baakerne 2 og 1 er overet i Pejling c. 270°.
3. *Skansudden nedre* paa 59° 59' 33" N. 23° 55' 58" E. Hvid Firkant med sort, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 4,5 m.
4. *Skansudden övre* paa 59° 59' 35" N. 23° 56' 03" E. Hvid Firkant med sort, lodret Midterfelt. Højde over Vandoverfladen: 8,6 m.
Baakerne 4 og 3 er overet i Pejling c. 65°.

(U. f. s. Nr. 2/66. Stockholm 1945.)

476. Tyskland. Stolpe Banke NE. Vrag.*Position:* c. 55° 13' N. 17° 00' E., i c. 90 m Vand.

(N. f. S. Nr. 3/121. Berlin 1945.)

477. Tyskland. Kolberg NNE. Vrag afmærket.*Position.* c. 54° 14,4' N. 15° 36,6' E.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket i c. 12 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragtønde.

(N. f. S. Nr. 3/122. Berlin 1945.)

478. Tyskland. Swinemünde. Vrag fjernet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/396 1945 udgaar.*Position.* c. 53° 54' 33" N. 14° 15' 48" E.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet.

(N. f. S. Nr. 3/123. Berlin 1945.)

479. Tyskland. Stettin—Swinemünde. Stettiner Haff. Farvand oprenset. Sejladsforskrift ophævet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/90 1945 udgaar.*Position.* *Kaiserfahrt* Fyr: c. 53° 49' N. 14° 21' E.*Detaller.* Efter Oprensning af Sejlløbet mellem *Kaiserfahrt* Fyrene og *Leitholm* er den i ovennævnte E. f. S. meddelte Sejladsforskrift ophævet.

Dybden i Sejlløbet er nu mindst 9 m. I Nærheden af Afmærkningstønderne ved Rendens Sider er Dybden nogle Steder noget mindre.

(N. f. S. Nr. 3/185. Berlin 1945.)

480. Tyskland. Plantagenetgrund NNW. Vrag afmærket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/437 1945.*Ny Position.* c. 54° 42',1 N. 12° 37',2 E.*Detaller.* Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, ligger parallelt med Tvangsruten. Mindste Dybde over Vraget er 7 m. Vraget er afmærket med en med N.-Topbetegnelse forsynet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s, og er udlagt tæt N.E. for Vraget.*Ann.* W. fra kommende Skibe skal passere Vraglystønden i mindst 150 m Afstand om Bb.E. fra kommende Skibe skal passere Vraglystønden i mindst 60 m Afstand om Bb.
Kort Nr. 187 og 188.

(N. f. S. Nr. 3/196. Berlin 1945.)

481. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Dahmeshöved E. Vrag.*Position.* c. 54° 13' N. 11° 25' E., i c. 22 m Vand.

(N. f. S. Nr. 3/124. Berlin 1945.)

482. Tyskland. Eckernförde Bugt. Vrag.*Position.* c. 54° 27',4 N. 9° 54',9 E.

(N. f. S. Nr. 4/198. Berlin 1945.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**483. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/151 1945.*Position.* c. 54° 51' N. 12° 13¹/₄' E.*Detaller.* Ved Opmaalingen den 22. Januar 1945 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 5,0 m i Midten af Renden og 3,2 m i W.-Siden af Renden.*Ann.* Der er dannet en Pulle med 5,0 m Vand lige i Fyrlinien; Skibe med et Dybgaende af indtil 5,9 m vil dog kunne passere Renden med Lodshjælp.**484. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Fyn S.-Kyst. Ballen Bro. Dybde midlertidigt aftaget.***Position.* c. 55° 02',5 N. 10° 28',6 E.*Detaller.* Dybden ved Yderenden af *Ballen* Bro er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 2 m.**485. (T). Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn. Dybde midlertidigt aftaget.***Position.* c. 55° 16',1 N. 9° 53',5 E.*Detaller.* Dybden i den gravede Rende til *Assens* Havn samt i *Assens* N.-lige Havn er midlertidigt aftaget til 6,5 m.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**486. Danmark. Kattegat. S.-lige Del. Røsnæs Fyr N. t. E. Oplysning om Vrags Plads.***Tidligere E. f. S.* Nr. 3/404 1945.*Ny Position.* 55° 48' 08" N. 10° 53' 57" E., c. 3,6 Sm 14° fra *Røsnæs* Fyr.*Detaller.* Vraget ligger paa ovennævnte Plads i c. 26 m Vand.*Kort* Nr. 141, 140, 103 og 100.

487. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Boller Bro. Dybde aftaget.
Position. c. 55° 50',6 N. 9° 53',9 E.
Detaller. Dybden ved Yderenden af *Boller Bro*, som nu har en Længde af kun 20 m, er 1,0 m.
Kort Nr. 113. 114 og 103.
Publikationer, Danske Lods II, Side 193. Havnelods, Side 49.

488. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sletterhage Lys- og Fløjtetønde i Uorden.
Position. c. 56° 05',1 N. 10° 30',9 E.
Detaller. *Sletterhage Lys- og Fløjtetønde* er i Uorden, idet Lysperioden er for lang. Den vil atter blive bragt i Orden, saa snart Vejrforholdene tillader det.

489. (S). Danmark. Kattegat. Anholt NW. Vraglystønde ombyttet for Vinteren.
Tidligere E. f. S. Nr. 24/1038 1943 og 1/4 1945.
Position. c. 56° 50',4 N. 11° 10',0 E., c. 13,5 Sm 303° fra *Anholt Havn Fyr*.
Detaller. Vraglystønden, der viser grønt To-Blink ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er ombyttet med en grønmalet Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
Kort Nr. 102 og 100.

490. Sverige. Kattegat. Göteborg. Afmagnetiseringsstation oprettet.
Position. c. 57° 41',3 N. 11° 54',0 E.
Detaller. Ved *Göteborg* er ved Duc d'Albe-Fyrene *Älvsborgsfjorden Nr. 5 og Nr. 6* oprettet en Afmagnetiseringsstation. Skibe, der er i Færd med Undersøgelser paa Stationens Bane, fører Signalfag *D* samt to sorte Kugler, den ene over den anden. Møde med eller Forbipassage af saadanne Skibe bør saa vidt muligt undgaas mellem ovennævnte Duc d'Albe-Fyr.

(U. f. s. Nr. 3/147. Stockholm 1945.)

491. Danmark. Limfjorden. Dover Odde Anlægsbro. Dybde midlertidigt aftaget.
Position. c. 56° 43' N. 8° 28',7 E.
Detaller. Dybden ved *Dover Odde Anlægsbro* er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 2,5 m.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

492. Tyskland. Elben. Brunsbüttelkoog—Krautsand. Vrag.
Position. Krautsand: c. 53° 45' N. 9° 23' E.
Detaller. Et mindre Fartøj er sunket paa Strækningen mellem *Brunsbüttelkoog* og *Krautsand*.

(N. f. S. Nr. 3/156. Berlin 1945.)

493. Tyskland. Ems. Emden Sejlløb. Forbud mod Ankring.
Position. Se nedenfor.
Detaller. Det er forbudt at ankre mellem *Knock* og *Termunten* inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| a) 53° 20',2 N. 7° 04',0 E. | c) 53° 18',3 N. 7° 02',2 E. |
| b) 53° 18',3 N. 7° 04',8 E. | d) 53° 20',3 N. 7° 02',1 E. |

Gentagelse af E. f. S. Nr. 4/447 1944.

(N. f. S. Nr. 3/157. Berlin 1945.)

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

494. Danmark. Skagerrak. Nordsoen. Fiskeri. Advarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/309 1945, Punkt 1 udgaar.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Man advares imod at fiske inden for Omraadet, der begrænses af følgende Linier:

- a) *Lister Fyr* (c. 58° 07' N. 6° 34' E.) — *S.-Spidsen af Agger Tange* (c. 56° 42',5 N. 8° 13',0 E.)
 b) c. 58° 17',5 N. 8° 32',8 E. — 57° 12',2 N. 9° 29',5 E.

(N. f. S. Nr. 3/197. Berlin 1945.)

495. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Hjemrejsetillæggene ved visse Lodsninger i Øresund.

Tidligere E. f. S. Nr. 50/1807 1943.

Detaller. Marineministeriet har under den 20. Januar 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse.

Efter Overenskomst med den kgl. *svenske* Lodsstyrelse ansættes foreløbig for Aaret 1945 Hjemrejsetillæggene ved de Lodsninger i *Øresund*, hvor Taksterne er fælles for *danske* og *svenske* Lodser, for *Danmarks* Vedkommende uforandret til Grundbeløbene plus 50 pCt. og for *Sveriges* Vedkommende ligeledes uforandret til Grundbeløbene uden nogen Forhøjelse.

Tillæg.

I. Østersøen.

496. (S). Danmark. Grønsund E. Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.

Position. c. 54° 50',6 N. 12° 14',4 E.

Detaller. Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde er inddraget for Vinterperioden.

497. (S). Danmark. Hollændergrund W. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.

Position. c. 55° 05',2 N. 12° 19',0 E.

Detaller. Hollændergrund W. hvidmalede Lystønde er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Stage.

498. Danmark. Bornholm. Rønne Anduvning. Sømærke genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/422 1945 udgaar.

Position. c. 55° 05',6 N. 14° 41',2 E.

Detaller. Søndre Rev W. røde Stage med 2 opadvendte Koste er atter udlagt paa Plads.

499. Danmark. Bornholm. Rønne Anduvning. Sømærke genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 3/371 1945 udgaar.

Position. c. 55° 05',7 N. 14° 41',2 E.

Detaller. Trindelen SW. hvide Stage med 3 nedadvendte Koste er atter udlagt paa Plads.

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

500. (S). Danmark. Sundet. Lappegrund Fyrskib inddraget for Vinteren.

Position. c. 56° 03',7 N. 12° 37',5 E.

Detaller. Lappegrund Fyrskib er inddraget for Vinterperioden.

- 501. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.**
Tidligere E. f. S. Nr. 4/454 1945.
Position. 56° 02' (06") N. 12° 37' (25") E.
Detaller. Helsingør Havn Fyr, paa den gamle S.-Moles Hoved, er midlertidigt i Uorden.
 En Petroleumslampe er anbragt i Stedet for Fyret.
- 502. (S). Danmark. Sundet. Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.**
Position. c. 55° 33',2 N. 12° 29',2 E.
Detaller. Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Stage.
- 503. (S). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Anduvning. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.**
Position. c. 55° 07',9 N. 12° 16',8 E.
Detaller. Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde er for Vinterperioden ombyttet med en rød- og hvidstribet Spirtønde.
- 504. (S). Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.**
Position. c. 55° 04',2 N. 11° 18',4 E.
Detaller. Vejro Lys- og Fløjtetønde er for Vinterperioden ombyttet med en rød Spirtønde.
- 505. (S). Danmark. Store-Bælt. Lohals N. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.**
Position. c. 55° 08' N. 10° 54' E.
Detaller. Lystønderne Smorstakken og Lohals Hage er for Vinterperioden ombyttet med henholdsvis en rød Stage og en hvid Stage.
- 506. (S). Danmark. Store-Bælt. Tranekær Fyr ESE. Vraglystønde ombyttet med Vintersømærke.**
Tidligere E. f. S. Nr. 9/521 1943 og 1/4 1945.
Position. 54° 58' 22" N. 10° 56' 51" E., c. 2,2 Sm 114° fra Tranekær Fyr.
Detaller. Vraglystønden, der viser grønt To-Blink, ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er for Vinterperioden ombyttet med Vintersømærke.
Kort Nr. 142, 140 og 185.
- 507. (S). Danmark. Store-Bælt. Spodsbjærg E. t. S. Vraglystønde ombyttet med Vintersømærke.**
Tidligere E. f. S. Nr. 37/1409 1943 og 1/4 1945.
Position. 54° 55' 37" N. 10° 52' 49" E., c. 1,5 Sm 106° fra Spodsbjærg Havn.
Detaller. Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink, ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er for Vinterperioden ombyttet med Vintersømærke.
Kort Nr. 142, 140 og 185.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 508. (S). Danmark. Kattegat. Grenaa E. Naveren Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.**
Position. c. 56° 24',0 N. 10° 57',9 E.
Detaller. Naveren Lys- og Fløjtetønde er for Vinterperioden ombyttet med en rød Spirtønde.
- 509. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NNW. Vrag afmærket.**
Tidligere E. f. S. Nr. 3/409 1945.
Ny Position. c. 56° 50',5 N. 11° 23',1 E., c. 8,7 Sm 331° fra Anholt Havn Fyr.

Detaller. Vraget, der er sunket i 12 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket 2 Master rager henholdsvis 4 og 2 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m N. t. E. for Vraget, samt med en elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hveit 1^m, anbragt paa Vragets ene Mast.
Kort Nr. 102 og 100.

510. Danmark. Kattegat. Hals Børre Fyr ESE. Vrag afmærket.

Position. c. 56° 52',2 N. 10° 48',8 E., c. 14 Sm 111° fra Hals Barre Fyr.

Detaller. Et Vrag, der rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mast rager c. 2 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 75 m WSW. for Vraget.

Kort Nr. 102 og 100.

511. (S). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder ombyttet med Stager for Vinteren.

Positioner. a) c. 56° 39',7 N. 8° 14',3 E. c) c. 56° 39',9 N. 8° 14',2 E.

b) c. 56° 40',4 N. 8° 14',0 E. d) c. 56° 39',7 N. 8° 14',5 E.

Detaller. 1. Sælhundeholm Løb C Lystønde (a) er ombyttet med en hvid Stage.

2. Lystønderne b) Sælhundeholm Løb Nr. 2, c) Sælhundeholm Løb Nr. 3 og d) Sælhundeholm Løb S. er ombyttet med røde Stager.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

512. (S). Danmark. Graadyb. Vraglystønde ombyttet med Vintersømærke.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/735 1942 og 1/4 1945.

Position. 55° 25' 48" N. 8° 14' 50" E.

Detaller. Vraglystønden, der viser grønt To-Blink, ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er for Vinterperioden ombyttet med Vintersømærke.

Kort Nr. 95, 94 og 93.

513. (S). Danmark. Graadyb. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.

Position. Graadyb Lys- og Fløjtetønde: c. 55° 25',6 N. 8° 14',1 E.

Detaller. Nedennævnte Lys- og Fløjtetønder samt Lystønder i Graadyb er for Vinterperioden ombyttet med Vintersømærker, som følger:

- | | |
|---------------------------|--|
| 1. Graadyb | Lys- og Fløjtetønde med rød Spirtønde, mærket O. |
| 2. Fanø Sandende | — — — rød — , — VII. |
| 3. Graadyb Barre Lystønde | — hvid — , — B. |
| 4. Skallingen SW. | — — hvid — , — C. |
| 5. Søren Jessens Sand | — — rød — , — V. |
| 6. Stejlen | — — rød — , — VI. |
| 7. Fovrfeld | — — hvid — , — I. |
| 8. Sandødden | — — hvid — , — L. |

514. (S). Danmark. Graadyb. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/481 1944.

Position. 55° 27' 21" N. 8° 18' 30" E.

Detaller. Den midlertidigt udlagte, hvidmalede Lystønde udfor Tilsandingen ved Tørre Bjælke i Graadyb er for Vinterperioden ombyttet med Vintersømærke.

515. Tyskland. Weser. Fünfhausen SE. Vrag afmærket.

Position. c. 53° 18',9 N. 8° 29',3 E., c. 120 m ovenfor Vandstandsmaaleren.

Detaller. Et Vrag paa ovennævnte Plads er afmærket med en Vragvager med E.-Topbetegnelse.

(N. f. S. Nr. 4/209. Berlin 1945.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Løbore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch Stevedore
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779

TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.

TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper

Brændselsoliepumper

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN 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.: »Skibsværftene

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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD



IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompaarøttene
Forlans W. Katalov

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 6

FREDAG 9. FEBRUAR 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Det er stadig kun faa Nyheder, der kommer igen om Forholdene paa Markederne uden for Blokadezonen. Det eneste, der vides med Sikkerhed, er, at Tonnagebehovet er langt større, end der er Mulighed for at dække, og at Varehungeren derfor alle Steder er stigende. Naar Krigen, forhaabentlig om ikke alt for længe, er forbi, vil der derfor overalt være Brug for Masser af Varer, og hvis der kan findes en fornuftig Løsning af Efterkrigstidens økonomiske Problemer, er der næppe Tvivl om, at der vil være rigelig Beskæftigelse for al disponibel Tonnage.

Fra de nordamerikanske Markeder meldes om ret stærk Aktivitet i Kuleksporten fra Hampton Roads. Der er sluttet adskillige Skibe til de sædvanlige Destinationer i Vestindien, Sydamerika og Middelhavet, men de amerikanske Skibsfartsmyndigheder har derudover ogsaa frigivet en Del Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Lissabon. For de sidstnævnte Laster opgives ingen Rate, men ifølge tidligere Meddelelser skal Fragten ligge omkring \$16. Endvidere rapporteres forskellige Afslutninger i Sukkerfarten fra Cuba til Golfen og Northern Range, ligesom ogsaa Malmfarten fra Brasilien til Northern Range og Golfen har faaet tildelt adskillige Skibe. Iøvrigt er Forholdene paa det amerikanske Marked uden større Ændringer.

Rapporterne om Forholdene paa de engelske Markeder indeholder heller ikke større Nyheder. Kuleksporten fra Wales og Østkysten har været ret stille paa Grund af Myndighedernes Reservation med Hensyn til Udførselstilladelse. De sidste Ugers strenge Frost i store Dele af England har medført et betydeligt Merforbrug paa Hjemmemarkedet, og det har derfor knebet med at skaffe Kul til Eksport. De engelske Noteringer er iøvrigt alle Gengangere, saasom Salt fra Aden til Calcutta, Kul fra Durban til Middelhavet og Vestafrika, samt Fosfat til forskellige Destinationer. Alt i alt var Befragtningsvirksomheden imidlertid stærkt begrænset i alle Trades med Undtagelse af Sukkerfarten fra Cuba til U.K., hvor den nye cubanske Sukkerhøst gjorde sig stærkt gældende. Der foreligger intet om Rateændringer paa de engelske Markeder.

For neutral Regning søges der stadig Tonnage for Korn fra River Plate til Spanien, Portugal og Eire. Raterne for disse Laster er nominelt uforandrede, men der kan utvivlsomt opnaas betydeligt mere, især til Eire, som synes at være meget stærkt presset. Iøvrigt noteres stadig forskellige Kornladninger fra Buenos Aires til Brasilien og Peru til uforandrede Rater.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Der er kommet enkelte Smaaskibe fra Tyskland med Brunkulsbriketter, men Kul og Koks er der stadig stoppet for. I Farten mellem Norge og Danmark er der stadig en Del at gøre. Der er tilstrækkelig disponibel Tonnage, men da det kniber med at skaffe Bunkerkul, er det alligevel kun et begrænset Antal Skibe, der kan stilles til Raadighed for disse Transporter, hvorfor Raterne ligger noget fastere. I Brunkulsfarten fra Østjylland er der gjort

enkelte Forretninger til uforandrede Rater, men det kniber tilsyneladende med at faa Kullene transporteret fra Lejerne ned til Afskibningshavnene.

KØBENHAVNS HAVNEVÆSEN FLYTTET

Københavns Havnevæsens Administrationskontorer er midlertidigt flyttet fra Administrationsbygningen paa Nordre Toldbod til Lundsgade Nr. 9. Dette gælder saavel Havnedirektørens Kontor og Hovedkontoret som Havnebygmesterens Kontor, Ingeniørkontorerne, Bogholderiet, Kassererkontoret og Indkøbsafdelingen. Alle disse Kontorer har samtidig skiftet Telefonnummer og kan kaldes paa Telefon Central 3393.

Havnekaptajnens, Havnefogdens paa Toldboden og Havneassistenternes Adresse er: Bombroen, Nordre Toldbod. Deres Telefon er den samme som hidtil, nemlig Central 4340.

BURMEISTER & WAINS REGNSKAB

Paa et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet *Burmeister & Wain* er Regnskabet for 1944 blevet fremlagt. Det viser sig, at Nettooverskudet — efter at der er foretaget Afskrivninger paa Bygninger, Maskiner o. s. v. — andrager 3.126.160 Kroner.

Da Overførslen fra forrige Aar andrager 336.095 Kr., og der for Aaret 1944 var hensat for meget til Skatter, 235.268 Kr., er der saaledes ialt 3.697.524 Kr. til Disposition.

Af dette Beløb hensættes til Skatter 400.000 Kr., og der udbetales 5½ pCt. af Præferenceaktiekapitalen, 16.800.000, med 924.000 Kr. Til Imødegaaelse af Tab ved Krigsskader og lignende hensættes 1.000.000 Kr. Bestyrelsens Tantième andrager 31.123 Kr. Til Konto for Opskrivning af Stamaktiekapitalen og dertil svarende Forøgelse af den lovmæssige Reservefond hensættes 340.000 Kr.

Restbeløbet, 1.002.401 Kr., foreslaas benyttet til Udbetaling af 6 pCt. Dividende paa Stamaktiekapitalen, 12.600.000 Kr., med 756.000 Kr. og til Overførsel til næste Aar med 246.401 Kr.

Hvis man sammenligner dette Aars Nettooverskud med forrige Aars, viser det sig, at der er en Nedgang paa 2.129.000 Kr. Udbyttet paa Stamaktiekapitalen er det samme som i Fjor, nemlig 6 pCt., men der foretages i Aar ikke nogen Opskrivning af denne Kapital.

Overførslen fra 1943 — 336.100 Kr. — er kun det halve af forrige Aars Overførsel, der laa paa 767.000 Kr., men da der for 1944 var hensat 235.000 Kr. for meget til Skat, bliver der ialt 3.697.000 Kr. til Disposition. Det tilsvarende Beløb var i Fjor godt 6 Millioner Kr.

Til Skatter henlægges der i Aar 400.000 Kr., hvilket er 1,2 Million Kr. mindre end forrige Aar.

Præferenceaktiekapitalen faar 5½ Procent i Udbytte med 924.000 Kr. Til Imødegaaelse af Tab ved Krigsskader og lignende hensættes 300.000 Kr. mere end i Fjor. Til det lovmæssige Reservefond blev der i Fjor henlagt 350.000 Kr., der svarede til den foretagne Opskrivning af Aktiekapitalen. Til Reservefonden hensættes 340.000 Kr., og der bliver da til Rest 1.002.401 Kr. Efter Udbetaling af Udbyttet paa 6 Procent af Stamaktiekapitalen med 756.000 Kr. andrager Overførslen til næste Aar 246.401 Kr. mod 336.095 Kr. for Aaret forud.

TO DANSKE SKIBSFORLIS

Der er i den forløbne Uge udsendt Meddelelse om to danske Skibsførlis.

En Meddelelse fra Rederiet C. K. Hansen bringer følgende Oplysning:

Rederiet C. K. Hansens Damper »Viborg« er forlist i Østersøen. Mandskabet, der bestod af 20 Mand, er reddet. »Viborg«, der førtes af Kaptajn Chr. Petersen, var paa 3395 Tons d.w. og var bygget i 1919 i Holland.

*

En Ritzau Meddelelse har endvidere bragt følgende Oplysning:

Den danske Damper Otto Petersen, tilhørende Rederiet Vendila, har været ude for en Eksplosion, da den befandt sig i norsk Farvand. Ved Eksplosionen omkom Donkeymand Tuppitz, København. Skibet, der førtes af Kaptajn Goth, blev sat paa Grund. Størstedelen af Besætningen, der var paa 26 Mand, er rejst hjem til Danmark.

Otto Petersen er bygget paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri i 1930 og er paa 4965 Tons d.w.

DAMPKIBSSELSKABET PAA BORNHOLM AF 1866

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har paa et Bestyrelsesmøde vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, at der for 1944 udbetales 5 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

For Aaret 1943 var Udbyttet ligeledes 5 pCt., og de to foregaaende Aar 4 pCt.

SEJLANVISNINGER I NORSKE FARVANDE

I følge en Bekendtgørelse i den norske Presse fra den tyske Havnekaptajn i Oslo er der indført Spærrezone i norske Havne.

Bekendtgørelsen lyder:

I alle norske Havne fra den svenske Grænse til den finske Grænse indføres med øjeblikkelig Virkning Spærring af Vandomraadet i en Omkreds af 150 Meter rundt om ethvert Skib, ethvert Kaj-anlæg, ethvert Værft, enhver Brygge og andre forsvarsøkonomiske Anlæg. Det er forbudt Personer og Skibe at opholde sig i Spærreomraaderne. Ogsaa Fiskeri er forbudt.

For at Trafikken paa Havnene ikke skal blive lammet som Følge af denne Forordning, beordres man i alle Tilfælde at holde sig midt i Sejllobet.

De Skibe, der manøvrerer i Strid med dette Forbud, risikerer at blive tilintetgjort. De ansvarlige straffes med Bøder indtil 1000 Kroner eller med Fængsel i indtil 30 Dage.

DEN SVENSKES HANDELSFLAADE VED AARSSKIFTET

Sveriges Redareforening har i disse Dage udsendt sin Aarsberetning, hvoraf det fremgaar, at Medlemmerne ved Aarsskiftet havde 477 Skibe paa ialt 1,29 Mill. BRT., fordelt paa 172 Rederier. Dette Tal svarer til over tre Fjerdedele af den samlede svenske Handelsflaade. Medlemmerne fordelte sig paa de forskellige Landsdele paa følgende Maade:

Vestkysten: 55 Rederier med 82 Dampere paa 177.470 Tons d.w., 74 Motorskibe paa 454.592 Tons d.w., 1 Tankdamper paa 450 Tons d.w. og 21 Motortankskibe paa 247.321 Tons d.w., ialt 178 Skibe paa 879.833 Tons d.w.

Østkysten: 61 Rederier inden for Redareforeningen havde 111 Dampere paa 278.082 Tons d.w., 51 Motorskibe paa 341.315 Tons d.w., 1 Tankdamper paa 300 Tons d.w., 31 Tankmotorskibe paa 186.362 Tons d.w. og 3 Tanklægttere paa 975 Tons d.w., hvilket vil sige ialt 197 Skibe paa 807.034 Tons d.w.

Sydsverige: 56 Rederier havde 94 Dampere paa 219.202 Tons d.w., 3 Motorskibe paa 9.538 Tons d.w.

og 5 Motortankskibe paa 74.660 Tons d.w., ialt 102 Skibe paa 303.400 Tons d.w.

Følgende Rederier havde ved Aarsskiftet en Flaade, der laa over 50.000 Tons:

	Skibe	Tons
Broströmkoncernen	53	323.400
Transkoncernen	26	219.900
Johnsonlinien	26	203.775
Grängesberg	16	124.900
Malmros	9	81.000
Svea-Saturnus	28	97.750
Svenska Lloyd	22	59.000
Salén-Rederierne	14	55.400

Det anføres endvidere i Beretningen, at anselige Tonnagemængder er under Bygning for Transkoncernen, Broströmkoncernen og forskellige andre svenske Rederier.

NY ADMINISTRERENDE DIREKTØR FOR GÖTAVERKEN

Bestyrelsen for Aktiebolaget Götaverken har paa et Møde den 15. Januar til administrerende Direktør efter afdøde Direktør Ernst A. Hedén enstemmigt udnævnt hidtidige viceadministrerende Direktør Hugo Heyman.

STRIDEN OM THORDÉN-BAADENE

Striden mellem den finske Stat og den finsk-svenske Skibsreder Gustav B. Thordén om otte af Thordén-Rederiets Skibe, som paa den finske Stats Begæring var beslaglagt i svenske Havne, har nu fundet sin Løsning gennem et Forlig mellem Skibsrederen og Staten. Forliget gaar ud paa, at fem af Skibene med en samlet Tonnage paa godt 15.000 Tons d.w. og bygget i 1920'erne skal vende tilbage til og fortsat drives af Thordén. De to Søsterskibe »Selma Thordén« og »Kristina Thordén«, hvert paa 6000 Tons d.w. og bygget i Åbo i 1942—43, beholdes af Thordén og bliver under svensk Flag. De er indregistreret i Uddevalla. Skibsreder Thordén er født i Bohuslän i Sverige og vil som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* forlægge sin Virksomhed til Uddevalla.

FRA SVENSKES VÆRFTER

Fra Kockums Værft søsattes for nylig et Lastmotorskib, der bygges til Rederi A/B Activ, Helsingborg. Skibet fik Navnet *Stig Gorthon*.

Det nye Skib, der er en moderne Shelterdækker, er hel-svejet og bygget til Lloyds højeste Klasse. Hoveddimensionerne er følgende: Længde 370 Fod, Bredde 53 Fod, Dybde til Hoveddæk 24 Fod og Dybgang 22 Fod. Lastevnen er 6000 Tons. Endvidere har Skibet 6 Luger, der hver betjenes af 2 elektriske Spil.

Fremdrivningsmaskineriet skal bestaa af en dobbeltvirkende to-Takts Kockum-Man Dieselmotor paa 4750 IHK. Farten er beregnet til 15½ Knob paa fuld Last.

*

Götaverken har haft Søsætning af et nyt Liniemotorskib paa 7500 Tons d.w., der er bygget til Rederiaktiebolaget Nordstjernen i Stockholm.

Nybygningen, der i Daaben fik Navnet *Panama*, er et Søsterskib til Motorskibene *Argentina*, *Succia* og *Venezuela*, som af Værftet er blevet bygget til Rederiet i Løbet af de sidste Par Aar, og det repræsenterer en moderniseret Udgave af de Skibe, som Nordstjernen fik bygget i Trediveerne.

Inklusive *Panama* har Götaverken nu bygget 23 Skibe med en sammenlagt Tonnage paa 181.000 Tons til Rederiaktiebolaget Nordstjernen, og yderligere blev Kølen lagt til en Nybygning paa den Bedding, hvorfra *Panama* blev søsat.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde 445 Fod, Bredde 56 Fod 6 Tommer, Dybde til Shelterdæk 37 Fod 3 Tommer og Middeldybgang paa Som-

merfribord 26 Fod $1\frac{7}{8}$ Tomme. Det skal udstyres med to 6-cylindrede, enkeltvirkende to-Takts Dieselmotorer af Götaverkens egen Konstruktion. Motorernes Cylinderdiameter er 630 mm. Tilsammen udvikler de 8800 indicerede HK. ved 125 O/M og kommer til at give Skibet en Fart af $16\frac{3}{4}$ Knob paa fuld Last.

LUFTFARTSOVERENSKOMST MELLEM ISLAND OG U. S. A.

Det amerikanske Udenrigsministerium bekræfter, at der mellem U. S. A. og Island for nylig er afsluttet en Luftfartsoverenskomst, der ligger paa Linie med den, som blev afsluttet med Sverige den 16. December sidste Aar.

Overenskomsten, der giver U. S. A. Transitrettigheder, gør Island til et af de vigtigste Knudepunkter inden for den internationale Luftfart.

SVENSK SKIBSFORBINDELSE MED ISLAND

Sveriges Redareforening modsætter sig — efter Sfra Sverige tilgængelige Oplysninger — bestemt Statssubvention til en direkte Skibsforbindelse mellem Island og Sverige. Før Verdenskrigen blev Godstransporterne fra Sverige til Island udført af danske og norske Rederier, og der er al Grund til at antage, at disse Lande efter Krigens Afslutning igen vil optage denne Trafik paa tilfredsstillende Maade. Hvis det da

viser sig, at Forudsætningerne er til Stede for en direkte Linie mellem Island og Sverige paa Grund af forøget Handelssamkvem, kan en saadan Linie etableres, hævdes det fra svensk Side.

Fra svensk Side synes man at være blevet klar over, at det vil opfattes som en uvenlig Handling, hvis Sverige ved Hjælp af Statssubvention berøver danske og norske Rederier en Del af det Gods, som de tidligere har befordret.

Imidlertid synes det af en Udtalelse af Direktør Helge Norlander, Chefen for Svea Export, i Bladet *Svensk Handel* at fremgaa, at der er dannet et svensk Selskab for Handel og Skibsfart paa Island. Selskabet, der vil opretholde en direkte Rute mellem Sverige og Island, er startet af Svea Export og Salén-rederierne.

PORTUGALS HANDELSFLAADE

Portugal gør for Tiden Forberedelser til en Udvidelse og Modernisering af sin Handelsflaade, og i denne Forbindelse er en Repræsentant fra det portugisiske Marineministerium ankommet til Sverige paa en Studierejse for at gøre sig bekendt med svensk Skibsfart og Værftsindustri. Den portugisiske Handel og Søfart sorterer under det portugisiske Marineministerium.

Ny kulbesparende svensk Skibsmaskine.

Götaverken afleverede i Januar som første Nybygning i Aar Lastdamperen »Monita« tilhørende Rederiaktiebolaget Ethel, Stockholm. Damperen er paa 1705 Tons d. w. og er bygget til Lloyds højeste Klasse. Hoveddimensionerne er følgende: Længde overalt 258' 11", Bredde 37' 6", Dybde fra Shelterdæk 25' 1". Kubikkapacitet i Lastrummene 123.000 Kubikfod. Skibet har 4 Luger, der betjenes af 8 elektriske 3-Tons Lossespil. Fart $11\frac{1}{2}$ Knob paa fuld Last.

Skibet har særlig Interesse, da det er det første, der er forsynet med Götaverkens nye Maskintype med Turbokompressor, der giver en Kulbesparelse paa 25—30 pCt. i Sammenligning med Kulforbruget for en almindelig Tregangsmaskine arbejdende med 15.5 kg/cm² overhededet Damp. Sammenlignet med Tregangsmaskiner med Hjælpeturbine er Besparelsen 12—15 pCt.

Ved de foretagne Fuldkraftprøver blev det konstateret, at Kulforbruget laa under det garanterede Forbrug, som er 0,4 kg pr. IHK pr. Time, og da Maskinen er paa 1050 IHK, bliver Kulforbruget mindre end 10 Tons i Døgn.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 2 skotske Kedler med et Arbejdstryk af 18,5 kg/cm² og en samlet Hedeflade paa 180 m² forsynede med Overhedere og Luftforvarmer af Götaverkens Konstruktion, samt den nye Type Hovedmaskine, der er en 4-cylindret Stempeldampmaskine (350, 550, 660, 1120 × 800 mm Slag) med Turbokompressor og Melleloverheder udviklende ca. 1050 IHK ved ca. 105 Omdr./Min. Alle Hjælpe-maskiner samt de 8 Lossespil er elektrisk drevne, og Strømmen hertil leveres af to 50 KW Dampdynamoer, hvoraf kun een er i Brug i Søen, medens begge arbejder sammen, naar Spillene er i Brug i Havn. En 5 KW Dieseldynamo anvendes, naar Skibet ligger stille.

Hovedmaskinen, der er det interessanteste ved denne Nybygning, er som nævnt en 4-cylindret Stempeldampmaskine. Cylinderne arbejder parvis sammen, HT Cylinderen sammen med 1. MT Cylinder og 2. MT Cylinder sammen med LT Cylinderen. Maskinen bestaar saaledes af en Højtryksdel og en Lavtryksdel, som hver for sig udgør en saakaldt Woolf-Maskine. Der er kun 2 Glidersystemer, et mellem HT og 1. MT

Cylinder og et mellem 2. MT og LT Cylinder, hvorved Maskinen, til Trods for dens 4 Cylindre, er kortere end en tilsvarende Triplemaskine med 3 Glidere.

Turbokompressoren drives af en Hjælpeturbine, der arbejder med Udstrømningsdampen fra LT Cylinderen udnyttende Trykfaldet fra denne til Kondensatoren. Kompressoren er indskudt mellem Højtryks- og Lavtryksdelen, saaledes at den komprimerer den Damp, som kommer fra 1. MT Cylinder og sender den videre til 2. MT Cylinder. Ved Kompressionen opvarmes Dampen noget, men for at give den fornødne Temperatur til Forhindring af Kondensering i de efterfølgende Cylindre, er der anbragt en Overheder paa Kompressorens Tilgangsside. Overhederen opvarmes af Damp direkte fra Kedlerne.

For at faa den størst mulige Ydeevne er der lagt stor Vægt paa Kondensatoranlægget, der bestaar af en regenerativ Kondensator af Götaverkens Konstruktion. Med dette Kondensatoranlæg kan erholdes et Vacuum paa 95 pCt., selv om Kølevandstemperaturen skulde komme op paa 20°, og i Tropefart, hvor Kølevandet kommer op paa 30°, opnaas et Vacuum paa 92,5 pCt.

Da Turbokompressoren ikke er mekanisk forbundet med Hovedmaskinen, kan denne manøvreres uden Hensyntagen til Kompressoren, der arbejder kontinuerligt, saaledes at Maskinens fulde Ydeevne haves til Disposition ogsaa ved Baggang, idet den ikke behøver at kobles fra.

Som Følge af, at Hovedmaskinen kan gøres kortere, og Kedlerne og Kulbunker gøres mindre, er Maskineriet pladsbesparende. I »Monita« er Kulbunkerne forøvrigt indrettet saaledes, at de kan ændres til Olie-tanke, da Kedlerne ogsaa er indrettede for Oliefyring.

Formaalet med Indførelsen af den nye Maskintype er at faa et økonomisk Skibsmaskineri, der samtidig byder Mulighed for den størst mulige Lasteevne for Skibet. Der er lagt Vægt paa at gøre Maskinen saa enkel som muligt i Konstruktionen og let at passe. Der indgaar saaledes kun Elementer, som i Forvejen anvendes i almindelige Handelsskibe, og med hvilke enhver erfaren Maskinmester er fortrolig eller uden Vanskelighed kan sætte sig ind i.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

D. D. P. A. uddeler 32,000 Kr.

Bestyrelsen for D. D. P. A.-Fondet har i disse Dage uddelt 32,000 Kr. af Fondets Midler for Aaret 1944.

D. D. P. A.-Fondet blev oprettet i 1936 med en Kapital paa 300,000 Kr.; denne er siden ved Opsparing og Tilskud fra Det Danske Petroleum Aktieselskab vokset til 928,000 Kr. Til Dato har D. D. P. A.-Fondet uddelt 305,000 Kr.

Beløbet for Aaret 1944 er uddelt til en Række nationale, sociale, erhvervsmæssige, videnskabelige og andre samfundsgavnige Formaal, bl. a.: Det Danske Selskab, Flensborg-Samfundet, Foreningen »Dannebrog«, De samvirkende Menighedsplejer, Landsforeningen til Arbejdslosheds Bekæmpelse, Skolen for arbejdsledige, Dansk Røde Kors, Komitéen for Støtte til danske Børnehaver i Sønderjylland, Kronprinsesse Ingrid's Feriehjem for sønderjydske Børn, Dansk Sømandsmission i fremmede Havne, Den nordiske Lejrskole i Nordsjælland, K. F. U. M.s Centralforening i København, Købmandsskolens Elev-Samfund, Stiftelsen Georg Stages Minde, Foreningen skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne, Det jydsk Musikonservatorium, Det kongelige danske Aeronautisk Selskab.

Dødsfald

Tidligere mangeaarig Fører af Sandpumperne »Hesselø« og »Uffe« Kaptajn *Rasmus Hansen* er, knap 70 Aar gammel, fornylig afgaaet ved Døden i Norge, hvor han havde opholdt sig siden 1928. Han efterlader sig en Søn, Revisor Axel Hansen, Ebeltoft.

*

Forhenværende Skibsfører, Kaptajn *Morten J. Nielsen*, Nordby, er afgaaet ved Døden, 86 Aar gammel. Kaptajn Nielsen kom til Søs i 1873 med Fanø-Barkskibene og tog Eksamen fra Navigationskolen i Nordby i 1877. Derefter sejlede han som Styrmand i Fanø-Skibe, indtil han i 1884 blev Fører, bl. a. førte han Barken »Alexandra« af København. I 1900 blev han Fører i Dampskibsselskabet »Dania« og sejlede med dettes Skibe til 1915, da han gik i Land. Efter at have taget fast Bopæl i Fødebyen, Nordby, blev han valgt til Medlem af Sogneraadet, ligesom han valgtes til Bestyrelsen for Assurancefondens og andre Tillidshverv.

*

Fhv. Skibsfører *Hans J. Thomsen* fra Fanø er død i Hillerød, 85 Aar gammel. Skibsfører Thomsen var en af Fanøs kendteste Skikkelser, og han havde sejlet Jorden mange Gange rundt. Han hørte til den Type stoute, gamle Sømandsskikkelser, som efterhaanden er blevet sjældne. Ved sin Død beklædte han mange Tillidshverv paa Fanø, og han har i en Aarrække være i Spidsen for Forsøgsarbejdet paa Øen. Endnu ved sin Død var han Formand for den »Bombebøsse«, han i sin Tid havde oprettet. Den 4. Marts kunde han have fejret Diamantbryllup med sin Hustru. Den gamle Skipper efterlader sig, foruden sin Hustru, en Datter, hos hvem han boede i den sidste Tid.

Smaaskibenes Trængsel

Fra et af de smaa Skibe, der er beskæftiget med Sandgravning, har Rederiforeningen for mindre Skibe faaet Oliemærkerne sendt tilbage med den Motivering, at Sejlsads foreløbig er umulig, idet Skipperens lange Gummistøvler er gaaet i Stykker, og han kan umuligt arbejde i Kulden, før han faar anskaffet nogle nye Støvler, hvilket i Øjeblikket er umuligt.

Dette Eksempel illustrerer bedst, hvilke Vanskeligheder Skibene er ude for i disse Tider.

Ny Mæglerbestalling til Vejle

Vejle Handelsstandsforenings Bestyrelse har paa et Møde vedtaget, at man til Handelsministeriet vil indstille, at der i Vejle oprettes en ny Skibsmæglerbestalling. Ansøgninger om denne Post sendes til Vejle Handelsstandsforening inden 1. Marts d. A.

Legat

Bestyrelsen for Kasserer Gollieb Ølsteds Legat har skænket et Beløb paa 200 Kr. som Belønning til Baadformand ved Sæby Redningsstation *Jens Børge Christensen* for udvist Mod under et Redningsarbejde den 12. November f. A., hvor 4 Mand reddedes fra et minesprængt Fartøj.

Lynæs Havn

Paa en Generalforsamling i Interessentskabet Lynæs Havn oplyste Formanden, Chr. Madsen, at 1944 havde været Havnen hidtil bedste Aar. Indtægterne har udgjort 17,000 Kr., og da der ikke har kunnet skaffes Materialer til Vedligeholdelse, blev Overskudet 11,000 Kr. Regnskabet viser en Kassebeholdning paa ca. 37,000 Kr. Bestyrelsen har ladet projekttere forskellige Arbejder ved Havnen, bl. a. Flytning af Slæbestedet, til ca. 39,000 Kr. og fik Bemyndigelse til at indhente Tilbud paa Arbejderne.

Frederikshavnskutteren »Lolo« savnet

Kutteren »Lolo« af Frederikshavn, F.N. 511, Skipper Villy Sørensen, er meldt savnet efter Fiskeri i Kattegat. Den var gaaet ud for en Uge siden og skulde have været tilbage nogle Dage efter. Foruden Skipperen befandt sig ombord dennes Broder Teddy Sørensen. Kutteren har været ude i den haarde Snestorm i sidste Uge. De Kuttere, der var gaaet ud sammen med den, var forlængst i Havn.

Opholdsrummene i Smaaskibe

Efter at den af Søfartsministeriet nedsatte Kommission for nogle Maaneder siden afgav sin Betænkning vedrørende et nyt Reglement for Indretningen af Mandskabsrum i større Skibe, har Kommissionen, hvis Formand er Kontorchef Ove Nielsen, nu — suppleret med Repræsentanter for Smaaskibsarten — gennemgaaet det tilsvarende Materiale for de mindre Skibes Vedkommende, og Medlemmerne har været indkaldt til afsluttende Møder, hvor Betænkningen til Ministeriet blev udformet, efter at man i Forvejen i store Træk var naaet frem til Enighed om, hvilke Ændringer i de bestaaende Forhold man vilde gaa ind for.

Det er klart, at man i Motorsejlerne ikke kan forlange eller vente at finde de samme Pladsforhold i Kamre og Messe eller de samme Bekvemmeligheder og hygiejniske Indretninger som i store Damp- og Motorskibe. Men paa den anden Side maa de Minimumskrav, der gælder for Tiden, og som blev formuleret for et halvt Hundrede Aar siden, betegnes som forældede, og i de fleste nyere Skibe har Rederne da ogsaa frivilligt indrettet Mandskabsrummene væsentligt bedre og rummeligere, end Loven fordrer. Det er i Hovedsagen disse hidtil frivillige Forbedringer, Kommissionen nu vil foreslaa gjort obligatoriske. Kravene vil dog ikke i første Omgang kunne stilles i fuldt Omfang til ældre Skibe, som — ligesom Tilfældet var med Hensyn til Betænkningen om Mandskabsrum i større Skibe — vil faa en vis, ikke for kort Overgangstid.

FRA SØRETERNE

»Holger«s Forlis i Kattegat

Ved Søforhøret i Sø- og Handelsretten i Anledning af Sandpumperne »Holger«s Forlis i Kattegat, fremkom ikke nærmere Oplysninger om Aarsagen til Forliset, men man mener, at Skibet er gaaet under i orkanagtig Storm.

Skibet tilhørte Københavns Mørtelværker A/S.

Der fremlagdes Liste over den omkomne Besætning, der bestod af Kaptajn Axel Sjøberg, Maskinmester Børge Rasmussen, Fyrbøderne Harry Sørensen og Harry Pehrson samt Matroserne Alfred Grønæk Nielsen og Knud Gleerup Jensen, samt Styrmand Hans Klemmensen, Aalborg.

Endvidere fremlagdes Rapport fra Rederiet. I Følge denne var »Holger« paa Rejse fra Mariager til Vejle med ca. 300 Tons Cement. Skibet afsejlede den 19. Januar og ankom samme Dag til Hadsund, hvor det blev liggende til 25. Januar. Efter Afsejlingen herfra vendte det tilbage paa Grund af daarligt Vejr og laa opankret ud for Als Odde indtil den 26. Januar om Morgenen, hvorefter det afsejlede.

Saa vidt oplyst er »Holger«s ene Redningsbaad med Lige af Kaptajnen og Styrmanden drevet i Land Nord for Grenaa den 27. Januar, og den 30. Januar er Liget af Matros Knud Jensen drevet i Land samme Sted.

Ingeniør Middelboe fra Rederiet oplyste, at den sidste, der har talt med Skibets Besætning, er Kaptajn Jens Andersen af S/S »Møen«, tilhørende Dansk Cementcentral. Ingeniøren havde talt med Kaptajnen i Telefonen, og Andersen havde meddelt, at han talte med Kaptajn Sjøberg den 26. Januar om Morgenen Kl. 8. »Møen« og »Holger« havde ligget sammen Natten over ved Als Odde. »Holger« havde taget Grundten, og Andersen spurgte Sjøberg, om han skulde trække ham af. Sjøberg erklærede imidlertid, at det ikke var nødvendigt, da han stod let, og saa snart hans Ankerspil, der var frosset, var tørt op, kunde han klare det selv. Sjøberg tilføjede, at Andersen bare skulde sejle, saa kom han efter. De skulde begge til Grenaa, hvor de var blevet enige om at ligge over om Natten. Kaptajn Andersen sejlede kort efter Samtalen med Kaptajn Sjøberg. Han observerede ikke »Holger« undervejs. Vinden svingede Dagen igennem mellem SO og NO. Det var stille til at begynde med, men blæste senere op til halv Orkan. Kaptajn Andersen sagde ikke noget om, at han iøvrigt havde iagttaget noget under Rejsen.

Styrmand Holm forklarede, at han var Styrmand ombord paa »Holger«. Paa Grund af hans Faders Dødsfald fik han af Kaptajnen Tilladelse til den 17. Januar om Aftenen at rejse til København. Kaptajn Sjøberg antog i Stedet Styrmand Klemmensen. Onsdag den 24. Januar

talte han i Telefonen med Kaptajnen i Hadsund. Sjøberg sagde, at han hellere maatte rejse til Vejle for at tage Skibet der den 27. Januar.

Holm havde i nogen Tid sejlet med »Holger«, og der havde paa disse Rejser ingen Uheld været. Skibet laa ca. 5—6 Tommer højere paa Vandet med Cementlast, end naar det var pumpet fuldt med Sand. Holm havde været med til at indlade Cement i Mariager, men Indladningen var ikke færdig, da han rejste. Paa den foregaaende Rejse havde »Holger« haft en Ladning paa 291 Tons Cement. Skibet laa fint med denne Last og ikke for dybt. Ved en Cementlast paa 300 Tons er Lasten stuvet helt op til Lugekanten.

Kaptajn Brettschneider forklarede, at han tidligere havde været Fører af »Holger«, som var et godt Sæskib og let at manøvrere, idet det havde to af hinanden uafhængige Maskiner.

Det oplystes endvidere, at Skibet havde været til et Hovedeftersyn i November 1944.

Kollision ved Kvæsthusbroen

Den 30. Januar ved 8-Tiden om Morgenen skete der ved Kvæsthusbroen en Kollision mellem Motorsejlerne »Gamma« af København og »Minerva« af Thyborøn. I den Anledning afholdtes et Søforhør i Sø- og Handelsretten, hvor det dog oplystes, at der ingen større Skade var sket.

»Gamma«s Fører, Skibsfører M. Huusfeldt, forklarede, at »Gamma« var paa Vej fra Vejle til København med Brunkul. Den 29. Januar Kl. 24 blev Skibet siddende fast i Isen ved Indsejlingen til København, men fortsatte den næste Morgen, idet man fulgte bagefter Damperen »Ninna Lau« og Motorsejleren »Minerva«. Vejret var let diset. Da »Gamma« befandt sig midt mellem Bommen og Kvæsthusbroen, laa »Minerva« tværs i Farvandet. »Minerva« bakkede ind mod Kajen og »Gamma« vilde passere den paa Bagbordside hvorfor der blev givet Bagbordsror og to Stød i Sirenen. Da »Gamma« befandt sig omtrent tværs af »Minerva« gik denne frem. Der blev øjeblikkelig slaaet fuld Krak bak paa »Gamma« samtidig med, at der blev givet haardt Bagbordsror og 3 Stød. »Gamma«s Styrbordsanker rev Gelænderet løs paa »Minerva«s Bagbordside agter. Man havde ingen Signaler hørt fra »Minerva«.

»Minerva«s Fører, Aa. Palm, forklarede, at han fulgte efter »Ninna Lau«. Omtrent midt ud for Kvæsthusbroen stoppede Damperen, og Palm slog derfor Skruen om og begyndte at bakke. Ved denne Manøvre faldt Skibet tværs i Løbet. Damperen fortsatte, og man begyndte at rette »Minerva« op paa Kurs. Ved den sidste Frem-Manøvre blev »Minerva« paasejlet af »Gamma«, der fiskede Pulverten og rev denne af. Som Følge heraf blev ogsaa et Stykke af Vaterbordet revet ud, ligesom Ankeret tog Bagbordsgelænderet. Palm havde ikke givet Signal, fordi han mente, at man paa »Gamma« maatte være klar over, at »Minerva« laa og manøvrerede for at komme sejlet i Farvandet.

Kulkompagniet fik 4.060 Kr. i Erstatning

Under en af Rederi- og Handelselskabet Montana foretagne Losning af en Dækslast Koks ombord paa Det Danske Kulkompagnis Damper »Julius Thomsen« beskadigedes af Grabben 4 Presenninger, og en Dækslaststøtte, ligesom 10 Koksbrædder knækkede. D.D.K. krævede ved Sø- og Handelsretten 4155 Kr. i Erstatning. Montana dømedes til at erstatte D.D.K. 4060 Kr. samt betale 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Bjergning eller Assistance?

Kaptajn E. Bantz, Korsør, havde ved Sø- og Handelsretten krævet Lohals gensidige Søforsikringsforening dømt til at betale 10.000 Kr. i Bjergeløn.

Kaptajn Bantz' Motorsejler »Birte« havde den 7. Juli i Fjor bjerget Motorsejleren »Elida« af Lohals, som var grundstødt ved Halsskov Rev. Lohals gensidige Søforsikringsforening vilde kun betale 1500 Kr. for ydet Assistance, idet man ikke mente, at der forelaa Bjergning i Lovens Forstand.

Sø- og Handelsretten finder imidlertid, at der forelaa Bjergning, idet det anses for tvivlsomt, at Skibet kunde være kommet flot ved egen Hjælp. Lohals gensidige Søforsikringsforening dømedes dog kun til at betale 2500 Kr. samt 300 Kr. i Sagsomkostninger.

Jerntyvets Baad sunket

Dæksbaaden »Mary«, hvis Skipper J. P. Andersen og Bedstemand begik Jerntyveri i Frederiksværk, er siden sunket i Frederikssunds Haven, og Skibsfører Aage Stockholm, der havde solgt den til Andersen, men endnu ikke har modtaget en Øre af Købesummen, har begæret Søforhør.

Ved Søforhøret paa Tinghuset i Frederikssund forklarede Skibsfører Stockholm, at »Mary«, efter at dens Besætning var blevet fængslet og dømt for Tyveriet, ikke havde været fortøjet paa et tilstrækkelig sikkert Sted. Han mente, Vagtværnet havde Ansvaret, og Stockholm agter derfor at rejse Erstatningssag mod Frederikssund Kommune.

PERSONALIA

90 Aar

En af Det forenede Dampskibs-Selskabs gamle og kendte Skibsførere, Kaptajn J. C. Wiberg, fylder paa Tirsdag — den 13. Februar — 90 Aar. Kaptajn Wiberg er meget afholdt og vellidt af alle, han er kommet i Berøring med under sine mange Aars Sejlads, og i sit Otium har han bevaret Forbindelsen med Søen og dens Mænd.

70 Aar

Paa Mandag fylder tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet Progress Kaptajn *Balthazar Jensen* 70 Aar. Kaptajn Jensen gik i Land i 1939, og han har siden drevet Købmandsforretning paa Amager.

*

Ligeledes paa Mandag fylder tidligere Skibsfører i A. P. Møllers Rederi Kaptajn *C. Tidemann Rohde* 70 Aar. Kaptajn Rohde, der sidst førte Motorskibet *Sally Mærsk*, gik i Land i 1926. I Aarene fra 1930 til 1935 var han søkyndig Bisidder i Nordre Birk.

25 Aar i Lauritzens Rederi

Maskininspektør *Knud Petersen* i Rederiet J. Lauritzen kan paa Tirsdag — den 13. Februar — fejre 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Rederiet.

Inspektør Knud Petersen begyndte som 1. Maskinmester i S/S »Nautik«, og det var i den Periode, hvor Rederiets Flaade blev genopbygget efter den første Verdenskrig.

Sin første Uddannelse fik Knud Petersen paa A/S Københavns Flydedok & Skibsværfl's Værksteder samt 3 Aar paa Værftets Maskintegnesteue og havde efter afsluttet Eksamen Ansættelse i forskellige Rederier, hvorefter en Tid hos A/S Frichs, Aarhus, som Akkordberegner.

Fra 1930, da Rederiet paabegyndte Bygningen af en Række moderne Skibe, førte Inspektør Knud Petersen Tilsyn med disse under Bygningen og sejlede en kortere Tid med nogle af dem, bl. a. med Rederiets første Køleskib og sidst med M/S »Dora«.

Efter September 1935 var Knud Petersen udelukkende beskæftiget som Tilsynsførende ved Bygningen af en Række Motorskibe og blev 1. Januar 1937 fast knyttet til Rederiets tekniske Afdeling, hvor Knud Petersen, der er en meget dygtig og indsigtfuld Mand, i de forløbne Aar har udrettet et stort Arbejde.

Jubilæum

Assistent i D. F. D. S. *Knud Jacobsen* fejrede forleden Dag sit 25 Aars Jubilæum. Jubilaren har i alle Aarene gjort Tjeneste i Selskabets indenlandske Spedition.

*

1. Maskinmester *H. P. Hansen* havde i Gaar, Torsdag, i 25 Aar været ansat som 1. Maskinmester i Rederiet J. Lauritzen. Det sjældne Jubilæum maa fejres i Udlandet, idet H. P. Hansen sidst var Maskinchef i Dampskibet »Lotta«, der var udenfor Spærringen i April 1940.

Vandbygningsvæsenet

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 2. Februar 1945 udnævnt Matros *Chresten Jacobsen Christensen* til Havnebetjent under Vandbygningsvæsenet i 8. Lønningsklasse fra den 1. Marts 1945.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (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. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.
Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af 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 Distanse, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornlosseapparater, 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 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i 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 Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinler. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttede. Skibereparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet: 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kultyldere 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 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsbyggerier og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) or for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødsør ved Havnen og i 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. Losning 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: Ophalingsbedding indtil 3000 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 og saas om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (6,6—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, ufordret. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Løds.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 1,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 8. Februar 1945.

Nr. 6.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvortil Efterretningerne modtoges, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre laas 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.

516. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Lundeboje Fiskerihavn (Krambes Havn).
Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 38',8 N. 11° 33',3 E.

Detaller. Lundeboje Fiskerihavn er for Tiden delvis opfyldt af Tang og Mudder.

517. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Lodstjeneste indstillet for Vinteren.

Position. c. 57° 00',2 N. 16° 32',1 E.

Detaller. Lodstjenesten ved *St. Oknö* (Mönsterås Lodsplads) er indstillet paa Grund af Isforholdene.

(U. f. s. Nr. 4/258. Stockholm 1945.)

518. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.

Position. *Oknö nedre* Fyr: c. 57° 00' N. 16° 32' E.

Detaller. Fyrene *Oknö övre* og *nedre* samt *Mönsteråsredan övre* og *nedre* er slukket for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 4/257. Stockholm 1945.)

519. Sverige. Oskarshamn. Oplysning om Dybde i Havn.

Position. c. 57° 15',8 N. 15° 28',1 E.

Detaller. Dybderne i *Verkstadshamn* er betydeligt mindre end de i Kortet angivne. Mindste Dybde er muligvis kun 1,9 m. Det tilraades at tage Lods ved Anløb af eller Afgang fra nævnte Havnebassin.

(U. f. s. Nr. 4/206. Stockholm 1945.)

520. (S). Sverige. Sejløbet Arkö—Möm. Fyr slukket for Vinteren.

Positioner. a) c. 58° 26' N. 16° 40' E.

b) c. 58° 27' N. 16° 36' E.

Detaller. Fyrene a) *Ettersundet östra* og *västra* samt b) *Stegborg* er slukket for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 4/256. Stockholm 1945.)

- 521. (S). Sverige. Gränsö sten. Lystøndes Lanterne fjernet for Vinteren.**
Position. c. 58° 31' N. 16° 54' E.
Detaller. Lanteren paa *Gränsö sten* Lystønde er fjernet paa Grund af Isforholdene.
 Tønden forbliver indtil videre paa Plads.
 (U. f. s. Nr. 4/255. Stockholm 1945.)
- 522. (S). Sverige. Algersgrund. Lystøndes Lanterne fjernet for Vinteren.**
Position. c. 58° 39' N. 16° 28' E.
Detaller. Lanteren paa *Algersgrund* Lystønde er fjernet paa Grund af Isforholdene.
 Tønden forbliver indtil videre paa Plads.
 (U. f. s. Nr. 4/254. Stockholm 1945.)
- 523. Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraløbet. Fyrs Navn forandret.**
Position. 58° 46' 52" N. 17° 51' 06" E.
Detaller. *Grisskär* Fyr benævnes fremtidigt *Södra Krokskär* Fyr.
 (U. f. s. Nr. 4/205. Stockholm 1945.)
- 524. (S). Sverige. Öregrund Skærgaard. Lystønder inddraget for Vinteren.**
Positioner. a) c. 60° 18' N. 18° 33' E.
 b) c. 60° 22' N. 18° 24' E.
 c) c. 60° 25' N. 18° 21' E.
Detaller. Lystønderne a) *Klykskär*, b) *Bellonagrundet* og c) *Måsbådan* er inddraget for Vinterperioden.
 (U. f. s. Nr. 4/204. Stockholm 1945.)
- 525. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**
Position. c. 60° 54' N. 17° 56' E.
Detaller. Lys- og Fløjtetønden, der er udlagt paa Pladsen for *Västra Banken* Fyrskib, er inddraget for Vinterperioden.
 (U. f. s. Nr. 4/203. Stockholm 1945.)
- 526. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Kyst-, Lede- og Havnefyr slukket for Vinteren.**
Tidligere E. f. S. Nr. 5/473 1945 udgaar.
Position. N. for Breddeparallellen 63° 00' N.
Detaller. Samtlige *svenske* Fyr N. for 63° 00' N. — med Undtagelse af Fyrene *Petlandskär södra*, *Petlandskär östra*, *Petlandskär västra*, *Bredskär övre* og *nedre*, *Långhalsudde*, *Umeå uthamn övre* og *nedre* samt *Bonden* — er slukket for Vinterperioden.
 (U. f. s. Nr. 4/253. Stockholm 1945.)
- 527. Tyskland. Rügenwalde W. Vrag.**
Position. c. 54° 27',6 N. 16° 18',8 E.
 (Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 2. Februar 1945.)
- 528. Tyskland. Swinemünde N. Vrag.**
Position. c. 54° 06',6 N. 14° 13',6 E.
 (Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 2. Februar 1945.)
 (Se Tillæg.)

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

- 529. (T). Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. 55° 59',5 N. 12° 34',0 E.
Detaller. Dybden i *Espergærde* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 1,5 m.

530. (S). Sverige. Sundet. Höllviken. Lystønder inddraget for Is.*Position.* c. 55° 29' N. 12° 53' E.*Detaller.* Lystønderne Höllviken västra og Höllviken östra er inddraget paa Grund af Isforholdene.
(U. f. s. Nr. 4/261. Stockholm 1945.)**531. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Guldborg Bro, Lolland. Dybde aftaget. Oplysning om Bro.***Position.* c. 54° 52',3 N. 11° 45' E.*Detaller.* Dybden ved Guldborg Bro paa Lolland er 3,0 m.

Broen er i saa daarlig Stand, at Skibe ikke kan losse eller lade ved den.

Kort Nr. 163.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 217. Havnelods, Side 79.**532. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Birkholm Havn. Dybde midlertidigt aftaget.***Position.* c. 54° 55',7 N. 10° 30',2 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Dybden i Birkholm Havn aftaget til c. 0,6 m.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****533. (S). Danmark. Kattegat S.-lige Del. Hatterrev S. Fløjtetønde inddraget for Vinteren.***Position.* c. 55° 54',0 N. 10° 49',7 E.*Detaller.* Hatterrev S. Fløjtetønde med 3 opadvendte Koste er inddraget for Vinterperioden.**534. (S). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Sletterhage Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Vintersømærke.***Position.* c. 56° 05',1 N. 10° 30',9 E.*Detaller.* Sletterhage Lys- og Fløjtetønde er for Vinterperioden ombyttet med en hvid Spirtønde.**535. Danmark. Kattegat. Fornæs—Gerrild. Vrag rapporteret.***Position.* c. 56½° N. 11° E.*Detaller.* En Mast, der ragede op over Vandet, er blevet observeret imellem Fornæs og Gerrild. Nærmere Oplysninger kan ikke gives.**536. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Vraglystønde ombyttet for Vinteren.***Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1241 1942 og 5/463 1945.*Position.* 56° 53' 45" N. 10° 31' 37" E.*Detaller.* Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink, ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er for Vinterperioden ombyttet med en grønmalet Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.*Kort* Nr. 104, 102 og 100.**537. (S). Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. Vraglystønde ombyttet for Vinteren.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/373 1944 og 5/463 1945.*Position.* 56° 54' 09" N. 10° 30' 17" E., c. 4 Sm 142° fra Hals Barre Fyr.*Detaller.* Vraglystønden, der viser grønt To-Blink, ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er for Vinterperioden ombyttet med en grønmalet Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.*Kort* Nr. 104, 102 og 100.**538. Danmark. Kattegat. Læso. Forbudt Omraade.***Position.* c. 57° 17' N. 11° 02' E.*Detaller.* Fra og med den 20. Januar 1945 er det forbudt for alle andre Skibe og Fartøjer end de paa Stedet hjemmehørende, at anløbe Læso. Undtagelse herfra maa kun gøres i Tilfælde af Nød. Overtrædelse af Forbudet medfører Opbringelse.

(U. f. s. Nr. 4/220. Stockholm 1945.)

- 539. (S). Danmark. Kattøgat. Læsø NW.-Rev. Vraglystønde inddraget for Vinteren.**
Position. 57° 17' 31" N. 10° 45' 22" E.
Detaller. Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink, og som er udlagt c. 650 m W. $\frac{3}{4}$ S. for Resterne af den væltede Fyrbaake, er inddraget for Vinterperioden.
 (Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 540. Island. Reykjavík Anduvning. Vrag.**
Position. 64° 08' 06" N. 22° 38' 48" W.
Detaller. Et Vrag, der ikke er farligt for Sejladsen, er sunket paa ovennævnte Plads.
 (U. f. s. Nr. 4/228. Stookholm 1945.)

Tillæg.

I. Østersøen.

- 541. Danmark. Langeland. Bagenkop. Oplysning om Havn.**
Tidligere E. f. S. Nr. 19/733 1941 og 1/8 1945 udgaar.
Position. c. 54° 45',1 N. 10° 40',5 E.
Detaller. 1. *Bagenkop Baadehavn*, E. for *Bagenkop Havnebassin I*, er ombygget. Den ydre Del af *Baadehavns W.-Mole* er fjernet, og samtidigt er *Havns E.-Mole* forlænget c. 35 m i W.-lig Retning. Indsejlingen til *Baadehavnen*, der fremtidigt benævnes *Bassin II*, sker nu fra en for *Bassin I* og *Bassin II* fælles 3,5 m dyb Indsejlingsrende N. fra.
 Dybden i den ydre Del af *Bassin II* er 3 m.
 2. *Bagenkop Havn Fyr* paa *W.-Molens Hoved* er efter endt Reparation genopført, men ikke tændt. Fyret vil uforandret vise hvidt, fast Lys. Graa Gittermast.
 3. *Bagenkop Baadehavn Fyr* paa den tidligere Yderende af *Baadehavns W.-Moles Hoved*, er nedlagt. Det paatænkes at opføre et Fyr, der skal vise rødt Lys, paa Hovedet af den forlængede E.-Mole.
Kort Nr. 142.
Publikationer. Danske Lods III, Side 249. Havnelods, Side 44. Fyr-Fort. Nr. 787 og 788.

III. Kattøgat, Limfjorden og Skagerrak.

- 542. (T). Danmark. Kattøgat. Aarhus Lystbaadehavn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.**
Position. c. 56° 10',0 N. 10° 13',7 E.
Detaller. Taagesignalet med elektrisk Ventilatorsirene paa *Aarhus Lystbaadehavns E.-Moles Hoved* er midlertidigt ude af Virksomhed.
- 543. (S). Danmark. Kattøgat. Skagens Havn SE. $\frac{1}{2}$ E. Vraglystønde inddraget for Vinteren.**
Tidligere E. f. S. Nr. 30/1208 1943 og 5/463 1945.
Position. 57° 39' 00" N. 10° 45' 06" E., c. 6,4 Sm 128° fra *Skagens Havn*.
Detaller. Vraglystønden, der viser grønt Et-Blink ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er inddraget for Vinterperioden.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftet«

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

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

DAMPKIBSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

KOLDING

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

MARIAGER

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**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

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

CARL HASSAGER & C^o

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"

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 7

FREDAG 16. FEBRUAR 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Den stærke Efterspørgsel efter Tonnage paa Markederne udenfor Blokadezonen er stadig lige stærk, men da Tilgangen paa disponibel Tonnage heller ikke i den forløbne Uge har vist nogen Bedring, var det kun smaat med Befragtningsaktiviteten. Baade den engelsk og den amerikansk-kontrollerede Tonnage synes i Øjeblikket at være stærkt optaget af Krigstransporter, og Tonnagetildelingerne til de mere civile Trades er derfor for Tiden kun ringe.

Fra de amerikanske Markeder meldes saaledes om meget stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til en lang Række Destinationer, men der frigaves kun et begrænset Antal Baade, hovedsagelig for Kul til Vestindien og Havne i Brasilien. Disse Baade skal som sædvanligt laste Sukker fra Cuba tilbage til Golfen eller Northern Range eller Malm fra Brasilien til samme Destinationer. Der var ogsaa livlig Efterspørgsel efter Tonnage fra Hampton Roads til Chile, men det kneb med at skaffe Skibsrum herfor, hvorfor ogsaa Salpeterbefragterne fra Chile og Malmbefragterne fra Chile/Peru forgæves var i Markedet med deres Ladninger. Malmfarten fra Forindien fik enkelte Skibe, kommende i Ballast fra Middelhavet, tildelt til den uforandrede Rate af \$15 plus 35 pCt. Basis Northern Range Losning. Fra Durban sluttedes Malm til Baltimore til den ligeledes uforandrede Rate af \$10.50 plus 30 pCt. Iøvrigt cirkulerer en lang Række forskellige Ordre paa det amerikanske Marked, saasom Træ fra British Columbia til Northern Range, Linfrø fra River Plate til New York, Papir og Malm fra New Foundland til Northern Range o. s. v., men ogsaa for disse Trades Vedkommende gælder det, at det er praktisk talt umuligt for Befragterne i Øjeblikket at skaffe den nødvendige Tonnage.

Paa de engelsk-kontrollerede Markeder er Aktiviteten ligeledes kun ringe. Kuleksporten fra Østkysten og Wales til de forskellige Destinationer er meget begrænset, da det store Hjemmeforbrug kun tillader en begrænset Eksport. Iøvrigt nævnes stadig Salt fra Aden til Calcutta til 35 Rupees, Fosfat fra Casablanca til Durban til 63/9d., Kul fra Durban til Havne i Suez-omraadet og det østlige Middelhav til Rater mellem 90/- og 110/-.

I de frie Trades er det Afskibningerne fra River Plate, der er den dominerende Faktor. Der er stadig meget stærk Efterspørgsel efter Korntonnage til Lissabon, Spanien og Eire, men det er vanskeligt for Befragterne at faa Tonnage. Raterne i disse Trades er nominelt uforandrede, men der meldes nu, at forskellige neutrale, deriblandt flere svenske Skibe, skal være sluttede for Korn fra Buenos Aires til Lissabon. Da der imidlertid ikke opgives nogen Rate for disse Afslutninger, kan man vist ganske roligt gaa ud fra, at de Rater, Befragterne har maattet betale, ligger over de officielle Noteringer. Fra Buenos Aires til brasilianske Havne er igen sluttet adskillige Baade med Korn; det er hovedsageligt argentiske statsejede Skibe, der er beskæftigede i denne Fart.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Ændringer. Kul og Koksarten fra Tyskland er stadig stoppet, men enkelte Smaaskibe har faaet Briketlad-

ninger. I Farten mellem Danmark og Norge har Efterspørgselen stadig været god, men da det kniber for Rederne at skaffe Bunkers, er Forretningernes Antal alligevel begrænset. Som Følge af disse Vanskeligheder har Raterne vist en meget fast Tendens. Salpeter Skiensfjorden/Næstved har saaledes betalt Kr. 35 for en 1900 Tonner, og en 3250 Tonner skal have faaet den høje Rate af Kr. 39.50 til 2 danske Havne. Sukker fra Nakskov til Oslofjorden sluttedes til n. Kr. 33.

NY NAVIGATIONSSKOLE I KØBENHAVN

Formanden for »Foreningen til Søfartens Fremme«, Kommandørkaptajn, Baron Niels Juul-Brockdorff, har fornylig været paa Besøg i Sverige. Aarsagen til Baronens Rejse var — efter hvad der oplyses — at man er ved at planlægge Opførelsen af en ny Navigations-skole i København, og i den Anledning har »Foreningen til Søfartens Fremme« været i Forbindelse med det svenske Kommerskollegium, paa hvis Indbydelse Baronen besøgte Navigations-skolerne i Göteborg og Stockholm.

DE SÆRLIGE FORHOLD I ØSTERSØEN

Officerer og øvrige Besætningsmedlemmer paa Ruteskibet »Carl« har overfor det Østbornholmske Dampskibsselskab, som en Følge af Udviklingen i Østersøen, fremsat Ønske om at faa Fartplanen ændret saaledes, at Skibet ikke sejler i Farvandene ved Bornholm eller i Hammerfarvandet i de mørke Morgen- og Aftentimer. Selskabet har stillet sig forstaaende overfor det fremsatte Ønske.

STORE DANSKE LUFTHAVNS-PLANER

Der har hidtil været nogen Tilbageholdenhed i Retning af Meddelelser om, hvordan man vilde stille sig med Hensyn til Flyvepladser i Danmark efter Krigen. Nu er der imidlertid fremkommet en Række Oplysninger, der vil vække Interesse rundt om i Landet.

Det er Direktøren for Luftfartsvæsenet Knud Gregersen, der har fremsat forskellige Oplysninger i Kgl. Aeronautisk Selskabs officielle Organ.

Inden for Luftfartsvæsenet har man brugt den lange, ufrivillige Pause til at samle Oplysninger — saa vidt muligt — om de kommende Trafikforhold og til at forberede Udbygningen af vort Luftnet.

Der foreligger allerede et stort Projekt til Udvidelse af Kastrup Lufthavn med Opførelse af Værkstedshangarer, Driftshangarer og Udvidelser af selve Hovedbygningen m. m.

Og samtidig arbejder man med at finde en bedre Trafikforbindelse mellem Havnen og Byen, idet Amagerbrogade er saa overbelastet, at man hellere vil skabe en anden Forbindelsesaaere.

Direktør Knud Gregersen meddeler, at der bliver Tale om tre forskellige Typer. Der bliver Lufthavne af Kl. A, hvilket vil sige Lufthavne med international Trafik. Her kommer to saadanne Havne.

Den ene bliver naturligvis Kastrup og den anden Aalborg.

Man regner med, at Aalborg vil faa en Betydning, der ligger ud over den rent indenrigske, da man mener, at der herfra vil blive faste Luftruter til Norge, Sverige og muligvis ogsaa Skotland.

Foruden disse to kommer saa Kl. B-Lufthavnene, hvilket vil sige de Havne, der opføres ved Byer, der er Udgangspunkter eller Endestationer for indenland-

ske Luftruter, der hver for sig kan siges at dække en Landsdels Trafik, saaledes at man fra disse Havne kan komme videre med Tog eller Bil eller paa anden Maade.

Her bliver Tale om Lufthavne i Aarhus, Odense, Esbjerg og Rønne.

Foruden disse to Kategorier er det saa Meningen, at der ved en Række andre Byer skal anlægges »offentlige Luftlandingspladser« af mindre Format — til mere uregelmæssig Trafik, Fragt-Flyvning, Taxi-Flyvning o. lign. — ialt 30 Stykker.

Som et Eksempel kan nævnes, at Skagen vil faa sin Luftlandingsplads, selv om Byen vel ikke er saa stor, at den berettiger til noget saadant, men fordi man kan vente en stor Lufttrafik om Sommeren.

Det er Meningen, at disse Landingspladser skal bekostes af de forskellige Kommuner, medens der skal ydes et Tilskud under en eller anden Form til de seks store Havne.

DOKTORDISPUTATS OM SKIBES RULNING

Civilingeniør Erik Kæmpe, der er 32 Aar, cand. polyt. fra 1937 og ansat paa Helsingør Skibsværft, har faaet en Afhandling antaget til Forsvar paa den polytekniske Lærestalt for Dr. techn.-Graden.

Det Emne, han i sin Afhandling beskæftiger sig med, angaar — populært sagt — Skibenes Rulning i Søen, eller med andre Ord, hvorledes et Skib skal konstrueres for at rulle mindst muligt, ligge stabilt i Søen trods Søerne og derigennem være mindst muligt udsat for at kæntre. Baggrunden for de Undersøgelser, den vordende Doktor har foretaget, er naturligvis de alt andet end sjældne Tilfælde, hvor Skibe forliser ved Kæntning, — et Bevis for, at Skibene ikke er helt rigtigt konstruerede.

Betegnende for den Grundighed, hvormed Ingeniør Kæmpe er gaaet til Værks, er det, at han gennem ca. 1/2 Aar har eksperimenteret paa Helsingørs teknisk Skole med Baad-Modeller paa op til 1 1/2 m Længde. Han har skubbet dem frem i Vandet, fremkaldt deres Slingring og Rulning og optaget disse Bevægelser paa Films. Gennem disse Films har han derefter studeret Svingningerne nøjere, og gennem udviklede matematiske Beregninger har han kunnet drage visse Slutninger m. H. t., hvorledes et Skib bedst skal konstrueres for at rulle mindst muligt.

Efter alt at dømme skulde disse videnskabelige Beregninger kunne udnyttes i Praksis til en Forøgelse af Skibenes Stabilitet.

SEJLSKIBSUDDANNELSEN I DEN SVENSK FLAADE

Det er en gammel Sandhed, at Uddannelsen om Bord paa et Sejlskib er en Betingelse for at erhverve virkelig god Sømandsdygtighed. Denne Indstilling er for Tiden omfattet med endnu større Interesse end nogensinde før i svenske Søfartskredse.

For faa Aar siden byggede Broströmkoncernen et kombineret Sejl- og Motorskib, *Albatross*, og Hensigten med dette Skib var at give en forberedende Uddannelse til unge Mænd, som senere skulde træde ind som Dæks- eller Maskinofficerer i Koncernens Skibe.

I de senere Aar har den svenske Marine besluttet sig til at genoptage Sejlskibsuuddannelsen, der som i saa mange andre Landes Mariner blev forladt i Tidsrummet mellem de to Verdenskrige — i Sverige dog først i 1937. Det er nu vedtaget at bygge to For- og Agterskonnerter med en Længde af 93 Fod paa Vandlinien, Bredde 23 Fod og Middeldybgang 12 Fod. Deplacementet vil blive 218 Tons. Skibene skal bygges af Staal med Undtagelse af Dækket, der bliver af Træ, lagt paa Staalbjælker. Disse Skonnerter faar normalt et Sejlareal paa 5.400 sq.ft., men i svag Vind

kan de ogsaa føre en *genoa jib*, et *fisherman topsail* og en *balloontop*, som forøger Sejlarealet op til 7.160 sq.ft.

Skibene skal forsynes med en 50 HK Hjælpemaskine til Brug ved Ind- og Udsejling af Havne. En Sejlsjolle og to Sejl-Redningsbaade er inkluderet i Udrustningen. Hver Skonnert faar en Besætning paa 53 Mand, hvoraf de 40 er Lærlinge.

Disse Skibe skal underlægges den svenske Marines Sømandsskole i Karlskrona, som har til Opgave at uddanne alle nyrekrutterede Drengene. Skolen, som tillige har Raadighed over Sveriges sidste fuldriggede Skib, *Jarramas*, skal tillige forsynes med et betydeligt Antal smaa Sejlbaade af forskellige Typer.

NORSK SKIBSBYGGERI FOR YDERLIGERE 35 MILLIONER KR. I SVERIGE

De Retningslinier, man vil følge med Henblik paa Sveriges Deltagelse i det internationale Genopbygningsarbejde, har taget fastere Former, og i *Svensk Utrikeshandel* har Lederen af Statens Genopbygningsudvalg, Generaldirektør *Stig Sahlin*, fremsat en Del Oplysninger herom.

Det Beløb paa 550 Millioner Kroner, som den svenske Rigsdag har stillet til Disposition til Genopbygningsarbejder, har man for største Delen disponeret over eller reserveret i Forbindelse med Genopbygningskrediter, som i Fjor stilledes til forskellige Landes og først og fremmest Nabolandenes Disposition. Den Kredit, der er bevilget Norge, er ikke fikseret i Aftalen, men det er underforstaaet, at Beløbet skal ligge paa 200 Millioner Kroner.

Spørgsmaalet om Genopbyggelsen af den norske Handelsflaade vækker i denne Forbindelse særlig Opmærksomhed. Fra norsk Side har man præsenteret et Trears-Program for Skibsbestillinger ved svenske Værfter. Skibsbygningsmateriale, der hersker Mangel paa i Sverige, skal skaffes fra anden Side.

Bestillingerne skal til Dels finansieres med svensk Statskredit til et Beløb af ca. 35 Millioner Kroner udover 1944-Aftalen.

FRA SVENSK VÆRFTER

Fra Götaverken har der været Søsætning af et 6.000 Tons Motorskib til Malmtransport, bygget til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund.

Nybygningen, der i Daaben fik Navnet *Kvikkjokk*, er Søsterskib til *Kajtum*, *Kengis* og *Karmas*. Disse Søsterskibe indgaar i det store Nybygningsprogram, som Rederiet gennemfører ved Götaverkens Medvirken, og som indledtes i 1942 med Motorskibet *Akka*. Efter dette Program har Værftet hidtil bygget 10 Skibe paa tilsammen 81.200 Tons d.w. Et Flertal af de i de seneste Aar leverede Skibe er indsat i den internationale Røde Kors-Fart. I Aarene 1920 til 1926 byggede Værftet en lignende Skibsserie omfattende 11 Skibe med en sammenlagt Dødvægttonnage paa 94.500 Tons.

Kvikkjokk har følgende Dimensioner: Længde 382 Fod, Bredde 50 Fod, Dybde 32 Fod 6 Tommer og Middeldybgang paa Sommerfribord 22 Fod 6 Tommer. Ved Bygningen har man i stor Udstrækning benyttet Svejsning.

Skibet skal forsynes med en 5-cylindret to-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor paa 3.200 ind. HK. Motorens Cylinderdiameter er 630 mm og Slaglængden 1300 mm. Farten er kontraheret til at blive 12 Knob paa fuld Last.

SVENSK SKIBE VED FÆRØERNE

Der er nu opnaaet Lejde for et af de svenske Skibe, som ligger ved Færøerne og for Udrejse af et tilsvarende Udvekslingskib fra Gøteborg. Det hjemgaaende Skib er *Yarrowonga* og det udgaaende *Mongabarra*. Begge Skibene er nu afsejlet.

Yarrowonga er paa 4.900 BRT. og *Mongabarra* paa 5.200 BRT.

Skibsfarts-Pool'ens Retningslinier.

Retningslinierne med Hensyn til den Tonnagekontrol, der efter Krigen skal udøves gennem den saakaldte »Pool«, er nu blevet offentliggjort i en britisk Hvidbog. Hele Organisationen skal gaa under Navnet *United Maritime Authority*, som bestaar af to Institutioner, *United Maritime Council* og *United Maritime Executive Board*. Den førstnævnte har til Op-gave at opretholde Kontakten mellem de deltagende Regeringer, medens den sidstnævnte skal have den udøvende Magt.

Den principielle Overenskomst vedrørende Kontrol-lens Udøvelse har i store Træk følgende Indhold:

Planens Principper.

De deltagende Regeringer enes om at være gensidigt ansvarlige for Tilstedeværelsen af Tonnage til alle militære og andre nødvendige Formaal i Forbindelse med Krigens Afslutning i Europa og det fjerne Østen. Endvidere paatager de sig Ansvaret for den nødvendige Tonnage for Tilførsler til tidligere besatte Lande samt til de forenede Nationer og deres Territorier.

De deltagende Lande forpligter sig til at fortsætte med at udøve Kontrol over alle Skibe, der er registrerede i deres Territorier eller paa anden Vis under deres Kontrol, for at muliggøre, at Brugen af hvert Skib effektivt sættes ind i Henhold til denne Overenskomst.

Lige Muligheder for alle.

De deltagende Regeringer enes om ikke at frigive noget Skib under deres Kontrol eller at tillade, at det anvendes til unødvendige Ladninger, hvis ikke den totale Tonnagemængde overstiger det totale Behov, og i saa Fald kun i Overensstemmelse med en gensidigt vedtaget Bestemmelse, som ikke maa virke til Skade for noget Lands Søfartsinteresser, og som skal give alle deltagende Regeringer lige Betingelser for at udnytte deres respektive Tonnage inden for Handelsø-fart.

Neutrale indbydes til at deltage.

De neutrale Regeringer, der er i Besiddelse af mere Tonnage, end der kræves for deres nødvendige Importbehov, skal indbydes til at paatage sig lignende Ansvar med Hensyn til al deres Tonnage for at garantere dens Udnyttelse i Overensstemmelse med de forenede Nationers almene Interesser.

De deltagende Regeringer forpligter sig til at udøve Kontrol med Søfarten inden for deres respektive Territorier paa omtrent samme Maade som de amerikanske og britiske *Ship Warrant Schemes* og at træffe Forholdsregler, der har til Følge, at Skibe under alle Flag sejler i de forenede Nationers Interesser.

En *Central Authority* skal oprettes og træde i Funktion ved Vaabenstilstanden i Europa. Denne *Central Authority* skal træffe Bestemmelse med Hensyn til Udnyttelse af Tonnagen for at opfylde de Forpligtelser, som Regeringerne har paataget sig. De forskellige Regeringer skal tildele Tonnage til saadanne Formaal og i en saadan Udstrækning, som *Central Authority* bestemmer. Saa vidt det er muligt ved en effektiv Udnyttelse af Tonnagen i dens Helhed, maa hver Regering helt eller delvis disponere over Skibe under deres egen Kontrol for at dække nødvendige Importbehov for egne Territorier.

I det store og hele skal Skibe, der fører en af de deltagende Regeringers Flag, være under paagældende Regerings Kontrol. De deltagende Regeringer skal gennem *Central Authority* give hverandre alle nødvendige Oplysninger med Henblik paa Tonnagens effektive Udnyttelse.

Ensartede Fragtrater.

De Fragtrater, der skal betales for Brugen af Tonnagen, skal fastsættes af *Central Authority* paa en fair og rimelig Basis og i Overensstemmelse med følgende to Grundprincipper:

- a) Skibe af enhver Nationalitet, som udfører samme eller lignende Tjenester, skal have samme Fragtrate.
- b) Skibene skal udnyttes paa Basis af eksisterende Behov og ikke med Hensyn til økonomiske Forhold.

Det vedrører Skibe af alle Typer.

De vedtagne Principper gælder for alle Typer af Handelsskibe, uanset Størrelse, inklusive Passagerskibe, Tankskibe og Hvalkogier, som ikke benyttes til Hvalfangst.

Central Authority's Autoritet udstrækkes dog ikke til Skibe i Kystfart eller i korte Trades til nærliggende Lande. Kontrollen over disse reguleres efter Forholdene inden for hvert saadant Omraade.

Principperne skal ogsaa til en vis Grad gælde for Hvalfangstskibe, Fiskerfartøjer og lignende Typer inden for Territorier, hvor særlige Forholdsregler maa skønnes nødvendige. En speciel Organisation vil blive oprettet for at fordele saadanne Skibe mellem maritime Interesser og kommercielle Interesser i de forskellige Omraader.

Indtil 6 Maaneder efter begge Kriges Afslutning.

Disse Principper skal træde i Kraft samtidig med, at *Central Authority* træder i Virksomhed, og de skal gælde for en Periode, der ikke overstiger 6 Maaneder efter Afslutningen af Krigen i Europa og det fjerne Østen, uanset hvilken der trækker længst ud, hvis en fælles Overenskomst ikke forinden er naaet mellem Regeringerne om, at nogle af eller alle de vedtagne Principper skal ophøre med at gælde eller modificeres paa et tidligere Tidspunkt.

United Maritime Council.

Alle de deltagende Regeringer skal repræsenteres i *United Maritime Council*. Medlemskab skal ogsaa staa aaben for en hvilken som helst anden Regering, hvad enten den tilhører de forenede Nationer eller er neutral, og som ønsker at deltage eller er villig til at paatage sig samme Forpligtelser som de deltagende Regeringer.

United Maritime Council skal holde Møder, naar det er nødvendigt og i det mindste to Gange om Aaret. Møderne skal arrangeres af *Executive Board*, men Raadet vælger selv sin Formand og bestemmer ligeledes Forhandlingsordenen. Hensigten med Møderne er at sikre, at de deltagende Regeringer modtager Oplysninger om Søfartssituationen i al Almindelighed samt gøre det muligt at udveksle Synspunkter Regeringerne imellem med Hensyn til *United Maritime Council's* almene Politik.

Executive Board.

U.M. Executive Board vil blive oprettet med Afdelinger i Washington og London under Ledelse af henholdsvis *War Shipping Administration* og *Ministry of War Transport*. *Executive Board* skal gennem disse Afdelinger udøve omtalte *Central Authority's* eksekutive Funktioner. Den nødvendige Organisation herfor vil blive tilvejebragt.

Kun fire Lande i »Executive Board«.

Medlemskabet af *Executive Board* skal begrænses. Paa Grund af deres store Erfaring med Henblik paa

international Søfart og paa Grund af deres store Tonnagebidrag til det fælles Formaal skal følgende Lande repræsenteres i *Executive Board*: Storbritannien og Nordirland, U.S.A., Holland og Norge.

Medlemmerne af *Executive Board* kan foreslaa de deltagende Regeringer, at Antallet af Medlemmer forøges, hvis det skulde vise sig nødvendigt for Udøvelsen af *Central Authority's* Funktioner.

Adjungerede Medlemmer fra andre Lande.

Alle de deltagende Regeringer, som ikke er repræsenteret i *Executive Board*, skal repræsenteres af et adjungeret Medlem, som skal konsulteres af *Executive Board*, og som har Ret til at deltage i dettes Møder, naar det drejer sig om Spørgsmaal, som vedrører Tonnage fra den paagældende Regerings Territorium.

Executive Board skal vedtage Beslutninger med En-

stemmighed. Afstemning kan ikke finde Sted. En Resolution i *Executive Board* vedrørende Skibe, der tilhører nogen af de deltagende Regeringer, skal vedtages i Forstaaelse med vedkommende Regering, dens Medlem eller adjungerede Medlem. Ingen Resolution i *Executive Board* med Hensyn til disse Princippers Anvendelse maa paalægge nogen deltagende Regering nye eller større Forpligtelser uden paagældende Regerings udtrykkelige Billigelse.

»Planning Committee«.

Detallerne vedrørende *Executive Board's* Organisation og Arbejdsmetoder udarbejdes af en *Planning Committee*, som allerede er traadt i Funktion. Denne *Planning Committee* bestaar af Delegationer fra følgende Regeringer: Storbritannien, U.S.A., Belgien, Canada, Grækenland, Holland, Norge og Polen.

221 DANSKE MASKINOFFICERER HAR SAT LIVET TIL

Paa Generalforsamlingen i Maskinmestrenes Forening oplyste Formanden, Maskinmester K. A. Rasmussen i sin Beretning, at tretten af Foreningens Medlemmer havde sat Livet til i Løbet af 1944, og han meddelte videre, at ialt 221 danske Maskinofficerer havde sat Livet til ved Krigshandlinger, siden Krigen begyndte September 1939.

Foreningens Medlemstal var d. 1. Januar 1940 3.973 mod nu 3.600. Beskæftigelsen for danske Maskinmestre var i Aarets Løb god, idet et stort Antal af de yngre Medlemmer, der ikke havde kunnet finde Beskæftigelse i Skibsfarten, havde været beskæftiget inden for Jern- og Metalindustrien.

Formanden gav derefter nærmere Oplysninger om de med Rederiforeningen førte Forhandlinger og Resultaterne af disse. De havde saaledes medført en Forhøjelse af Tillæget for Sejlads i Østersøen, medens man ikke havde opnaaet Forhøjelse af de Krigstillæg, der ydes for Sejlads inden for indskrænket Fart.

De søfarendes Organisationer havde alle med Undtagelse af Skibsførerforeningen rettet Henvendelse til Overskibsinspektoratet med Anmodning om, at der maatte blive ført det størst mulige Tilsyn med, at de forskellige Redningsforanstaltninger, derunder Baadmanøvrer med Udsættelse af Baade m. m., bliver overholdt i Overensstemmelse med de givne Regler, og Overskibsinspektoratet har svaret imødekommende paa denne Henvendelse.

Under Forhandlingerne angaaende Overenskomsten med Rederiforeningen meddelte Formanden de principielle Ændringer, man tilstræbte. Man ønskede Ændring af Stillingsbetegnelsen om Bord, Udvidelse af Fartstillæget, en Forbedring af Pensionsforholdene, saaledes at der sikres en Alders- og Invalidepension paa 60 pCt. af Gagen og endelig Forbedringer af Arbejds-, Fritids- og Feriebestemmelserne.

*

EKSPLOSION I TO AF REDERIET CLAUSENS SKIBE

Kreaturdampere »Clara Clausen« af Kolding og Stykgodsdamperen »Carl Clausen« af Svendborg, begge tilhørende Rederiet C. Clausen, Svendborg, er blevet ramt af en voldsom Eksplosion. »Clara Clausen« fik en saa stor Lækage, at Skibet sank i Løbet af tre Minutter. »Carl Clausen« blev ramt i Agterskibet og fik en alvorlig Lækage, men det lykkedes at holde Damperen flydende. Ingen Mennesker kom til Skade, og der var ingen Kreaturer om Bord i »Clara Clausen«.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Lodsforening fylder 40 Aar

Dansk Lodsforening fylder i disse Dage 40 Aar. Foreningen blev stiftet i Horsens, hvor Repræsentanter for Lodserierne i det vestlige Overlodsdistrikt traadte sammen og dannede en Forening.

Ved sin Tilblivelse talte Lodsforeningen 44 Medlemmer fra det vestlige Distrikt, men i Løbet af det første halve Aar naaede Tallet op paa 75. Det var dog først efter, at Lodserne i det østlige Distrikt og Sundlodserierne begyndte at tilslutte sig Foreningen, at den opnaaede den tilsligede Betydning, og den omfatter nu samtlige statsansatte Lodser, hvilke udgør 124, samt 5 kommunalt ansatte og 45 Pensionister, ialt 174 Medlemmer.

Foreningen har gennem Aarene paa forskellig Maade virket til Gavn for sine Medlemmers Interesser, for Standen og for Lodsvesenet. I 1921 vedtoges det at oprette en Reservefond, og samme Aar foretog Foreningen sin første Juleindsamling blandt Medlemmerne til Fordel for trængende Lodsenser. I 1926 optog man Samarbejde med de tilsvarende Organisationer i Sverige og Norge, og 1928 deltog Formanden i den internationale Lodskonference i Amsterdam, hvor han motiverede et Forslag fra sin Forening om international direkte Rorkommando saa godt, at det blev videresendt til den internationale Søfartskongres i London. Desuden har Foreningen arbejdet for Pensionsforholdene, Hjemrejsepenge, Indførelse af Uniform, Krigsulykkesforsikring og en af Staten garanteret Mindsteløn for Lodser.

Den første Formand var E. Klerch, og den nuværende E. Larsen, er Nr. 11 i Rækken. Lodsformand E. Larsen har siden 1941 med stor Uegennytte ofret meget af sin Fritid paa Foreningens Alter.

Dødsfald

Bogholder paa Ring Andersens Træskibsværft i Svendborg, *Herluf Hansen*, Troense, er pludselig afgaaet ved Døden, godt 47 Aar gammel.

Herluf Hansen fik, da han efter sidste Verdenskrig blev hjemsendt fra Hæren, Ansættelse paa Ring Andersens Værft og her har han i de forløbne Aar udført et godt og solidt Arbejde.

*

Fra Marstal meddeles, at tidligere Ejer og Fører af Motorgaleasen »Argus«, Kaptajn *Anton Th. Watson*, pludselig er død, knap 60 Aar gammel. Kaptajn Watson var Landmandssøn fra Longelse paa Langeland og begyndte Sølivet i 1902 om Bord i Rudkøbing-Skonnerten »Vigilant«. Senere sejlede han med flere andre Sejlskibe og nogle af Det Forenedes Dampere samt aftjente sin Værnepligt i Panserskibet »Ivar Hvitfeldt«, indtil han i 1910 gik paa Navigationsskolen i Marstal og tog sine Eksaminer. Som Styrmand sejlede han bl. a. med Rederiet »Carl« Skibe indtil han i 1914 blev Fører af den færøske 3-mst. Skonnert »Tvorøyri«. Senere sejlede han som Fører af forskellige danske Sejl- og Motorskibe fra Marstal og København; i 1933 forliste han med sit eget Skib, M.S. »Enma« paa den tyske Østersøkyst, hvorefter han erhvervede M.S. »Argus«. For nogle Aar siden kom han alvorligt til Skade med den ene Arm og maatte lade sig indlægge for en større Operation, men syntes i Færd med at komme sig, da Døden pludselig rev ham bort. Han efterlader Enke og en Søn, som er ansat ved Toldvesenet i København.

*

Lodsformand Jensen, Hals, har haft den Sorg at miste sin Fader, Toldopsynsmand *Henrik Jensen*, Strib. Den Afdøde, der var født i Middelfart som Søn af Fiskehand-

ler Alb. Jensen, sejlede paa Langfart i sine unge Dage, men gik forholdsvis tidligt i Land og blev Toldopsynsmand paa Strib, hvor han i Aarens Løb ved sin alsidige Dygtighed og store Hjælpsomhed blev hele Befolkningens Tillidsmand overfor Myndighederne og deres Raadgiver i mangfoldige praktiske og menneskelige Forhold. Gennem mere end en Menneskealder var han Medlem af Sogneraadet og fik bl. a. gennemført Bygningen af en moderne Skole i Strib. Han nægtede at lade sig vælge til Sogneraadsformand, men virkede som Folkeregisterfører og Forligskommissær, og han var en udmærket Støtte for mange Foreninger, deriblandt Middelfart Museumsforening, Strib Grundejerforening og Strib Vandværk.

Skibssalg

Kaptajn P. L. Jørgensen, Fredericia, har af Fru Skibsreder E. Rasmussen, Søby, købt den hollandsk-byggede Motorskonnert *Skjoldnæs*, bygget af Jern i 1892. Skibet læster 140 Tons og har en Maskinkraft paa 130 HK.

Overtagelsen har fundet Sted.

Aabenraa Havn

Aabenraa Byraad har ved 1. Behandling vedtaget Havnens Budget for 1945-46, som balancerer med 246.000 Kr. og viser et Driftoverskud paa 90.000 Kr. Havnens Gæld var 1.309.000 Kr. i 1931 og vil i det nye Aar blive nedbragt fra 576.000 til 524.000 Kr. Statusoverskudet vil i Aarets Løb vokse med de ovennævnte 90.000 Kr. til 2.445.000 Kr.

Allinge Sandvig Sømandsforening

Allinge-Sandvig Sømandsforening fyldte forleden Dag 50 Aar. I Modsætning til 25 Aars Jubilæet i 1920 vil Begivenheden ikke blive fejret med nogen Fest, hvorimod alle, der nyder Understøttelse af Foreningen, vil faa en Jubilæumsgave paa 25 Kr.

Foreningen tæller 73 ordinære og 171 ekstraordinære Medlemmer, hvoriblandt mange Københavnerne, som i en lang Aarrække trofast har ydet deres Støtte. Den første Formand var Skipper H. Holm, der i 1900 afløstes af Havnefoged M. A. Jensen. 15 Aar senere blev Skipper H. M. Kofoed Formand, og efter hans Død i 1923 overtog Kaptajn H. P. Hansen Posten og beklædte den, saa længe han levede. Den nuværende Formand, Havnefoged W. Maribo, traadte til i 1931 efter i nogle Aar at have været Kasserer.

FRA SØRETTERNE

Motorsejleren »Dorrit« af København grundstødte den 29. Januar paa Rejse fra Aarhus til Fredericia i Ballast. I den Anledning afgav Kaptajn N. F. Olesen Søforklaring i Sø- og Handelsretten. Han oplyste, at Grundstødningen var sket paa den yderste Spids af Tunø-Røn, og Aarsagen var den, at Skibet ikke fuldtud havde løbet den Fart, som man mente at have konstateret, da man ændrede Kurs. Der kan ogsaa have været Strøm i Løbet mellem Tunø og Samsø. Hvis man havde været lidt længere fremme, var Grundstødningen ikke sket.

»Dorrit« kunde ikke komme flot ved egen Hjælp, men præjede en Fiskerbaad, der kom forbi, og denne hentede yderligere en Fiskerbaad i Tunø. Efter ca. 1 Times Forløb kom Skibet flot, og Rejsen til Fredericia fortsattes. En foreløbig Undersøgelse viste, at Skibet var tæt.

PERSONALIA

85 Aar

Tidligere Havnefoged i Sydhavnen H. S. Chr. Outzen, Peter Sabroesgade 30, der forleden fyldte 85 Aar, begyndte Sømandslivet som 14-aarig Lærling i Marinen, hvor han gjorde Tjeneste i Fregatten »Sjælland«, Panserbatteriet »Odin« og Fregatten »Jylland«. Senere sejlede han paa Langfart og i australsk Kysifart med danske og udenlandske Sejlskibe, og i 1887 tog han 1. og 2. Del af Styrmandseksamen fra Bogø Navigationskole. Aaret efter af-tjente han sin Værnepligt paa Fiskeriinspektion med Kanonbaaden »Hauch«, og i 89 blev han ansat i Det Forenede Dampskibs-Selskab. Her gjorde han en smuk Karriere. I 1896 blev han udnævnt til 1. Styrmand i S.S. »Dron-



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

ning Lovisa«, og senere fungerede han som Fører af S.S. »Constantin«. Som 1. Styrmand i S.S. »Kursk« kom han slemt til Skade, da en Braadsø ramte Skibet, og i 1899 gik han i Land og blev Havncassistent i København. Her virkede han dels i Nyhavns Distrikt, dels som fungerende Brofoged ved Knippelsbro og Langebro og fungerende Havnemester, indtil han i 1919 udnævntes til Havnefoged i Sydhavnen. Fra dette Embede tog han sin Afsked med Pension, da han fyldte 70 Aar. Den gamle Havnefoged, der er rask og frisk i enhver Henseende, kan den 7. Maj i Aar fejre Guldbryllup.

60 Aar

Maskinchef H. C. T. Jensen i Vagerinspektionsskibet *Lowenorn* fyldte forleden 60 Aar.

Maskinmester Jensen indtraadte i Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste i 1910, altsaa i Aar for 35 Aar siden. Han begyndte som 2. Mester i samme Skib, hvor han nu indtager Maskinchefstillingen, og har i de forløbne Aar desuden gjort Tjeneste baade i Fyrinspektionsskibet »Argus« og i Inspektionsskibet »Kattegat«. Han har i den forløbne Tid vundet sig mange Venner saavel i Etaten som blandt de mange Mennesker, med hvilke han er kommet i Forbindelse rundt om i Provinshavnene.

25 Aar Fører af samme Skib

Kaptajn Kr. W. Ehrhorn, Assens, har i disse Dage i 25 Aar været Fører af De danske Sukkerfabrikkers Motor-skib *Erik* af Odense.

Kaptajn Ehrhorn er født paa Øen Brandø ved Assens i 1878; hans Fader var Færgemand, og hans Moder var af den Schmidt'ske Slægt, der i flere Generationer havde sejlet paa Langfart med Familiens egne Skibe i de unge Aar og derefter drevet Gaarden paa Brandø. Ehrhorn kom til Sø med »Frode« af Assens, en lille Skonnert, der sejlede til Norge med Korn og hentede Kul i Skotland, og senere sejlede han med store Sejlskibe paa Sydamerika og Australien. Styrmandseksamen tog han i Aalborg i 1906 og sejlede derefter med S.S. »H. V. Fisker« og S.S. »Hans Tausen«, indtil han i 1909 blev Styrmand i De danske Sukkerfabrikkers Skibe. Under Verdenskrigen, da Sukkerfabrikkerne anskaffede to store Dampere til Kul-farten paa England, »Carbo I« og »Carbo II«, blev Ehrhorn Styrmand paa »Carbo I«, som han under Kaptajnens Sygdom førte paa flere Rejser.

Siden 1919 har han være Fører af M.S. »Erik« og med den sejlet Sukker fra Fabrikkerne til Raffinaderiet i København, Kalk fra Fakse og Limhamn til Fabrikkerne, Melis til de jyske Byer og Brunkul og Tørv fra disse til Fabrikkerne.

Kaptajn Ehrhorn sidder i Bestyrelsen for A/S Lillebælts-Overfarten.

Ny Havnefoged

Skibsfører Niels Lauritsen, Ærøskøbing, er udnævnt til Havnefoged i Ærøskøbing fra 1. Februar.

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

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s

HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL

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



TUBORG

GRØN
eller RØDIVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN K.Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indebavere

SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans W. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 15. Februar 1945.

Nr. 7.

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

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i 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.

544. Danmark. Møn Fyr SSE. Vragafmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 49/1624 1944 og 5/463 1945.

Position. c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E., c. 11³/₄ Sm 157° fra Møn Fyr.

Detaller. En elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, er anbragt paa det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag Mast.

Kort Nr. 187 og 188.

545. Danmark. Møn Fyr SE. t. S. Oplysning om Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1093 1944 og 5/463 1945.

Position. c. 54° 49',5 N. 12° 40',7 E., c. 8³/₄ Sm 148° fra Møn Fyr.

Detaller. De 3 Master, der ragede op over Vandet fra det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er forsvundet.

546. Danmark. Bornholm W.-Kyst. Vang Havn. Oplysning om Dybde.

Position. c. 55° 14',9 N. 14° 44',5 E.

Detaller. Dybden i *Vang* Havns *Yderhavn* og *Mellemhavn* samt i Indløbet til Havnen er 3,1 m.

Kort Nr. 189 og 188.

Publikationer. Danske Lods III, Side 289. Havnelods, Side 218 og 219.

547. Danmark. Bornholm NE. Christiansø. Oplysninger om Havnen.

Position. c. 55° 19',2 N. 15° 11',5 E.

Detaller. 1. Den over Havnen værende Bro kan passeres af Skibe med indtil 4 m Dybgaaende.

2. Fartøjer med indtil 3,0 m Dybgaaende kan lægge til Bolværket i S.-Havnens E.-Side.

3. Skibe kan ikke kølhale i Havnen.

4. I Havnen findes Ophalerbedding til Fartøjer paa indtil 15 Tons.

5. Taagesignal med de to Sirener paa *Mollebakken*, c. 250 m SE. t. S. for Fyret, lyder stærkest i SE.-lig og SW.-lig Retning.

Kort Nr. 189.

Publikationer. Danske Lods III, Side 298. Havnelods, Side 51. Fyr-Fort. Nr. 864.

548. Tyskland. Jershöft NW. Forbudt Omraade.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/79 1945 udgaar.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* I Omraadet inden for en Linie gennem følgende Punkter er al Sejlads forbudt:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 54° 38',5 N. 15° 38',0 E. | d) 54° 39',0 N. 16° 22',0 E. |
| b) 54° 42',0 N. 15° 40',0 E. | e) 54° 30',0 N. 15° 45',0 E. |
| c) 54° 52',0 N. 16° 09',0 E. | |

(N. f. S. Nr. 5/256. Berlin 1945.)

549. Tyskland. Kolberg W. Skydeøvelser. Advarsel.*Tidspunkt.* 21. Februar 1945 Kl. 0700—1900 og 28. Februar 1945 Kl. 1900—0700.*Detaller.* I ovennævnte Tidsrum foretages Skarpskydningsøvelser W. for *Kolberg*. Der skydes ud over Søen.

Fareomraadet paa Søen begrænses

mod Vest af en Linie, der fra *Altwerder* Kirke gaar i Retning 299° til Punktet: 54° 11',4 N. 15° 22',4 E.

mod Nord af en Linie fra sidstnævnte Punkt til Punktet 54° 13',4 N. 15° 29',5 E.

mod Øst af Linien: *St. Marienkirche* (Domkirken) overet med Fyrbaaken paa W.-Molen.

Sikkerhedshøjde: 3000 m.

Fareomraadet bliver ikke bevogtet.

Paa Skydedagene vises i Skydetiden 2 internationale Signalfag *B* lodret for hinanden fra Signalmasten 2650 m SW. for Havneindløbet samt fra Baaken paa E.-Molen. Om Natten vises samme Steder 3 Lys lodret for hinanden, det øverste rødt, de to nederste hvide.

I Pauser mellem Skydningen vises under de ovennævnte internationale Signalfag en gul Stander med blaa Bort.

Under Skydning er Sejlads og Ophold i fornævnte Fareomraade forbudt.

(N. f. S. Nr. 5/257. Berlin 1945.)

550. Tyskland. Wismar Bugt. Poel Øen. Timmendorf. Oplysning om Lodstjenesten.*Position. Timmendorf:* c. 53° 59',5 N. 11° 22',9 E.*Detaller.* I daarligt Vejr. eller naar der er Is, sendes indtil videre ingen Lods fra *Timmendorf* Lodsstation.Indgaaende Skibe, der skal have Lods, maa derfor afvente den fra *Wismar* kommende Lodsampers Ankomst.

(N. f. S. Nr. 5/258. Berlin 1945.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**551. Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundby Sejlforenings Havn. Oplysning om Havnen.***Position.* c. 55° 39',9 N. 12° 38',1 E.*Detaller.* 1. *Sundby Sejlforenings* Havn er kun tilgængelig for Lystfartøjer.

2. Indtil Oprensning finder Sted, kan der ikke forventes at være normal Vanddybde i Havnen.

Publikationer. Danske Lods III, Side 44. Havnelods Side 202.**552. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Hvidovre Strand Udskibningssted. Dybde forøget.***Position.* c. 55° 37',3 N. 12° 30',5 E.*Detaller.* Den gravede Rende til *Hvidovre Strand* Udskibningssted er uddybet til 2 m.*Kort* Nr. 133.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 53 (Tillæg). Havnelods, Side 106.

- 553. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund Lodsbro. Dybde forøget.**
Position. c. 54° 53',1 N. 12° 07',5 E.
Detaller. Dybden ved Yderenden af der. 23½ m lange *Grønsund* Lodsbro er 1,7 m.
Kort Nr. 162.
Publikationer. Danske Lods III, Side 237. Havnelods, Side 78.
- 554. (T). Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn. Dybde midlertidigt aftaget.**
Tidligere E. f. S. Nr. 1/161 1945 udgaar.
Position. c. 55° 08',2 N. 10° 47',4 E.
Detaller. Dybden i *Lundeberg* Havn samt i Indløbet dertil er midlertidigt aftaget til 2,3 m.
 Ved Bolværket i Havnen er der imidlertid kun 0,9 m.
- 555. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Varnæs Vig Bro ødelagt.**
Position. c. 55° 02',1 N. 9° 34',3 E.
Detaller. *Varnæs Vig* Bro er bortrevet af Is. Det vides ikke, hvornaar den bliver genopført.
Kort Nr. 151, 152 og 150.
Publikationer. Danske Lods III, Side 141. Havnelods, Side 219.
- 556. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Holdnæs N. Vrag afmærket.**
Tidligere E. f. S. Nr. 4/460 og 5/463 1945.
Position. c. 54° 53',0 N. 9° 36',0 E., N. for *Holdnæs* og c. 0,4 Sm fra Kysten.
Detaller. Vraget, der er sunket i 6 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en med N.-Topbetegnelse forsynet Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 6^s. Blink 2^s, Mørke 4^s.
Anm. Under Passage af Vraget skal man altid gaa N. om Vraglystønden.
Kort Nr. 154, 152 og 150.
 (N. f. S. Nr. 5/259. Berlin 1945).
 (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 557. (T). Danmark. Kattegat. Isefjord. Roskilde Fjord. Skuldelev Bro. Tilsanding.**
Position. c. 55° 47',7 N. 12° 03',7 E.
Detaller. *Skuldelev* Bro er helt tilsandet ved E.- og NE.-Siden.
- 558. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Kyst. Langør. Oplysning om Havnen.**
Position. c. 55° 54',7 N. 10° 38',8 E.
Detaller. 1. Dybden ved W.-Siden af *Langør* Anlægsbro er aftaget til 2,8 m.
 2. Forbud mod Ankring E. for *Langør* Havn er ophævet.
Publikationer. Havnelods, Side 137.
- 559. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Æbelø Havn. Dybde midlertidigt aftaget.**
Position. c. 55° 38',3 N. 10° 10',2 E.
Detaller. Dybden i *Æbelø* Havn er midlertidigt aftaget til 1 m.
- 560. Danmark. Kattegat. Sæby S. Vrag rapporteret.**
Position. c. 57° 16',4 N. 10° 33',2 E., c. 3½ Sm S. for *Sæby* Havn og c. 200 m fra Land.
- 561. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr slukket indtil videre.**
Position. c. 57° 43' N. 10° 35',8 E.
Detaller. Paa Grund af Standsning i Elektricitetsforsyningen er Fyrene ved *Skagens* Havn indtil videre slukket.

562. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Ejerslev Udslibningssted.*Position.* c. 56° 55',2 N. 8° 55',5 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding kan normal Vanddybde ved *Ejerslev* Udslibningssted indtil videre ikke forventes at være til Stede.**563. Danmark. Limfjorden. Mors N.-Kyst. Sundby Tovbane. Dybde aftaget.***Position.* c. 56° 53' 5 N. 8° 41',3 E.*Detaller.* Dybden i den gravede Rende ved *Sundby Tovbanes* Molchoved er 4,1 m.*Kort* Nr. 104.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 71. Havnelods, Side 202.**564. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/242 1945.*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.*Detaller.* I *Tyborøn Kanal* var Vandstanden den 3. Februar 1945 ved Middelhøjvande: i *Sælhundeholm Løb*: 4,0 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,4 m, i *Svaneholm Løb*: 1,3 m og i *Koberø Løb*: 2,5 m.Der er saaledes for Tiden 4,0 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**565. (T). Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Tilsanding.***Position.* c. 56° 05',3 N. 8° 14',5 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding, kan man indtil videre ikke forvente den normale Vanddybde i den gravede Rende til *Ringkøbing Havn*.**566. (T). Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/302 1945 udgaar.*Position.* c. 55° 28' N. 8° 26' E.*Detaller.* I de forskellige Bassiner i *Esbjerg Havn* maa man for Tiden, paa Grund af Tilslikning, regne med noget mindre Vanddybde end den, der opgives i Kortene og Sejlhaandbøgerne.**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. 94 Kurisches Haff, Nördlicher Teil.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

567. (S). Sverige. Trelleborg. Klokketønde og Lystønder inddraget for Vinteren.

Position. c. 55° 21' N. 13° 09' E.

Detaller. Klokketønden *Trelleborgs ränna Nr. 1* samt Lystønderne *Trelleborgs ränna Nr. 2* og *Nr. 4* er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 6/469. Stockholm 1945.)

568. (S). Sverige. Utgrunden Fyrskib inddraget for Vinteren.

Position. c. 56° 20',7 N. 16° 14',6 E.

(U. f. s. Nr. 6/468. Stockholm 1945.)

569. (S). Sverige. Kalmarsunds djupränna. Lystønder inddraget for Vinteren.

Position. a) c. 56° 38' N. 16° 22' E.

b) c. 56° 39' N. 16° 23' E.

c) c. 56° 40' N. 16° 24' E.

Detaller. Følgende Lystønder er inddraget paa Grund af Isforholdene:

a) *Trädgårdsgrund*, b) *Tärnör*, c) *Kalmar Tredingsgrund*, *Gillburen* og *Mellgrund*.

(U. f. s. Nr. 6/393. Stockholm 1945.)

570. (S). Sverige. Oskarshamn Anduvning. Lodstjeneste indstillet for Vinteren.

Position. c. 57° 17',0 N. 16° 37',2 E.

Detaller. Lodstjenesten paa *Furön* uden for *Oskarshamn* er midlertidigt indstillet.

(U. f. s. Nr. 6/467. Stockholm 1945.)

571. (S). Sverige. Sejlløbet Sävösund—Oxelösund. Lystønde ombyttet med Vintersømærke.

Position. c. 58° 45' N. 17° 24' E.

Detaller. *Västra Stendörren* Lystønde er for Vinterperioden ombyttet med en Stage med Kost.

(U. f. s. Nr. 6/466. Stockholm 1945.)

572. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejlløbet Landsort—Sävösund. Midlertidigt udlagt Lystønde inddraget.

Position. 58° 47' 08" N. 17° 42' 14" E.

Detaller. Den midlertidigt udlagte Lystønde *Asenskallens N. grund* er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 6/465. Stockholm 1945.)

573. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejlløbet Södertälje—Sävösund. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.

Positioner. a) c. 58° 51' N. 17° 36' E.

b) c. 58° 51' N. 17° 35' E.

Detaller. For Vinterperioden er nedennævnte Lystønder ombyttet med Sømærker, som følger:

- a) *Korsnäsgrundet* Lystønde med en Stage med Kost.
 b) *Algubbsgrundet* — — - Stage uden Topbetegnelse.

(U. f. s. Nr. 6/464. Stookholm 1945.)

574. (S). Sverige. Stockholms Skærgaard. Sejlløbet Södertälje—Landsort. Lystønde inddraget for Vinteren.

Position. c. 58° 48' N. 17° 46' E.

Detaller. Inre *Triklubbsgrund* Lystønde er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 6/463. Stookholm 1945.)

575. (S). Sverige. Öregrundsgrepen. Öregrunds Skærgaard og Södra Kvarken. Fyrskib og Lys- og Fløjtetønde inddraget. Lystønder inddrages.

Position. Grepen c. 60° 28' N. 18° 18' E.

Grundkallen c. 60° 34' N. 18° 58' E.

Detaller. a) Fyrskibet *Grepen* og b) den paa Fyrskibet *Grundkallens* Plads udlagte Lys- og Fløjtetønde er inddraget for Vinterperioden.

De øvrige inden for Distriktet udlagte Lystønder er ved at blive inddraget.

(U. f. s. Nr. 6/462. Stookholm 1945.)

576. (S). Sverige. Öregrunds Skærgaard. Getryggen Lystønde inddraget for Vinteren.

Position. c. 60° 12' N. 18° 48' E.

(U. f. s. Nr. 6/392. Stookholm 1945.)

577. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

Positioner. a) c. 60° 55' N. 18° 27' E.

b) c. 61° 04' N. 18° 41' E.

Detaller. a) Lystønden *östra Finngrundsbanken* og b) Lys- og Fløjtetønden paa Fyrskibet *Finngrundets* Plads er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 6/392. Stookholm 1945.)

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

578. (T). Danmark. Sundet. Hornbæk Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.

Position. c. 56° 05',7 N. 12° 27',7 E.

Daetaller. Dybden i Indsejlingen til *Hornbæk* Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 1½ m, i Indsejlingens S.-lige Del endog til 1 m.

579. (S). Sverige. Sundet. Sejlruten Malmö—Kullen. Lystønder ombyttet med Vintersømærker.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/143 1945, Punkt I. Nr. 8, 10 og 12.

Positioner. 8) 55° 45',08 N. 12° 50',95 E.

10) 55° 53',20 N. 12° 44',30 E.

12) 55° 55',55 N. 12° 43',20 E.

Detaller. 8) Lys- og Fløjtetønden W. for *Barsebäck* samt Lystønderne 10) S. for *Ven* SE.-Pynt og 12) N. for *Haken* er for Vinterperioden ombyttet med henholdsvis en sort- og hvidmalet, opretstaende, smal, cylindrisk Tønde, en sort- og hvidmalet Stage og en sort- og hvidmalet Stage.

(U. f. s. Nr. 6/471. Stookholm 1945.)

580. (S). Sverige. Sundet. Flint-renderen. Fyrskib samt Lys- og Fløjtetønder ombyttet med Vintersømærker.

Positioner. a) c. 55° 39' N. 12° 57' E.
b) c. 55° 36' N. 12° 51' E.
c) c. 55° 37' N. 12° 53' E.

Detaller. 1. *Malmö redd* Fyrskib (a) er for Vinterperioden ombyttet med en rødmalet Stage.

2. Lys- og Fløjtetønderne, der udlagdes paa Pladserne for *Oskarsgrundet* (b) og *Kalkgrundet* (c) Fyrskibe, er for Vinterperioden ombyttet med rødmaledede, opretstaaende, smalle, cylindriske Tønder.

(U. f. s. Nr. 6/470. Stockholm 1945.)

581. (S). Sverige. Sundet. Lystønder inddraget for Vinteren.

Positioner. a) 55° 32' N. 12° 50' E.
b) 55° 35' N. 12° 49' E.

Detaller. Lystønderne a) *Klagshamns redd västra* og *östra* samt Lystønden *Oskarsgrundet sydvästra* er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 6/412. Stockholm 1945.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

582. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Vestre-Dækmole. Fyr atter tændt. Taagesignal atter i Virksomhed.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/196 1945 udgaar.

Position. *Vestre-Dækmole* NW.-lige Hoved: 56° 09' (38") N. 10° 13' (38") E.

Detaller. 1. *Vestre-Dækmole* NW. Fyr og *Vestre-Dækmole* SE. Fyr, henholdsvis paa *Vestre-Dækmole* NW.-lige og SE.-lige Hoved i Aarhus Havn, er atter tændt.
2. Taagesignalet med elektrisk Klokke paa *Vestre-Dækmole* NW.-lige Hoved er atter i Orden.

583. (T). Sverige. Kattegat. Halmstad. Taagesignal ude af Virksomhed. Fyr midlertidigt forandret.

Position. c. 56° 39' N. 12° 51' E.

Detaller. *Halmstad yttre* Fyr samt Taagesignalet ved Fyret er paa Grund af Fejl paa det elektriske Kabel midlertidigt ude af Virksomhed.

Medens Reparationsarbejdet udføres, tændes paa Pladsen et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s. Fyrets Lysvinkler er uforandret.

(U. f. s. Nr. 6/413. Stockholm 1945.)

584. Sverige. Skagerrak. Sejlløbet Ellösefjorden—Havstensfjord (Norra Uddevallaleden). Trafikhindring fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/444 1945 udgaar.

Position. 58° 12' 38" N. 11° 30' 36" E.

Detaller. Det i *Björnsundskanalen* sunkne Dampskib „*Gunny*“ er nu bjærget. Sejlløbet kan atter passeres.

(U. f. s. Nr. 6/472. Stockholm 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

585. Norge. Sejlansvisninger i norske Farvande.

I alle norske Havne fra den svenske Grænse til den finske Grænse indføres med øjeblikkelig Virkning Spærring af Vandomraadet i en Omkreds af 150 m rundt om ethvert Skib, ethvert Kajanlæg, ethvert Værft, enhver Brygge og andre forsvarsøkonomiske

Anlæg. Det er forbudt Personer og Skibe at opholde sig i Spærreomraaderne. Ogsaa Fiskeri er forbudt.

For at Trafikken paa Havnene ikke skal blive lammet som Følge af denne Forordning, beordres man i alle Tilfælde at holde sig midt i Sejløbet.

De Skibe, der manøvrerer i Strid med dette Forbud, risikerer at blive tilintetgjort. De ansvarlige straffes med Bøder indtil 1 000 Kr. eller med Fængsel i indtil 30 Dage.

(Danmarks konsulære Repræsentation for Norge, den 26. Januar 1945.)

Ekstra-Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

586. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn Anduvning. Laursrev. Sømærke midlertidigt forsvundet.

Position. c. 57° 25',6 N. 10° 34',8 E.

Detaller. Laursrev røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er forsvundet.

587. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn Anduvning. Borrebjærg. Sømærke midlertidigt i Orden.

Position. c. 57° 25',9 N. 10° 34',8 E.


Detaller. Stagen paa Borrebjærg hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste er knækket. Sømærket vil blive bragt i Orden, saa snart Vejrforholdene tillader det.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF



Scandinavian Shipowners
AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper
som
Smøreoliepumper
Brændseloliepumper

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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. — 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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr.: »Marluson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 8

FREDAG 23. FEBRUAR 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

En ny »Dönitz-Offensiv«, til hvilken man fra tysk Side tilsyneladende knytter visse Forventninger, synes at være under Opsejling. Fra tysk Side foreligger der nu Oplysninger om, at Ubaadene er blevet udstyrede med visse tekniske Finesser, der skulde tillade dem at opholde sig under Vandet paa hele Togtet, hvilket skulde medføre, at de af de Allierede brugte Pejleapparater ikke kan bruges. Efter tyske Meldinger skal denne nye Kampagne allerede have opnaaet visse Resultater, men det er naturligvis endnu for tidligt at skønne over, hvilke Resultater dette Kapløb mellem offensive og defensive Vaaben kan bringe. Det tekniske Forspring, Tyskerne nu mener at have opnaaet, er jo imidlertid ikke eneafgørende. Basespørgsmaalet spiller ogsaa en betydelig Rolle, og hvad dette Punkt angaar, har Forholdene jo ændret sig betydeligt for Ubaadene siden de dramatiske Dage, da »Slaget om Atlanterhavet« var paa Højdepunktet. Der er imidlertid Grund til at følge Udviklingen paa dette Omraade med største Interesse, thi kan Tyskerne under deres nu indledte ny Offensiv opnaa Resultater af nogenlunde samme Størrelse, som da »Slaget om Atlanterhavet« rasede hæftigst, ligger det i Sagens Natur, at Krigens Udvikling vil blive paavirket heraf.

Fra alle de oversoiske Markeder meldes der stadig om Knaphed paa Tonnage. De store Transporter, de Allierede skal sende til Krigsskuepladserne rundt om paa Kloden, sluger mægtige Mængder Tonnage, og det er derfor ikke underligt, at de Allieredes Skibsfartsmyndigheder kun kan stille begrænsede Mængder Skibsrum til Disposition for det civile Behov. Om Udviklingen paa de forskellige Markeder foreligger der stadig kun sporadiske Oplysninger. Amerikanerne har atter frigivet adskillige Skibe for Kul fra Hampton Roads til forskellige Destinationer i Vestindien, Sydamerika og forskellige europæiske Destinationer, deriblandt Frankrig, hvor saavel Amerikanerne som Englænderne selv maa sørge for deres Kulbehov, da de franske Kulminer tillige med det franske Transportsystem synes at have lidt betydeligt under Kampfaserne og Okkupationstiden. Iøvrigt er der i Forbindelse med Kulbefragtningerne til Vestindien og Sydamerika frigivet adskillige Skibe for Sukker fra Cuba til Northern Range og Golfen og for Malm fra Brasilien til samme Destinationer. Endvidere er sluttet enkelte Baade for Salpeter fra Chile til Golfen, ligesom U. S. A. ogsaa har frigivet nogle fra Middelhavet ballastende Skibe for Malm fra Forindien til Baltimore og New York. Der synes ikke at være sket Ændringer i de amerikanske Rater.

Den engelske Kuleksport er nu kommet i Gang igen, og der er sluttet forskellige Skibe for Kul fra Østkysten og Wales til de sædvanlige Destinationer til uforandrede Rater. Iøvrigt er Meldingerne om Forholdene paa de engelske Markeder uden større Interesse.

Fra de frie Trades foreligger stadig Rapporter om stærk Efterspørgsel efter Skibsrum for Korn fra River Plate til Portugal, Spanien og Eire. Til Lissabon skal være sluttet Skib til \$100, og til Eire di-

rette antydes en Rate af \$120. Iøvrigt kan der stadig sluttet Stykgods fra River Plate til Havne ved det karibiske Hav og Sydafrika til nominelt uændrede Rater.

Stilstanden i Kul- og Koksarten fra Tyskland til Danmark fortsætter. I Farten mellem Norge og Danmark er der stadig god Efterspørgsel efter Skibsrum, men Vanskeligheden ved at skaffe Bunkers lægger betydelige Hindringer i Vejen, og der er derfor stadig en Del udækkede Ordre i Markedet, saaledes bl. a. forskellige Salpeterladninger fra Skiensfjorden til Limfjords- og andre jyske Havne. Hvad disse Laster kan betale, er det vanskeligt at sige noget om, men der har været talt om helt æventyrlige Tal for Smaaladninger til Limfjordshavnene.

INDSKRÆNKNINGER I SKIBSFARTEN

Fra officiel tysk Side er der udsendt følgende Forordning.

I.

Fartøjer i Smaaskibsfarten og Fiskefartøjer maa paa Øerne Sjælland, Møn, Falster, Lolland, Fyn, Taasinge, Langeland, Ærø og Samsø kun anløbe følgende Havne:

1. *Sjælland:* Tisvildeleje, Raageleje, Gilleleje, Hornbæk, Helsingør, Snekkersten, Espergærde, Humlebæk, Sletten, Rungsted, Vedbæk, Taarbæk, Skovshoved, Tuborg, København, Køge, Rødvig, Faxe Ladeplads, Præstø, Kalvehave, Vordingborg, Karrebæksminde, Skelskør, Korsør, Kalundborg, Havnsø, Høvestrand, Oddehavn, Nykøbing S., Hundested.

2. *Møn:* Stege.

3. *Falster:* Stubbekøbing, Hasnæs, Gedser, Nykøbing.

4. *Lolland:* Nysted, Rødbyhavn, Nakskov, Bandholm.

5. *Fyn:* Svendborg, Faaborg, Assens, Middelfart, Strib, Bogense, Odense, Kerteminde, Nyborg.

6. *Taasinge:* Vemmenæs, Troense.

7. *Langeland:* Spodsbjerg, Bagenkop, Ristinge, Rudkøbing, Lohals.

8. *Ærø:* Marstal, Ærøskøbing, Søby.

9. *Samsø:* Samtlige Havne.

Anløb af andre Havne er forbudt, med mindre det drejer sig om Tilfælde af Havsnød.

II. Enhver, der overtræder Forbudet under I, vil, for saa vidt der ikke i andre Forskrifter er fastsat højere Straf, blive straffet med Fængsel og Bøde eller en af Delene.

Enhver, der begaar Overtrædelse ved Uagtsomhed, straffes med Hæfte og Bøde eller en af Delene.

Bestemmelser om Adgang til søgaaende Skibe i danske Havne

Om Adgangen til søgaaende Skibe i danske Havne er der fra officiel tysk Side blevet bestemt følgende:

1. For Personer, der ikke hører til søgaaende Skibe i danske Havne, er Adgang til Skibene forbudt.

Ved saadanne Personer forstås Personer, som ikke er Rederen, hans Befuldmægtigede eller hans Agenter.

2. Undtagne fra Forbudet under 1, 1. Stykke er Personer, der

a) gaar ombord for at udføre et officielt Hverv,

- f. Eks. som Lodser, Politi- eller Toldfunktionærer,
 b) som Repræsentanter for Sømandsorganisationer og Klassifikationselskaber,
 c) gaar ombord med Skibsledelsens Samtykke for at udføre et Arbejde, f. Eks. Ladning og Losning, Reparations- og Istandsættelsesarbejder, eller
 d) gaar ombord med Tilladelse fra de kompetente militære Instanser eller Politinstanser, der fører Tilsyn i Havnen.
3. Passagerer skal ufortøvet forlade Skibet, naar dette har naaet sit Bestemmelsessted.
4. Enhver, der overtræder Forskrifterne under 1, 1. Stykke eller under 3., vil, for saa vidt haardere Straf ikke er fastsat i andre Forskrifter, blive straffet med Fængsel og Bøde eller en af Delene. Enhver, der ved Uagtsomhed begaar Overtrædelse, straffes med Hæfte og Bøde eller en af Delene.

HAVNEDIREKTØR LAUB PLUDELIG DØD



Sent Fredag Aften er den øverste Leder af Københavns Havn, Havnedirektør, Kommandørkaptajn *F. W. H. Laub* blevet dræbt i sit Hjem af ukendte Revolvermænd.

Havnedirektør Laub, der blev 57 Aar gammel, var Søn af Skibsfører *S. J. H. Laub* i den gamle danske Amerika-Linie, Thingvalla-Linien. Som Dreng kom Laub ind i Marinen og var frivillig Lærling i 1902 om Bord i Krydserkorvetten »Valkyrien«, der havde sit Stationsophold ved St. Thomas, hvorfra den tog paa Undsætningsekspedition til det jordskælvshegdede St. Pierre paa Martinique. I 1907 blev Laub Sekondløjtnant med Kongens Æressabel — en meget sjælden Udmærkelse, og Aaret efter blev han Premierløjtnant.

F. W. H. Laub deltog som Næstkommanderende i Alabamaekspeditionen til Nordøstgrønland i 1909, og han var sammen med Prins Axel blandt de første danske Marineofficerer, der opnaaede det eftertragtede internationale Flyvercertificat. Under hele forrige Verdenskrig ledede han Marinens Flyvevæsen for endelig i 1919 at træde ind i Ø. K., først som Fører af Damperen *St. Croix*, der førte russiske Krigsfanger til Finland og siden som Direktør for Kompagniets Datterselskab, Vestindisk Kompagni paa St. Thomas.

I tretten Aar sad Laub som Direktør ude i den gamle danske Koloni, der to Aar før hans Tiltræden var afhændet til Amerika, og han var samtidig Danmarks Generalkonsul for Virgin Islands.

I 1932 vendte Laub hjem fra St. Thomas for at overtage den meget krævende Post som Direktør for Københavns Havn efter Havnedirektør *Borg*, og i hans tretten Aars Virketid har Havnen undergaaet en stor Udvikling. Han havde et vaagent Blik for Havnen

Opgaver og fik gennemført mange Udvidelser. Nye store Planer er ogsaa forberedt i hans Direktørtid, men det faldt altsaa ikke i hans Lod at se dem ført til en heldig Afslutning. Den dristige Marineofficer og Flyver var blevet en til det yderste forsigtig Administrator, hvis Budgetter i de sidste vanskelige Krigsaar var lagt med en saadan Omhu, at de Overskud, der skete i Aarets Løb, altid gik til den rigtige Side: Underskudet blev altid mindre end forudset. Men at denne Forsigtighed ikke kvalte hans Sans for de store Perspektiver, viste de Planer, han arbejdede med, og de store Beskæftigelsesarbejder, der under hans Ledelse blev gennemført i Krigsaarene.

Der stod stor Respekt om hans Navn, og han havde vidtspændende Interesser. Hans rolige, beherskede og altid elskværdige Form gjorde ham meget afholdt, og han vandt sig baade i Danmark og i Udlandet mange Venner, der med Sorg vil modtage Meddelelsen om den Meningsløshed, der foraarsagede hans alt for tidlige Død.

Havnedirektør Laub var ved sin Død Medlem af Karantænekommissionen i København og af Isbrydningsraadet, endvidere var han Bestyrelsesmedlem i Helsingør Skibsværft, i Det danske Luftfartselskab, i Dampskibsselskabet Norden og i Dansk-Polsk Forening og Medlem af Kredsstyrelsen for Dansk Luftværnsforenings Københavns Kreds. I Aarene 1936 og 1937 var han Formand for Det kgl. danske aeronautiske Selskab.

Han var dekoreret med en Række danske og udenlandske Ordner.

MASKINSKOLENS FORSTANDER DØD

Forstander for Københavns Maskinskolet *Heinrich Gille* blev samme Aften som Havnedirektør Laub dræbt af ukendte Mænd i sin Lejlighed.

Forstander, cand. mag. *Heinrich Gille*, der stammede fra Helsingør, blev i sin Ungdom uddannet som Maskinarbejder og tog senere sine Maskinisteksamen. *Gille* havde imidlertid sat sig store Maal, og han veg aldrig tilbage for vanskelige Opgaver. I 1907 blev han Student, og syv Aar senere tog han Skoleembeds-eksamen med Matematik som Hovedfag.

Allerede i 1904 var *Gille* blevet Lærer ved Københavns Maskinskolet, hvor han virkede uafbrudt gennem sine lange Studieaar. I 1924 blev han Skolens Inspektør for endelig at overtage Embedet som Skolens Forstander i 1935.

Forstander *Gille* udrettede et meget stort Arbejde, da den nye Skolebygning skulde rejses i »Universitetsbyen« paa Nørre Fælled, og danske Maskinister er ikke mindst ham Tak skyldig, fordi de har faaet rejst en Undervisningsanstalt, der fuldt ud svarer til de uddannelsesmæssige Krav, der i Dag stilles til dem. Standens Interesser laa ham dybt paa Sinde, og for ham personligt var det en Triumf, da Skolen under Navnet Københavns Maskinskolet kunde rykke ind i de nye Lokaler.

Heinrich Gille glemte aldrig, at han selv var gammel Maskinmester. Standens Interesser laa ham dybt paa Sinde, og danske Maskinistre til Søs og paa Landjorden fandt i ham en forstaaende Ven, der altid stod parat med Raad og Daad.

Forstander *Gille* blev 67 Aar.

CHRISTIANSHOLMS FABRIKER: 7 PCT.

Bestyrelsen for *A/S Christiansholms Fabriker* har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen af Aarets Overskud, som, efter at de fornødne Afskrivninger er foretaget, udviser 304.895 Kr., tilligemed Overførsel fra 1943 112.236 Kr., ialt 417.131 Kr., at henlægge til Sikringsfond 50.000 Kr., at udbetale 6 pCt. til Aktionærerne med 120.000 Kr., til Tantième 10.969 Kr., til Konto for Imødegaelse af Tab paa ind-

gaede Kontrakter 95.000 Kr., og at overføre Resten, 141.162 Kr., i ny Regning.

Christiansholms Fabriker har i de senere Aar ellers udbetalt 7 pCt.

MANDSKABSRUMMENE I SMAASKIBE

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* har Sder været nedsat et Udvalg, der havde til Opgave at afgive en Betænkning om Skibsmandskabets Opholdsrum i Skibe under 400 Brutto Registertons. Som det vil erindres, blev der den 31. Marts i Fjor afgivet en Betænkning om Opholdsrummene i Skibe over denne Størrelse.

Den nye Betænkning, som nu foreligger trykt, er formet som et Optræk af det den Gang vedtagne Ud-kast til Bekendtgørelse, idet der heri er indarbejdet saadanne Forslag til Lempelser for Smaaskibene, som man nu har fundet stemmende med, hvad der er tek-nisk og økonomisk forsvarligt. Under denne Del af Arbejdet er tre Reder-Repræsentanter og Repræsen-tanten for Skibsværfterne afløst af Repræsentanter for Dansk Sejlskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederi-forening for mindre Skibe, Rederiforeningen af 1941 og Foreningen af Skibs- og Baadebyggere i Dan-mark.

Der er ikke epokegørende Nyheder i den nu fore-liggende Betænkning. Den frafalder for de smaa Ski-bes Vedkommende Kravet om, at der ikke maa være direkte Adgang fra Mandskabets Opholdsrum til Last- rum, Olietanke, Kædekasse, Kabelrum og lignende,

Kravet om elektrisk Belysning og Kravet om Central-varme, og Bestemmelserne om Sovrummenes Flade- og Rumindhold lempes noget. Vedrørende Spise- og Opholdsrum (Messer) har Udvalget ikke kunnet naa til Enighed.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Eriksberg har nu til Rederiaktiebolaget Pulp i Stock-holm leveret det 9.100 Tons store Motorskib *Christer Salén*, der er et af Eriksbergs 9.000 Tons Standardtype.

Christer Salén er en moderne Shelterdækker, der er byg- get til Lloyds højeste Klasse med to gennemgaaende Dæk.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en to-Takts, enkelt- virkende Burmeister & Wain Dieselmotor af Eriksbergs Fabrikat, udviklende 5.400 IHK. ved 105 O/M. Farten er 14 Knob paa fuld Last.

»ARCHIBALD RUSSEL« SKAL IKKE MØDE KULHULKENS SKÆBNE

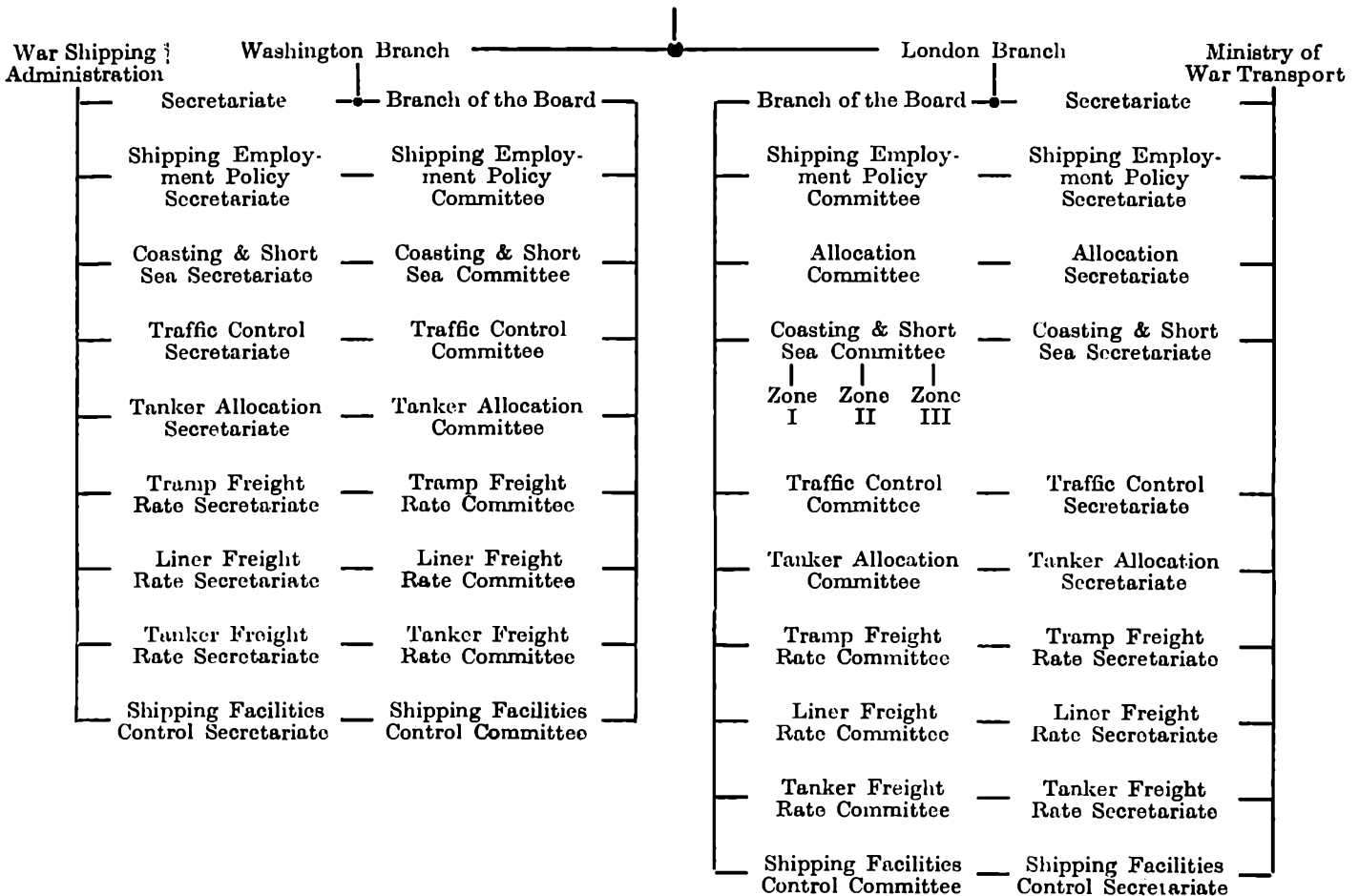
I Hull ligger Barken *Archibald Russel* omtrent i samme Situation som Clipperen *Cutty Sark*, indtil en britisk Kaptajn reddede den fra Kulhulkens Skæb- ne.

En Indsender har i Bladet *Daily Mail* opfordret alle Venner af Søen og Sejlskibene at redde den smukke Storsejler. Samme Dag, som Bladet bragte den ind- sendte Artikel, indløb der fra tre forskellige Sider Til- bud om at købe Sejleren, og der er til Bladet strøm- met Penge ind til Hjælp til Redningsforetagendet.

Den internationale Skibsfarts-Pool.

I Tilslutning til vor Artikel »Skibsfarts-Pool'ens Retningslinier« i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* skal vi med *Scandinavian Shipping Gazette* som Kilde bringe følgende Organisationsplan for *United Maritime Executive Board*:

UNITED MARITIME EXECUTIVE BOARD



FRA SKIBSFØRERNES GENERALFORSAMLING

Den almindelige danske Skibsførerforening holdt Di Onsdags sin aarlige Generalforsamling, hvor Formanden, Kaptajn *H. P. Hagelberg*, aflagde Beretning.

I Beretningen hed det blandt andet:

Med Hensyn til Tiden efter Krigen er dansk Skibsfarts Udøvere, saavel Rederne som de søfarende, opfyldt af Ønsket om en hurtig Genopbygning af den danske Handelsflaade. Denne Genopbygning vil være afhængig af flere Faktorer, først og fremmest af økonomiske Forhold og af Spørgsmaalet om kvalificerede Officerer og Mandskaber. Med Hensyn til den økonomiske Side er det at forvente, at de Beløb, som til sin Tid vil tilgaa Landet som Erstatning for den Tonnage, som er forlist eller har været beskæftiget uden for Rederiernes Kontrol, samt de store baandlagte Assurancebeløb, som tilkommer Rederierne fra Krigsforsikringen, vil blive anvendt til Indkøb eller Bygning af nye og moderne Skibe. Spørgsmaalet er herefter, hvor hurtigt man vil være i Stand til at genopbygge den danske Handelsflaade med den specielle Type og Størrelse, som er anvendelig i Hjemmefarten og Nord/Østersøfarten, og dette Spørgsmaals Løsning vil sikkert igen afhænge af, hvor hurtigt danske Værfter vil være i Stand til at udføre Arbejdet.

Beretningen vender sig dernæst til Spørgsmaalet om Sømandsuddannelsen og refererer, hvad der er sket paa dette Omraade, siden Foreningen til Søfartens Fremme i December 1943 indsendte sit Forslag til Ministeriet. Senest har Dansk Dampskibsrederiforening paa Henstilling af Ministeriet drøftet Sagen med Re-

præsentanter for Skibsførerforeningen, Styrmandsforeningen og Sømandenes Forbund.

Beretningen behandlede endvidere udførligt en Række Emner som Krigsulykkesforsikringen, Skibsførernes Pensionsforsikring, Løseforsikringen, Skibsførernes Krigstillæg, Skattefrihed for Krigstillæg og Hædersgaver samt andre Skattespørgsmaal, o. s. v. Foreningen har som i tidligere Aar været Medlemmer og ikke mindst fraværende Medlemmers Paarørende behjælpelig med Ordningen af disse Sager. Under en Omtale af Skibsførernes Ansættelsesforhold oplystes det, at de Turnus-Ordninger, som de fleste Rederier har indført for deres Skibsførere, stadig virker tilfredsstillende, og at de forholdsvis faa Førere fra Rederier, som paa Grund af Beslaglæggelse eller Krigsforlis ikke mere disponerer over Skibe, for Størstedelen ved Foreningens Medvirksomhed har fundet midlertidig Beskæftigelse i Land. For Tiden er det dog meget vanskeligt at skaffe ledige Medlemmer Beskæftigelse paa Grund af de stadige Indskrænkninger i Skibsfarten.

I Anledning af Lønningslovens forestaaende Revision har der efter Indbydelse af Skibsførerforeningen og Styrmandsforeningen været afholdt et Møde med de Etatsforeninger, som repræsenterer statsansatte Navigatører. Efter at have modtaget de forskellige Etatsforeningers Forslag til Ændringer i Lønningsloven for Navigatørernes Vedkommende har Skibsførerforeningen og Styrmandsforeningen udarbejdet et Fællesforslag, som er afleveret til Lønningsudvalget og dets Formand, Finansminister K. H. Kofoed.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsfører død i Udlandet

Der er til Nyborg kommet Meddelelse om, at den 82-aarige, fhv. Skibsfører *Carl Chr. Poulsen*, der stammede fra Nyborg, er død i Los Angeles. Carl Poulsen var Søn af en Skipper og gik selv til Søs straks efter Konfirmationen. Han tog senere Styrmands- og Skibsførereksamen i England, og 1909 sejlede han paa Stillehavet. Han efterlader sig i U.S.A. tre Børn, og en Broder og Søster i København.

Dampskibsselskabet »ÆRØ«

Dampskibsselskabet »Ærø« har holdt Generalforsamling. Det oplystes bl. a., at Dampskibsselskabet i det forløbne Aar har haft et Overskud paa 22.500 Kr. Alle Valg var Genvaal.

Sammenslutningen af danske Havne

Folketingsmand, Togfører *M. Lassen*, Kolding, er valgt til Formand for Bestyrelsen af Sammenslutningen af danske Havne efter afdøde Folketingsmand, Borgmester *Fr. Andersen*, Kalundborg. *M. Lassen* har hidtil repræsenteret jyske Havne i Sammenslutningen.

»Svanemølle-Værftet«

Det kendte Baadeværft i Kalkbrænderihavnen »Nordbjærg & Wedell« har efter Baadebygmester *E. Nordbjærgs* Død faaet Navneforandring til »Svanemølle-Værftet«. Det er nu anmeldt som Aktieselskab med en Aktiekapital paa 250.000 Kr., fordelt paa 125.000 Kr. A-Aktier og 125.000 Kr. B-Aktier fuldt indbetalt. Bestyrelsen bestaar af Overretssagfører *Aage Ørum*, Formand, Baron *E. G. Wedell-Wedellsborg* og Kontorchef *Aage Høy Pedersen*. Direktør er Baron *E. G. Wedell-Wedellsborg*, der som bekendt i en lang Aarrække har arbejdet sammen med afdøde Baadebygmester *E. Nordbjærg*.

Skibssalg

Motorsejleren »Svanen« af Hasle er solgt til et Konsortium, repræsenteret af Skibsfører *Petersen*, »Urda«, Vejle. »Svanen« skal udføre endnu en Rejse for det gamle Rederi, og Handelen sker derefter efter Besigtigelse.

*

Firmaet *Johan Olsen & Co.*, Esbjerg, har købt Motorsejleren »Bente« af et københavnsk Konsortium. Skibet, der er bygget i 1931, er et Jernskib paa ca. 170 Tons Dødvægt. Det har tidligere sejlet i Pakelfart, men efter hvad »Vestkysten« erfarer, skal Skibet hovedsageligt benyttes til Firmacts egne Transporter. Korresponderende Reder bliver Skibsmægler *Chr. Struckmann*.

Korsør Havn

Korsør Byraad har ved 2. Behandling vedtaget Havnens Budget for 1945/46. Siden 1. Behandling har Havneudvalget ment at maatte nedsætte den beregnede Kassebeholdning pr. 1. April i Aar fra 85.000 til 25.000 Kr., idet man løseligt anslaaer, at Underskudet for indværende Regnskabsaar vil vokse fra de budgetterede 30.000 Kr. til 90.000 Kr. Forholdenes Udvikling er Skyld heri: Havne- og Bropenge vil kun give et relativt lille Beløb, og der kan ikke foreløbig paaregnes nogen Bedring.

Nexø Havn

Nexø Byraad har godkendt Havnens Budget for 1945/46, der viser Udgifter paa 98.045 Kr., hvoraf 28.982 Kr. til Afskrivninger, og Indtægter paa 76.945 Kr., hvoraf Havne- og Bropenge 67.000 Kr. Underskudet beregnes til 21.900 Kr.

I/S Lynæs Havn

Paa I/S Lynæs Havn's Generalforsamling allagde Formanden, Skibsbygger *Chr. Madsen*, Lynæs, Beretning og Regnskab og oplyste, at Havnens Økonomi stod godt, og at Aaret 1944 havde været det hidtil bedste Aar for Havnen. Regnskabet balancerede med 43.329 Kr. og udviste en Kassebeholdning paa 36.866 Kr. mod 25.525 Kr. det foregaaende Aar. Restgælden paa Havnen og Beddingen er nu nedbragt fra ca. 68.000 Kr. til 25.400 Kr.

Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole

Vinterholdet paa *J. Lauritzens Søfartsskole* i Kogtved ved Svendborg er nu i fuld Gang. Holdet faar en videregaaende praktisk og teoretisk Uddannelse.

Afslutningsprøve for Holdet vil blive afholdt umiddelbart før Paaske.

Straks efter Paaske begynder et nyt Kursus for Begyndere. Til dette Kursus antages sunde og raske Drengene med gode Skolekendskaber, og hvis Maal er at uddanne sig til Dæksofficerer i Handelsflaaden.

Opholdet paa Skolen er gratis. Ansøgningsskemaer kan faas ved Henvendelse til Rederiet *J. Lauritzen*, Hammerensgade 1, København K.

Hundested Havn

Interessentskabet Hundested Havn har holdt Generalforsamling. Formanden, *Søren Rasmussen*, oplyste, at Havnens Indtægter var steget med 30.000 Kr. til 80.110 Kr. Bestyrelsen har forhandlet med Grenaa—Hundested Færgeselskab om Sejladens Genoptagelse efter Krigen. Færgeselskabet har bedt Havnen reservere Færgelejer og Plads i 4—5 Aar, da Selskabet ingen Færge har og maa lade en

ny bygge, før Trafikken kan begynde igen. Havnebestyrelsen har svaret, at Pladsen ikke kunde reserveres i saa lang Tid, hvis der meldte sig andre Interesserede, men at Færgen, hvis den bestilles med det samme, antagelig ogsaa maatte kunne komme i Gang et Aar eller to efter Krigens Ophør. Færgeselskabet har endnu ikke svaret herpaa. Der vil i en nær Fremtid blive taget fat paa Nedraning af Spunsvæg ved den nye Havns Ydergrænse, hvorefter Vandet skal pumpes ud. Arbejdet vil koste 21.000 Kr., hvoraf Amtet og Kommunen betaler hver en Trediedel og Havnen Resten.

Her tales Dansk

I en af Gaderne, som fører ned til Kolding Havn, ligger en Del smaa Beværtninger, hvis Indehavere er tidligere Søfolk, der derfor har hængt smaa Skille op i Vinduet: »English spoken«, »On parle Français« eller »Hier spricht man Deutsch«. Nu er en af disse Restaurationer overtaget af en tidligere Gaardejer og Vognmand, og han har dekoreret sit Vindue med et stort Skilt med Ordene »Her tales Dansk«.

Død Mand valgt til Soretsmedlem

»Ekstrabladet« meddeler, at Maskinmester K. A. Becker ifølge Oplysning i »Statstidende« er beskikket som Medlem af Soreten i Randers indtil Udgangen af 1946. Der er dog den Hage ved Beskikkelsen, at Becker har været død i to Aar.

Storstillede Planer om Erstatning af Suez-Kanalen

De bibelske Egne ved Jordans Flod og omkring Det døde Hav vil maaske ad Aare komme til at opleve Teknikens Vidundere og se Oceanernes store Passagerdampere, Fragtskibe og Krigsskibe støt sejle deres Kurs gennem Ørkenens Sand. Dette vil betyde Realiseringen af Aarhundredets største Ingeniørprojekt, skriver »Daily Sketch«, som vil vide, at britiske Eksperter har udarbejdet en Plan for en ny Kanal, der skal forbinde Middelhavet med Det røde Hav og erstatte Suez-Kanalen.

Kanalen vil ialt blive omkring 400 km lang. Det engelske Blad henviser til Ekspertérne, som er af den Opfattelse, at den vil kunne bygges hurtigere og billigere end Suez-Kanalen, takket være de moderne tekniske Hjælpe-midler. Den skal have sit Udgangspunkt ved Havnen Akka paa Palæstinas Middelhavskyst Nord for Haifa og herfra gaa mod Øst, til den faar Tilknytning til Jordan-Dalen. Denne skal den følge mod Syd gennem Det døde Hav og herfra stadig i sydlig Retning opnaa Tilknytning til Akaba-Bugten, et Farvand af omløst samme Form som Suez-Bugten, der afslutter Det røde Hav mod Nord. »Daily Sketch« henviser til, at Suez-Kanalen i 1908 definitivt vil være gaet over i den ægyptiske Stats Eje. Paa dette Tidspunkt skulde det store Arbejde da være afsluttet og de store Skibe sejle dér, hvor forud Bibelsens Skikkelser vandrede.

FRA SØRETERNE

Søforhør om en Kollision ved Søndre Toldbod

I Sø- og Handelsretten har der været afholdt Søforhør i Anledning af en Kollision, der fandt Sted Lørdag den 10. Februar mellem Damperen *Juliane* af Fanø og Damperen *Siegfried*, der laa forløjet ved Søndre Toldbod. Ved Kollisionen fik *Siegfried* mindre Skader midtskibs.

Julianes Fører, Kaptajn Fr. Schmith, forklarede, at hans Skib efter at have lossen Ladning Cement var afsejlet fra Larsens Plads ved Middagstid med Assistance af Bugserbaaden *Gorm*. Da *Juliane* var klar af Kvæsthusbroen, blev der givet Ordre til *Gorm* om at trække Styrbord over for at rette *Julianes* Stævn op mod Sejløbet. Under Slæbningen gik *Juliane* frem med langsom Fart, dog med enkelte Stop efter Lodsens Anvisninger. Kaptajnen mener, at *Gorms* Slæbning var ubehersket og medførte uønsket store Svingninger for *Juliane*, idet *Gorm* slæbte *Julianes* Agterende unødvendigt langt først til Bagbord og derefter til Styrbord. *Gorm* slæbte efter Kaptajnens Skøn fra først af med alt for stor Fart, og han havde givet Tegn til *Gorm* om at slæbe langsomt, men han kunde ikke se, om *Gorm* efterkom denne Ordre.

Lods J. O. Hansen, der var om Bord i *Juliane*, forklarede

rede i det væsentligste i Overensstemmelse med Kaptajn Schmith.

Gorms Fører, Kaptajn *Sonnichsen*, fremhævede i sin Rapport, at *Juliane's* Maskine først kom i Gang paa et saa sent Tidspunkt, at Kollisionen med *Siegfried* blev uundgåelig, og at *Gorm* af samme Grund kun med Nød undgik at komme i Klemme mellem de to Skibe. *Gorm's* Manøvrer var helt igennem nødvendige og rigtige. Der blev ikke givet Tegn til ham om at mindske Fart. Det eneste Signal, der blev givet fra *Juliane*, var to Stød i Lodsens Fløjte om at trække Bagbord over.

Kaptajn *Sonnichsen* mente, at Aarsagen til Uheldet var, at *Juliane's* Maskine var blevet sat for sent i Gang.

PERSONALIA

70 Aar

Afdelingsarkitekt i Københavns Magistrat E. W. Marston, der i Tirsdags fyldte 70 Aar, er ogsaa kendt i Søfartskredse, hvor han gennem en Aarrække har øvet et stort Arbejde inden for Marineforeningen. Han var med fra Starten i 1913 og har næsten lige siden været Formand for Marineforeningens Københavns Afdeling.

65 Aar

Føreren af Halskov Rev Fyrskib, Kaptajn N. S. M. Toftegaard Nielsen fyldte forleden 65 Aar. Kaptajn Toftegaard Nielsen tog Styrmandseksamen i 1903 og blev to Aar senere Reserveløjtnant i Marinen. I 1907 blev han ansat som Styrmand i Fyrtransportskibet *Kattegat* og var derefter i en Aarrække Styrmand i Anholt Knob Fyrskib. I Aarene fra 1912 til 1920 gjorde Toftegaard Nielsen Tjeneste som Styrmand i Fyrtransportskibet *Nordsøen* med Station i Esbjerg, indtil han blev udnævnt til Fyrskibsfører. Som Fører har han gjort Tjeneste i Horns Rev, Læsø Trindel, Læsø Rende og Graaby Fyrskibe, og han har siden 1941 været Chef for Halskov Rev Fyrskib.

50 Aar

I Morgen — Lørdag — fylder Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn J. J. Hansen, 50 Aar.

25 Aars Jubilæum

En af Rederiet J. Lauritzens Skibsførere, Kaptajn A. K. Knudsen, har for nylig fejret sit 25 Aars Jubilæum i Rederiets Tjeneste. Da Kaptajn A. K. Knudsen traadte ind i J. Lauritzens Rederi, var han kun 23 Aar gammel og havde lige taget Styrmands- og Skibsførereksamen fra Fanø Navigationskole. Allerede i 1924 blev han udnævnt til Fører af Damperen *Dagmar*. Ved Danmarks Besættelse befandt Kaptajn Knudsen sig som Fører af *Chilean Reefer* uden for Spærrezone.

Statsbanerne

Efter Ansøgning fratræder Skibsmaskinmester af 1. Grad *Frederik Nielsen*, der er Ridder af Dannebrog, den 31. Maj sin Stilling som Maskinmester ved Kalundborg—Aarhus-Overfarten paa Grund af Alder.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har ansat Styrmand i Fyr- og Vagervæsenet *Poul Louis Müller Iversen* som Fyrskibsfører i 7. Lønningsklasse.

Officielt

I Statstidende meddeles det officielt, at Aktiekapitalen i Aktieselskabet Det Dansk-Franske Dampskibsselskab er udvidet med 1.500.000 Kroner. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 4.500.000 Kroner fuldt indbetalt.

»Gamle Georg Stage-Drenge«

Den nylig fratraadte, mangeaarige Fører af Skoleskibet »Georg Stage«, Kaptajn J. B. Junker, er udnævnt til Æresmedlem af Foreningen »Gamle Georg Stage Drenge«. Den samme Udmærkelse er tildelt Rentier *Poul Sørensen*, der paa forskellig Maade, bl. a. som Legatslifter, har vist sin Interesse for Foreningen. Paa en Generalforsamling fornylig blev Fabrikant Sv. Jørgensen, der var Elev paa Skoleskibet i 1914, indvalgt i Bestyrelsen. Foreningen tæller ca. 900 Medlemmer eller ca. 20 pCt. af alle, der i Tidernes Løb har været med »Georg Stage«.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkehavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværksbavnen fra 6-7 m. Ved de private Bolværker paa 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-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforødselsbeder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutsfartøjer 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 Skibsforødselsbeder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspegne betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d b a v n e n 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 Jernskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 6,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 20 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 a 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 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. 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 a 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Ladning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergingdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,80 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan 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. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1 1/2 og 2 1/2 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. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sjællsk. 24 Øre, Sjællsk. med Hjulpekruer 22 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforsad. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kælbalingssplads, 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 Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 5 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangor benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren 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 7,0-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barron til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtetønder og flere Fyrlinler. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspegne efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,5 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 50 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. Sjøskibe 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.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 22. Februar 1945.

Nr. 8.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paaældende Kvartals Begyndelse. 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 retvinklede, 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.

588. (T). Danmark. Fakse Bugt. Feldskov Rev. Sømærke midlertidigt i Uorden.
Position. c. 55° 14',0 N. 12° 22',3 E.
Detaller. Feldskov Rev røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste har mistet Topbetegnelsen. Sømærket vil snarest atter blive bragt i Orden.

589. (T). Danmark. Bornholm NE-Kyst. Tejn Havn. Oplysning om Havnen.
Position. c. 55° 14',9 N. 14° 50',6 E.
Detaller. Yderhavnen i Tejn Havn er for Tiden tilsandet, da Ydermolen er i Stykker.

590. (S). Sverige. Åhus Indsejling. Klokketønde og Lystønder inddraget for Vinteren.
Position. c. 55° 55' N. 14° 24' E.
Detaller. Klokketønden *Åhusredd yttre norra* samt Lystønderne *Åhusredd yttre södra* og *Åhusredd inre* er inddraget for Vinterperioden.
(U. f. s. Nr. 7/482. Stockholm 1945.)

591. Sverige. Karlshamn Indsejling. Oprettelse af Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. N. for *Kastellholmen* uden for *Karlshamn* indre Havn vil i de følgende Maaneder blive udført Arbejder for Anlægning af en Afmagnetiseringsstation. Al Sejlads inden for et Omraade, begrænset af en Linie gennem 4 Duc d'Alber, er forbudt. Duc d'Alberne, der hver er forsynet med et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2^s, Blink 0,2^s, Mørke 1,8^s, er opført paa følgende Pladser:

a) 56° 09' 44" N. 14° 51' 59" E. c) 56° 09' 44" N. 14° 52' 15" E.

b) 56° 09' 40" N. 14° 51' 59" E. d) 56° 09' 40" N. 14° 52' 15" E.

Det tilraades de søfarende, der ikke er kendt med Farvandet, at tage Lods, særligt om Natten.

(U. f. s. Nr. 7/481. Stockholm 1945.)

592. (S). Sverige. Klotet. Yttre Stengrund. Lys- og Fløjtetønde samt Lystønde inddraget for Vinteren.*Positioner.* a) c. 56° 00',0 N. 15° 48',0 E.

b) c. 56° 09',6 N. 16° 03',4 E.

Detaller. a) *Klotet* Lys- og Fløjtetønde samt b) den ved *Yttre Stengrund* midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 7/479. Stockholm 1945.)

593. (T). Sverige. Öland E.-Kyst. Segerstad. Vraglystønde inddraget.*Position.* 56° 16' 14" N. 16° 33' 54" E.*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads udlagte Vraglystønde er indtil videre inddraget.

(U. f. s. Nr. 7/478. Stockholm 1945.)

594. (S). Sverige. Sejløbet Arkö—Mem. Fyr slukket for Vinteren.*Positioner.* a) c. 58° 25' N. 16° 48' E.

b) c. 58° 25' N. 16° 45' E.

Detaller. a) *Björkskär* og b) *Fårholmen* Fyr er slukket for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 7/477. Stockholm 1945.)

595. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lys- og Fløjtetønde samt Lystønde inddraget for Vinteren.*Positioner.* a) c. 60° 33' N. 18° 15' E.

b) c. 60° 38' N. 18° 22' E.

Detaller. a) *Grepens angöring* Lys- og Fløjtetønde samt b) *Argos grund* Lystønde er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 7/475. Stockholm 1945.)

596. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.*Position.* N. for 60° 50' N.*Detaller.* Samtlige svenske Fyr N. for Breddeparallelle 60° 50' N. er slukket for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 7/520. Stockholm 1945.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**597. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/115 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 07',7 N. 12° 18',9 E.*Detaller.* I W.-lige Halvdel af Indsejlingen til *Gilleleje Yderhavn* er der sket nogen Til-sanding.

Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, der afmærker Løbets W.-Side, er flyttet c. 20 m E. efter.

598. Sverige. Sundet. Sejlruten Malmö—Kullen. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/579 1945.*Position.* 8) 55° 45',08 N. 12° 50',95 E.*Detaller.* Lys- og Fløjtetønden W. for *Barsebäck* (8) er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 7/521. Stockholm 1945.)

599. Sverige. Sundet. Malmö Red. Fyrskib genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/580 1945, Punkt 1.*Position.* c. 55° 39' N. 12° 57' E.*Detaller.* *Malmö redd* Fyrskib er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 7/490. Stockholm 1945.)

600. (S). Sverige. Sundet. Malmö. Lys- og Klokketønde samt Lystønder inddraget for Is.

Position. Röderprick: c. 55° 38' N. 12° 59' E.

Detaller. Röderprick Lys- og Klokketønde samt alle Lystønderne ved Indsejlingsløbene til Malmö Havn er inddraget paa Grund af Is.

(U. f. a. Nr. 7/491. Stookholm 1945.)

601. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Nyord Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 02',3 N. 12° 11',9 E.

Detaller. Dybden i Indløbet til Nyord Havn er midlertidigt aftaget til 1,8 m.

602. (T). Danmark. Store-Bælt. Korsør Havn. Oplysning om Dybde.

Position. c. 55° 20' N. 11° 08' E.

Detaller. 1. I Indløbet til Korsør Havn er der ved Løbets N.-Side sket en Tilsanding imellem Bølgebryderne, hvorved N.-Grænsen af det uddybede 8,0 m Løb er forskudt c. 40 m ud mod Løbets Midte.

2. Dybden i NW.-lige Del af Yderhavn er midlertidigt aftaget fra 8,0 m til 7,0 m.

603. (T). Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.

Position. c. 55° 18',2 N. 10° 47',6 E.

Detaller. Avernakke Hage N. Fyr er midlertidigt fjernet.

604. (T). Danmark. Lille-Bælt. Aarø Sund. Aarø Sund Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 15',8 N. 9° 42',9 E.

Detaller. Dybden i de inderste 20 m af det normalt til 2,5 m uddybede Areal i Aarø-sund Havn er midlertidigt aftaget og er nu 1,7 m i Havnearealets inderste Del.

605. (T). Danmark. Lille-Bælt. Sønderborg Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 54',6 N. 9° 47',4 E.

Detaller. 1. Dybden ved Kulkajen i Sønderborg Havns N.-lige Del er midlertidigt aftaget fra 6,5 m til 6,0 m.

2. Dybden i Lystbaadehavnen er midlertidigt aftaget til c. 2,0 m.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

606. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Sjællands Odde. Bro fjernet. Sømærke inddraget.

Position. c. 55° 58',4 N. 11° 18',6 E.

Detaller. Stenlejerne paa Sjællands Odde Bro paa S.-Siden af Odden, c. 3 Sm W. for Odden Kirke, er fjernet.

Den hvide Stage med 1 Halmvisk, der var udlagt S. for Broen, er inddraget.

Kort Nr. 103, 102 og 100.

Publikationer. Danske Lods II, Side 146 og 147. Havnelods, Side 188 og 189. Søm.-Fort. Side 45, Nr. 22.

607. (T). Danmark. Kattegat. Neksø Bugt. Havnsø Anlægsmole. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 45',2 N. 11° 19',5 E.

Detaller. Dybden ved Indersiden af Læmolen ved Havnsø Anlægsmole er midlertidigt aftaget fra 3,3 m til 2,8 m.

608. (S). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Horsens Fjord. Lystønder inddraget for Is.

Positioner. a) c. 55° 51',1 N. 10° 00',8 E.

b) c. 55° 50',7 N. 9° 59',1 E.

Detaller. Lystønden *Sælgrund N.* (a) og Lystønden ved *Horsens* gravede Rendes E.-Ende (b) er inddraget paa Grund af Isforholdene.

609. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn Anduvning. Laursrev. Sømærke genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/586 1945 udgaar.

Position. c. 57° 25',6 N. 10° 34',8 E.

Detaller. *Laursrev* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er atter udlagt paa Pløds.

610. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn Anduvning. Borrebjærg. Sømærke atter i Orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/587 1945 udgaar.

Position. c. 57° 25',9 N. 10° 34',8 E.

Detaller. *Borrebjærg* hvide Stumtønde med 3 nedadvendte Koste er atter i Orden.
(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

611. (T). Danmark. Bestemmelser om Smaaskibes og Fiskefartøjers Anløb af danske Havne.

I. Fartøjer i Smaaskibsfarten og Fiskefartøjer maa paa Øerne *Sjælland, Møn, Falster, Lolland, Fyn, Taasinge, Langeland, Ærø* og *Samsø* kun anløbe følgende Havne:

1. *Sjælland*:

Tisvildeleje, Raageleje, Gilleleje, Hornbæk, Helsingør, Snekkersten, Espergærde, Humlebæk, Sletten, Rungsted, Vedbæk, Taarbæk, Skovshoved, Tuborg, København, Køge, Rødvig, Fakse Ladeplads, Præstø, Kalvehave, Vordingborg, Karrebæksminde, Skælskør, Korsør, Kalundborg, Havnsø, Høvestrand, Odden Havn, Nykøbing S., Hundested.

2. *Møn*:

Stege.

3. *Falster*:

Stubbekøbing, Hesnæs, Gedser, Nykøbing F.

4. *Lolland*:

Nysted, Rødby Havn, Nakskov, Bandholm.

5. *Fyn*:

Svendborg, Faaborg, Assens, Middelfart, Strib, Bogense, Odense, Kerteminde, Nyborg.

6. *Taasinge*:

Vemmenæs, Troense.

7. *Langeland*:

Spodsbjærg, Bagenkop, Ristinge, Rudkøbing, Lohals.

8. *Ærø*:

Marstal, Ærøskøbing, Søby.

9. *Samsø*:

Samtlige Havne.

Anløb af andre Havne er forbudt, med mindre det drejer sig om Tilfælde af Havnød.

II. Enhver, der overtræder Forbudet under Punkt I, vil, for saa vidt der ikke i andre Forskrifter er fastsat højere Straf, blive straffet med Fængsel og Bøde eller en af Delene.

Enhver, der begaar Overtrædelse ved Uagtsomhed, straffes med Hæfte og Bøde eller en af Delene.

(Dagspressen, 15. Februar 1945.)

612. (T). Danmark. Bestemmelser om Adgang til søgaaende Skibe i danske Havne.

1. For Personer, der ikke hører til søgaaende Skibe i *danske* Havne, er Adgang til Skibene forbudt.
Ved saadanne Personer forstaaes Personer, som ikke er Rederen, hans Befuld-
mægtigede eller hans Agenter.
2. Undtagne fra Forbudet under Punkt 1, 1. Stykke, er Personer, der
 - a) gaar ombord for at udføre et officielt Hverv, f. Eks. som Lodser, Politi- eller Toldfunktionærer,
 - b) som Repræsentanter for Sømandsorganisationer og Klassifikationselskaber.
 - c) gaar ombord med Skibsledelsens Samtykke for at udføre et Arbejde, f. Eks. Ladning og Losning, Reparations- og Istandsættelsesarbejder, eller
 - d) gaar ombord med Tilladelse fra de kompetente militære Instanser eller Politiinstanser, der fører Tilsyn i Havnen.
3. Passagerer skal ufortøvet forlade Skibet, naar dette har naaet sit Bestemmelsessted.
4. Enhver, der overtræder Forskrifterne under 1, 1. Stykke eller under 3., vil, for saa vidt haardere Straf ikke er fastsat i andre Forskrifter, blive straffet med Fængsel og Bøde eller en af Delene.
Enhver, der ved Uagtsomhed begaar Overtrædelse, straffes med Hæfte og Bøde eller en af Delene.

(Dagspressen, 15. Februar 1945.)

613. (T). Sverige. Midlertidige Lodsfarvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/348 1945.

Detaller. For Lodsning i det saakaldte Neutralitetsløb er følgende midlertidige Lods-
farvande oprettet:

<i>Oxelösund:</i>	Fra Søen ved <i>Hävringe</i> til <i>Barösund</i> .	
<i>Häradsjär:</i>	— <i>Barösund</i>	- Søen ved <i>Hävringe</i> .
—	—	- Søen ved <i>Furön</i> .
<i>Oskarshamn:</i>	— Søen ved <i>Furön</i>	- <i>Barösund</i> .

(U. f. s. Nr. 7/476. Stookholm 1945.)

614. Sverige. Rettelser og Forandringer i svenske Søkort.

- I. I følgende *svenske* Søkort er i Løbet af Aaret 1944 foretaget saa mange og store Rettelser, at de, der benytter disse Kort, ubetinget bør anskaffe nye Eksemplarer:

Nr.	25	Bottenhavet, finska kusten;
-	27	Finska viken, västra delen;
-	32	Kalmarsund och Öland;
-	39	Bohusbukten;
-	70	Marstrand;
-	71	Tjörn;
-	72	Uddevalla;
-	73	Lysekil;
-	78	Hamnar i nedre Norrland;
-	79	Göteborgs hamn;
-	95	Kalmarsund, södra delen;
-	232	Öregrunds skärgård;
-	233	Stockholms skärgård, Simpnäsklubb—Växlet;
-	255	Kalmarsund, Oskarshamn—Borgholm;
-	256	Kalmarsund, Borgholm—Mörbylånga;
-	326	Ålands och Åbo skärgårdar.

- II. I nedennævnte Kort er Rettelsernes Antal saa stort, at Anskaffelse af nye Kort
maa anbefales:

Nr.	3	Östersjön;
-	6	Finska viken;
-	7	Östersjön, norra delen;
-	8	Östersjön, södra delen;
-	21	Bottenviken, södra delen;
-	22	Norra kvarken;
-	29	Stockholms skärgård;

- Nr. 30 Norrköpingsbukten;
 - 31 Gotland;
 - 41 Vänern;
 - 53 Kattegatt;
 - 64 Smålandskusten;
 - 77 Hamnar i övre Norrland;
 - 83 Vänern, Dalbosjön och Byälven;
 - 85 Vänern, södra delen;
 - 88 Stockholms hamn;
 - 161 Finlands sydkust, Helsingfors;
 - 162 Finlands sydkust, Borgå—Fredrikshamn;
 - 237 Stockholms skärgård, Dalarö—Landsort;
 - 259 Östersjön, Karlshamn—Åhus;
 - 271 Öresund, södra delen.

(U. f. s. Nr. 6/389. Stockholm 1945.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

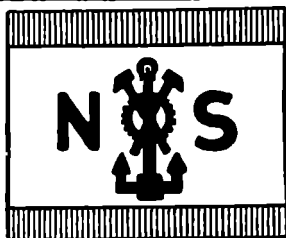
- Korts eller
Bogs Nr. *Sverige:*
 N Nr. 337 Skagerrak, östra delen.
 † Nr. 39 Bohusbugten.

Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****615. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Stroby Strand Tovbane. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 55° 24',1 N. 12° 19',2 E.*Detaller.* Dybden ved Friholderværket ved Siloen ved *Stroby Strand* Tovbane er 4,0 m.*Kort* Nr. 132, 130 og 187.*Publikationer.* Havnelods, Side 200.**616. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Falster. Grønsund Færgebro. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 54° 53' N. 12° 07' E.*Detaller.* Dybden ved *Grønsund* Færgebro W.-Side er 2,3 m og ved Broens N.-Side 1,7 m.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 237. Havnelods, Side 78.**617. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Troense Baadebro. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 55° 02' N. 10° 39' E., c. 15 m W. for *Troense* Dampskibsbro.*Detaller.* Dybden ved Yderenden af den 32 m lange *Troense* Baadebro er 2,5 m.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 170. Havnelods, Side 214.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****618. Danmark. Kattegat. Samsø SE.-Pynt. Lushage. Taagesignal atter i Orden.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/187 1945 udgaar.*Position.* c. 55° 45',9 N. 10° 37',5 E.*Detaller.* Taagesignalet med Nautofon ved *Lushage* Fyr er atter i Orden.**619. Danmark. Kattegat. Samsø SW.-Pynt. Vesborg. Taagesignal atter i Orden.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/190 1945 udgaar.*Position.* c. 55° 46',2 N. 10° 33',3 E.*Detaller.* Taagesignalet med Nautofon ved *Vesborg* Fyr er atter i Orden.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



Scandinavian Shipowners AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.
3 OPHALINGSBEDDINGER

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

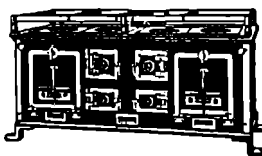
TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KØGE

CARL MÜLLER

Statsautoriseret Skibsmægler

KØGE

Telegr.-Adr.:
„MÜLLER“Telefoner:
Køge 710-1485

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

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

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 801.TLGR. ADR.
SCHULTZ**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 9

FREDAG 2. MARTS 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

En af de mest bemærkelsesværdige Passager i den store Tale, Churchill holdt i Underhuset i Tirsdags efter sin Hjemkomst fra Krimkonferencen, handlede om de Allieredes Tonnagesituation. De sidste Maaneders Rapporter om Forholdene paa de engelsk-amerikansk kontrollerede Markeder har vist en stadig tiltagende Vanskelighed for Befragterne af mere civile Varer med at skaffe Tonnage. Grunden hertil har været noget uforstaaelig i Betragtning af, at Skibsbygningen overalt fortsattes med uformindsket Kraft, samtidig med at Ubaadskrigen var mindre aktiv. Churchills Redegørelse klarlægger imidlertid Stillingen. Han nævner saaledes indledningsvis, at de Allierede nu disponerer over mere Tonnage, end de har gjort paa noget tidligere Tidspunkt af Krigen, men til Trods herfor er de Allierede med Hensyn til Tonnage i Øjeblikket haardere spændt for end nogen Sinde tidligere. Aarsagen her til skyldes imidlertid to Forhold, nemlig for det første, at Krigen i Europa først har naaet sit Højdepunkt flere Maaneder senere, end man regnede med i Efteraaret, og for det andet, at Krigen mod Japan har udviklet sig i et langt hurtigere Tempo, end man ventede. De Allierede fører derfor til Krige, en paa hver Side af Kloden, der fordrer den yderste Indsats af Mandskab og Materiel. Troppernes rettidige Forsyninger med Levnedsmidler og Ammunition gaar frem for alt andet, og dette Forhold indvirker naturligvis paa det civile Liv, hvis Behov maa træde i Baggrunden.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der heller ikke i denne Uge Nyheder, der ændrer noget i det kendte Billede. Nogen Lettelse i den meget spændte Tonnagesituation er ikke at spore, og der er næppe Grund til at tro, at dette Forhold vil forandre sig, saalænge Krigen vedvarer. Om de enkelte Markeder foreligger følgende Rapporter: Paa de amerikanske Markeder er frigivet en Del Tonnage for Transport af Kul fra Hampton Roads til de sædvanlige Destinationer i Vestindien, Sydamerika og Europa. Tilbage skal lastes Sukker fra Cuba, Malm fra Brasilien og Salpeter fra Chile, som ogsaa synes at have en Plads temmelig højt oppe paa Rangstigen for Præferencelaster. Endvidere meldes om Afslutningen af flere store amerikanske Baade for Malm fra Forindien og Sydafrika til Northern Range. Nogen Ændring i de amerikanske Rater synes ikke at være indtraadt.

Englænderne noterer igen et betydeligt Antal Ordre for Kul fra Østkysten og Wales til de sædvanlige Destinationer i Atlanterhavet, Nordafrika og Middelhavet. Raterne er uændrede.

Paa de frie Markeder er River Plate stadig den dominerende Faktor. For Hvede fra Buenos Aires til Lissabon betales nu omkring \$100, og den samme Rate kan gøres til spanske Havne med fri Losning. Eire er ligeledes i Markedet for Tonnage til saadanne Laster. Der noteres herfor \$105, men sammenlignet med den til Lissabon betalte Rate forekommer denne Fragt noget lav. Iøvrigt søges stadig Tonnage for Stykgods til forskellige Destinationer til nominelt uforandrede Rater.

Forholdene i vore hjemlige Farvande er uden større Ændringer. Kul- og Kokstransporterne fra Tyskland er stadig stoppet. Salpeter fra Norge til Danmark indikerer omkring Kr. 40 for 3000 Tonnere. Der er stadig enkelte Sukkerlaster fra Danmark til Norge. Raterne herfor ligger omkring n. Kr. 32—33 for Baade paa omkring 1000 Tons.

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

Det Østasiatiske Kompagni meddeler, at Regnskabet for 1944 ligesom de nærmest foregaaende Regnskabsaar er opgjort med nødvendigt Forbehold, idet der ikke foreligger Regnskabsoplysninger fra Udlandet. Driftsresultatet for Aaret inklusive Administrationsudgifter ved Hovedkontoret, Renter og Afskrivninger er opgjort til et Tab paa 3.604.125 Kr., hvorfra gaar Overførslen fra i Fjor 623.515 Kr. Det foreslaas at overføre 4.000.000 Kr. fra det ekstra Reservefond, som vil dække ovennævnte Tab og efterlade en Fremførsel i ny Regning paa 1.019.390 Kr., hvoraf der vil være at afholde Bidrag for 1944 til Krigsforsikringen for Løsøre (herunder oplagte Skibe), som kalkuleres til mellem 800.000 og 900.000 Kroner.

Generalforsamlingen afholdes Fredag den 23. Marts 1945 Kl. 14,30 paa Kompagniets Kontor i Frihavnen.

Regnskabet afviger ikke nævneværdigt fra det foregaaende Aars. I 1943 blev Tabet opgjort til 3.360.390 Kr., hvorfra gik en Overførsel paa 1.483.905 Kr. Fra det ekstra Reservefond overførtes 2.500.000 Kr., og i ny Regning fremførtes 623.515 Kr.

OMKOMNE DANSKE SØFOLK

Paa Dansk Styrmandsforenings Generalforsamling Puddybede Forretningsfører *H. J. Christiansen* i sin Beretning de tidligere offentliggjorte Oplysninger om den danske Handelsflaades Krigstab. I 1944 er yderligere 97 danske Søfolk omkommet, hvorved det samlede Antal naar op paa de tidligere nævnte 1255. Heraf var 142 Medlemmer af Dansk Styrmandsforening, svarende til 10 pCt. af Foreningens aktive Medlemmer. Den i Forvejen stærkt reducerede Handelsflaade har i Aarets Løb mistet endnu 24 Skibe.

Ogsaa Dansk Sørestauratørforening har i den forløbne Uge holdt sin aarlige Generalforsamling. Formanden, *Peter Jensen*, mindedes i sin Beretning de Medlemmer, der i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, og dvælede særligt ved dem, der var døde som Følge af Ulykker. Formanden gjorde opmærksom paa, at det samlede Antal af Medlemmer, der var omkommet ved Forlis, nu er 90 Hovmestre og Kokke.

SKIB FORLIST I KATTEGAT

Motorskibet »Lopra« af København, tilhørende Rederiet »Samsø«, er forleden forlist i Kattegat, og Besætningen, der bestod af fire Mand, befrygtes omkommet.

»Lopra« var paa Rejse fra Aalborg til Kolding med Cement. Den forlod om Morgenen Grenaa Havn, hvor den var søgt ind for Natten, og siden har man intet hørt eller set til Skibet.

Besætningen bestod af Kaptajn *Edv. Lange*, Marstal, Bedstemand *Hagbert Emil Willumsen*, Stubberup

pr. Fakse, Jungmand *Ove Holbech*, Hvidovre, og Jungmand *Villy Hermann Pedersen*, Valsted pr. Sebbesund.

KONSUL CHR. ANDRESEN FYLDER 70 AAR

Paa næste Søndag — den 11. Marts — fylder en af den danske Søfarts mest fremtrædende og særprægede Mænd, Konsul *Chr. Andresen*, 70 Aar.

Konsul Andresen, der stammer fra den lille Ø



Rømø, er Skibsførersøn, og han fik i sin Ungdom en meget alsidig Shipping-Uddannelse i forskellige Skibsmæglerforretninger i Newcastle, Hamburg, Antwerpen og sidst i Rotterdam. Efter sin Hjemkomst var han i Esbjerg Medstifter af Rederiet »Dania« sammen med Konsul Lauritzen. »Dania« blev stiftet den 10. April 1900 og disponerede ved Starten over to smaa Dampere paa hver 800 Tons d.w., medens Rederiets Aktiekapital var paa 200.000 Kroner. Siden da har Konsul Andresen med stor Dygtighed ledet »Dania«, der nu har en Aktiekapital paa 1.500.000 Kroner og ved Krigens Udbrud disponerede over 1 Motorskib og 5 Dampere. I Øjeblikket har Rederiet desværre ikke et eneste Skib hjemme.

I 1916 — kort efter at det Lauritzen'ske Rederi havde forladt Esbjerg — flyttede ogsaa Konsul Andresen til København, hvor »Dania« siden har haft sit Hovedsæde. Han havde i Aarene fra 1906 til 1916 været belgisk Konsul i Esbjerg.

Konsul Andresen er meget kendt og anset i saavel danske som internationale Skibsfartskredse. I tre Aar — fra 1921 til 1924 — var han Bestyrelsesmedlem i Dansk Dampskibsrederiforening for saa at overlage Posten som Næstformand, men for tolv Aar siden trak han sig — til megen Beklagelse — ud af denne Gren af sit Bestyrelsesarbejde. Af hjemlige Tillidshverv kan det endvidere nævnes, at Konsulen er Næstformand for Danske Rederes Retsværn, Bestyrelsesmedlem i Assuranceforeningen Skuld, Dansk-Fransk Dampskibsselskab og Dansk Dampskibsrederiforenings Understøttelsesfond, og han var i en seksaarig Periode Næstformand i Søfartsraadet og Bestyrelsesmedlem i Stiftelsen Georg Stages Minde.

Et meget stort og paaskønnelsesværdigt Arbejde har Konsul Andresen lagt i Baltic and International Maritime Conference, i hvis Bestyrelse han allerede indvalgte i 1911, ved hvilken Lejlighed han samtidig blev Medlem af Eksekutiv-Komiteen.

Inden for Conferencen, hvis Vicepræsident han blev i 1929, har Konsul Andresen indlagt sig store Fortjenester. Han har deltaget i saa at sige alle Møderne gennem den lange Aarrække, og ikke mindst Ekse-

kutiv-Komiteen har nydt godt af hans aldrig svigtende Interesse. Konsulen har siddet i en Række Special-Komiteer, hvor man har høstet meget Udbytte af hans sikre Viden og klare Dømmekraft.

Konsul Andresen, der er dekoreret med Ridderkorset og Dannebrogsmændenes Hæderstegn samt flere udenlandske Ordner, har været dansk Skibsfart en god Mand, altid parat til ud fra sine store Erfaringer og fremragende Dygtighed at række en Haand frem, naar der skulde løftes. Selve »Dania« fik i ham en fortrinlig Stifter og Leder gennem 45 Aar, men han har tillige været med til at sætte sit Præg paa dansk Skibsfart i snart et halvt Aarhundrede. Hans Arbejdskraft er usvækket, og der vil den Dag, da dansk Skibsfart igen skal lægge ud med alle Sejl sat til, blive trukket Veksler paa hans Indsigt og elskværdige Hjælpsomhed.

NYT OPFYLDNINGSOMRAADE I KALVEBODERNE

I Københavns Havnebestyrelses sidste Møde forelaa der i Form af en Skrivelse, der var underskrevet af Havnedirektør Laub den 15. Februar, Dagen inden hans Død, et Forslag om at afstaa et Stykke Havneareal til Københavns Kommune til Opfyldning.

Det drejer sig om et Vandareal paa ca. 27 ha, beliggende ud for Østifternes Aandssvageanstalts Ejendom i Kongens Enghave i Kalveboderne, Syd for Slusedæmningen. Kommunen ønsker Tilladelse til at opfylde dette Areal med Dagrenovation.

Da Areallet ligger inden for Havnens Omraade, giver Havnedirektør Laub i sin Skrivelse Udtryk for den Opfattelse, at Ministeriet for offentlige Arbejder, der har Afgørelsen i Sagen, bør give Opfyldningstilladelsen til Københavns Havn, som derefter vil kunne overlade den til Kommunen: Betingelsen maa være, hedder det i Skrivelsen, at det indvundne Areal forbliver Havnens Ejendom, ligesom der ikke ved Byggelse eller paa anden Maade maa skabes Vanskeligheder for det Tilfælde, at Omraadet senere kommer til at indgaa i et Havneanlæg.

Den fungerende Havnedirektør, Kontorchef *Carl Winsløw*, forelagde Sagen og fremhævede de i Skrivelsen anførte Reservationer. Her overfor tog Borgmester *Sundbo* Forbehold, idet han henviste til, at Byplan-Spørgsmaal i Henhold til Loven ligger under Magistratens fjerde Afdeling. Havnens bevarer ganske vist Ejendomsretten til Areallet, men om der senere skal være Havn her, er et Spørgsmaal, der afgøres af Kommunalbestyrelsen.

Efter denne lille Meningsudveksling blev Forslaget tiltraadt, og det kan dermed anses for givet, at et nyt Omraade af Kalveboderne tages i Brug som Losseplads.

KUN FEM ARBEJDSDAGE PAA HELSINGØR VÆRFT

Forleden fandt der en Ændring Sted i Arbejdstiden paa Helsingør Skibsværft paa Grund af Restriktionerne. Virksomheden vil indtil videre standse helt om Lørdagen, mens Arbejdstiden de andre 5 Dage bliver 8 Timer. Efter den nye Ordning bliver Arbejdstiden saaledes 40 Timer om Ugen.

NY FÆRGE TIL GRENAA—HUNDESTED

Grenaa—Hundested Færefart har paa Aalborg Skibsværft indhentet Tilbud paa en ny Færefart, der antagelig vil koste tre—fire Mill. Kr. Færefarten skal have samme Dimensioner som »Marsk Stig«, der blev bygget ved Krigsudbruddet.

DEN NYE HAVNEDIREKTØR

Paa et lukket Møde forrige Fredag udpegedes den nye Havnedirektør, og allerede samme Dag tog han sin Udnævnelse fra Ministeriet for offentlige Arbejder. Det var Havnebygmester, Civilingeniør *Mogens Blach*, der fra 1ste Marts er den øverste Leder af Københavns Havn.

Havnebygmester Blachs Udnævnelse til Havnedirektør betyder i og for sig et Brud med hævdvundne



Traditioner. Dette Embede er gennem et Aaremaal blevet besat med Søofficerer, men man har altsaa nu — efter saa pludselig at have mistet Havnens fortrinlige Leder gennem tretten Aar. Kommandørkapitajn *Laub* — besluttet at gaa bort fra den slagne Vej. I flere Aar har *Mogens Blach* i intimt Samarbejde med Havnedirektør *Laub* tilrettelagt de store Arbejder, der forestaar ved Københavns Havn, og han har vist, at han besidder baade teknisk Dygtighed og Administrationsevne.

Den nye Havnedirektør, der er 56 Aar gammel, har et godt Navn i internationale Ingeniørkredse. Det var i August Maaned 1938, at *Mogens Blach* blandt 26 Ansøgere af Havnebestyrelsen blev udpeget til Afløser for daværende Havnebygmester *Lorenz*, der da havde fungeret langt ud over den almindelige Aldersgrænse. Ved sin Udnævnelse dengang var *Mogens Blach* knyttet til Firmaet *Kampmann, Kierulff & Szild* som teknisk Direktør ved det transiranske Jernbaneanlæg.

Som ung polyteknisk Kandidat begyndte *Mogens Blach* i 1912 ved *Canadian Pacific Railways*, og i syv Aar havde han sit Virke her. Det var navnlig paa Brobygningssomraadet, hans tekniske Evner fik Lov til at udfolde sig. Siden etablerede han sig som selvstændig Ingeniør i Winnipeg, men vendte i 1922 tilbage til Danmark for at deltage i Ledelsen af de store Uddybningsarbejder ved Aalborg Havn. I 1927 knyttedes *Mogens Blach* til Firmaet *Kampsax* som Overingeniør ved de tyrkiske Jernbaneanlæg, siden blev han Leder af Firmaets Afdeling i Ægypten, og endelig blev han i Marts Maaned 1933 Overingeniør og teknisk Direktør ved det transiranske Jernbaneanlæg.

Mogens Blachs Opgaver i Persien bestod hovedsageligt i Projektering af Broer, Baner, Flodbeskyttelse, Vandregulering o. s. v., og han havde samtidig Kontrol med selve Arbejdet og Entreprisefregningerne.

Det var mange og store Opgaver, der ventede *Mogens Blach* i Københavns Havnevesen. Store Beskæftigelsesarbejder skulde sættes i Gang, og de blev udført med den største Dygtighed og tekniske og administrative Forsigtighed.

Den nye Havnedirektør har vist, at han er sin

fremtidige Opgave voksen. Arven efter *Laub* er svær at løfte, men næppe nogen anden har saa gode Betingelser herfor som *Mogens Blach*.

NY FORSTANDER FOR KØBENHAVNS MASKINSKOLE

Direktionen for Københavns Maskinskole har udnævnt Skolens Inspektør, Civilingeniør *E. Mathiesen*, til Forstander.

Maskinskolens nye Forstander har som afdøde Forstander *Gille lært Faget* fra Grunden af. *Mathiesen* begyndte sin Læretid som Maskinarbejder i 1917 ved Orlogsværftets Maskinværksteder og fik Sølvmedaille for sit Svendestykke. Derefter paabegyndte han Studierne ved Den polytekniske Læreanstalt, hvor han i 1928 tog Eksamen som Maskiningeniør. Samme Aar knyttedes han som Assistent til Den polytekniske Læreanstalts teknologiske Laboratorium, hvor han var ansat indtil 1. November 1935, da han udnævntes til Inspektør ved Maskinskolen. I de Aar, Forstander *Mathiesen* har virket ved Maskinistundervisningen, har han interesseret sig stærkt for Udvidelser inden for dette Felt og er meget afholdt af Skolens Elever.

FINLANDS HANDELSFLAADE

Fra Helsingfors meddeles: Handelstøfnagen i Finland omfattede 1939 ca. 500 større Skibe paa ialt omkring 700.000 Brutto Tons. Krigsaarene medførte for Finlands Vedkommende særlig store Tab. Efter Vaabenstilstands aftalen er af den resterende Del 44 Skibe overleveret til Sovjetunionen. Trafikken kan kun opretholdes paa Sverige og Rusland, og Stockholmslinien trafikeres kun af tre finske Skibe.

Paa Baggrund af dette er det let at indse, at Arbejdsløsheden blandt Sømændene er blevet kritisk. Antallet af Sømænd var i Fredstid omkring 15.000, men af disse beregnes nu 10.000 at have mistet deres Ansættelser, og en stor Del af dem har maattet søge til andre Erhverv.

UDDEVALLA REDERIAKTIEBOLAG

Det af Skibsreder *Gustav B. Thordén* stiftede nye Selskab i Uddevalla har faaet Navnet Uddevalla Rederiaktiebolag, og Aktiekapitalen er paa 500.000 Kr.

SVENSKE REGNSKABER

Trelleborg Angfartygs A/B's Regnskab for 1944 viser et Overskud paa Kr. 2.912.014 eksklusiv et Beløb af Kr. 568.982, overført fra 1943. Bruttooverskuddet i 1943 var Kr. 7.979.082. Efter ordinær Afskrivning paa Tonnagen med Kr. 1.730.275, sammenlignet med Kr. 1.753.679 i 1943, samt Hensætning til Skatter vil et Beløb paa Kr. 1.523.651 staa til Disposition mod Kr. 1.108.982 i 1943. Bestyrelsen foreslaar en uforandret Dividende paa 12 pCt., hvilket udgør Kr. 540.000, og endvidere at Kr. 983.651 overføres til 1945 sammenlignet med Kr. 568.982 sidste Aar. I 1943 var der yderligere ekstra Afskrivninger paa Tonnagen til et Beløb af Kr. 3.110.000.

Stockholm Rederi A/B Svea's Regnskab for 1944 Sudviser et Overskud paa 1,57 Mill. Kr. mod 1,54 Mill. Kr. i det foregaaende Aar, efter at Afskrivninger paa Flaaden er foretaget med 2,85 Mill. Kr. (2,35 Mill. Kr. i 1943) og 4,37 Mill. Kr. paa Nybygningskontrakter (5,27 Mill. Kr.). Videre hensættes 1 Mill. Kr. til Skatter. Til Disposition staaar 1,86 Mill. Kr. mod 1,76 Mill. Kr. sidste Aar. Bestyrelsen foreslaar, at der uddeles en uforandret Dividende paa 8¹/₃ pCt. til Aktionærerne.

KONTORCHEF WINSLØV FORLADER KØBENHAVNS HAVNEVÆSEN

Kontorchef Carl Winsløv, der ved Havnedirektør Laubs pludselige Død blev konstitueret i Embedet som Havnedirektør, har ønsket at forlade Københavns Havnevæsens Tjeneste. Kontorchefen har faaet bevilget sin Afskedsansøgning fra Udgangen af Maj og har samtidig faaet Orlov de sidste tre Maaneder af sin Funktionstid.

Kontorchef Winsløv er født i 1886. Han blev Student fra Metropolitanskolen 1905 og tog juridisk Embedseksamen 1911. Efter et Par Aar som Byfogedfuldmægtig blev han ansat i Trafikministeriet, hvorfra han i 1916 flyttede til Københavns Havnevæsen som Assistent. Her udnævntes han til Fuldmægtig i 1918 og til Kontorchef i 1921. Baade i Direktør Borgs og Direktør Laubs Tid har han i flere Perioder været konstitueret som Havnedirektør.

Kontorchef Winsløv har saaledes i henved 30 Aar virket ved Havnevæsenet, og i denne lange Tid har han ved sin Dygtighed og sit elskværdige Væsen vundet sig mange Venner saavel blandt Personalet i Havnen som mellem Havnens mange Kunder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sømandshøjskolen har haft et godt Aar

Sømandshøjskolen i Svendborg har udsendt sin Aarsberetning for 1944. I Indledningen hedder det: »Saa gik ogsaa det Skoleaar, og sjældent har vi haft et, der gik bedre. Vi havde ialt 78 Elever fordelt paa to Hold. Vi havde megen Glæde af disse to Hold. De var saa dygtige og faldt fra Begyndelsen saa godt ind i hele Aanden og Tonen paa vor Højskole, saa vi ikke havde nødig at bortevisen nogen«.

Takket være rundhaandede Gaver fra »Brødrekredsen paa Havet« og Venner rundt om i Landet har Skolen klaret Dyrtiden og endda haft Raad til at fortsætte med de tidligere paabegyndte Moderniseringsarbejder paa baade Bygning, Inventar og Øvelsesskib. Dette sidste er, hedder det i Beretningen, »fikset op, saa det nu er en Pryd for Havnen og en Fryd for Øjet«.

Kulteren »Neptun« og Øvelsesskibet »Arken« har ydet god Tjeneste ved Undervisningen, som omfatter følgende Fag: Dansk, Regning, Engelsk, Historie (frie Foredrag), Navigation, Geografi, Naturlære, Maskinlære, Samfundslære, Meteorologi, Søvejsregler, Sundhedslære, Signallære, praktisk Sømandskab, Sløjd og Gymnastik, ialt 40 Timer ugentlig. Paa en tre Maaneders Sommerskole for Begyndere undervises der i praktisk Sømandskab, Sløjd, Dansk, Regning, Geografi, Signaltjeneste og Sundhedslære.

Elever, baade af Sommer- og Vinterholdet, vil kunne gøre sig stor Forventning om at opnaa Hyre med Skibe fra Svendborg og Omegn, og Skolen søger fremdeles at hjælpe dem til Rette, indtil Forberedelsen til Styrmandseksamen kan paabegyndes efter 48 Maaneders Sejlads. Skolen søger ogsaa at hjælpe sine tidligere Elever til at sammenspare de dertil fornødne Midler.

I Beretningen rettes der en særlig Tak for Hjælp i Aarets Løb, ydet af Skibsrederne *Alfred Petersen*, *Marstal*, og *A. P. Møller*, København, Navigationsdirektør *H. A. Gulldammer*, Staten, Skrikes Stiftelse, Svendborg Amls Skolefond, Svendborg By og Havneudvalg, Skibsbygmester *Ring Andersen*, Foreningen til Søfartens Fremme, Indenlandsk Sømandsmission og Broderkredsen paa Havet samt ikke mindst til de mange, der tog Elever fra Skolen i Tjeneste ombord.

I et ledsagende Brev skriver Forstander *L. Bollerup Sørensen* bl. a.: »Vi ser det som vor Opgave at give Eleverne de første Begyndelsesgrunde i praktisk og teoretisk Sømandskab samt at opdrage dem til kristne Søfolk. I disse Tider, hvor saa mange Farer lurer paa Sømandene, og hvor deres Nerver trues med at blive ødelagt af Kri-

gens Rædsler, trænger Sømandsstanden til aandelig Hjælp og Vejledning, og derfor er det os en særlig stor Glæde, at saa mange Unge netop nu gaar gennem vore Døre. Den 1. April begynder et nyt Kursus paa tre Maaneder, hvor der endnu er Pladser ledige. Dette Kursus er særlig beregnet paa Ungdommen, som ikke har været til Søs før. De vil ombord paa vort Øvelsesskib »Arken« faa de første Grundregler om Sømandslivet, lære at kende forskellige Betegnelser ombord i et Skib, lære at færdes i Rigningen, og de vil faa Timer i praktisk Skibmandsarbejde. Desuden vil de i vore Baade lære at ro og vrikke, og paa Skolen vil de om Formiddagen blive undervist i teoretiske Skolefag.«

Skelskør Sømandsforening

Skelskør Sømandsforening, der tæller 39 ordinære og 26 bidragydende Medlemmer, har sidste Aar understøttet 8 Enker og 3 Medlemmer med tilsammen 930 Kr. og slutter sit Regnskab med et Overskud paa 1966 Kr. Foreningens Formue udgør 19.361 Kr. Af dens Legater er der sidste Aar ydet Understøttelse til 10 Personer.

Aalborg Skipperforening

Paa en ekstraordinær Generalforsamling har Aalborg Skipperforening vedtaget at oprette en Byggefond med det Formaal efter Krigen at bygge en Stiftelse for Skipperenker og gamle Skipper. Bygningen skal indeholde ca. 20 Lejligheder, hver bestaaende af en Stue og en Alkove. De fleste af de tilstedeværende tegnede sig straks for rundelige Bidrag til Fonden, og man haaber paa Støtte fra interesserede Institutioner og Personer.

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Februar afholdte Haandværksprøve var indstillet 40 Eksaminander; heraf mødte 39, hvoraf 38 bestod.

Fyrmesteren som Skolelærer

Det er svært at skaffe en duelig Skolelærer til den lille Ø Hesselø. Den sidste, der forsøgte sig, blev træt af Ensomheden efter et Par Maaneders Forløb. Nu har Fyrmesteren paa Øen paataget sig indtil videre at sørge for Oplysningen.

Dødsfald

Forstander for Grenaa Navigationsskole, Navigationslærer *Emil Andersen*, er død efter lang Tids Sygdom, 65 Aar gammel. Den Afdøde, der i sin Tid oprettede Navigationsskolen i Grenaa, har i Aarens Løb drevet den betydeligt frem. Han var Formand for Grenaa Fiskeriforening.

*

I en Alder af 84 Aar er en tidligere Aabenraa-Sømand, Kaptajn *Asmus Knutzen*, Hamborg, afgaaet ved Døden efter kort Tids Sygdom. Han var Landmandssøn fra Felsted ved Aabenraa og gik som ung Mand til Søs. Efter nogle Aar paa Langfart med store Sejlskibe tog han sine nautiske Eksaminer fra Styrmandsskolen i Aabenraa, og her tog han ogsaa fast Bopæl med sin Familie indtil Aar 1908. Han sejlede som Skibsfører paa Kinakysten og paa det daværende Tysk Øst- og Sydvestafrika, og da hans Skib blev overtaget af Hamborg—Bremen—Afrikalinien, fulgte han med og virkede som Skibsinpektør, indtil han for 16 Aar siden tog sin Afsked. Han blev begravet paa sin 84 Aars Fødselsdag.

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

BEKENDTGØRELSE

Af »Emile Robins Legat til Redningsbelønning: vil en Portion stor 700 Kr. kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1944 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 1945.

Justitsministeriet, den 23. Februar 1945.

EN ANDEN MAGNETISK POL?

Tilstedeværelsen af en anden magnetisk Pol i det arktiske Omraade opgives at være bekræftet af Materiale, som er indsamlet af en af Rusland udsendt Ekspedition.

Teoretisk set er det ikke udelukket, at der i Jordklodens Indre kan findes to magnetiske Systemer med hver sin Nordpol paa Jordens Overflade. Det er dog højt usandsynligt, og det mest trolige er, at Russerne har fundet et Punkt eller et Omraade med usædvanlig store magnetiske Afvigelser. En saadan Opdagelse kan være af meget stor Interesse. Det kan f. Eks. dreje sig om Malmrigelighed af kæmpemæssige Dimensioner eller om en gigantisk Meteorsten, der ligger nedgravet her.

Videnskabsmændene afventer med stor Interesse nærmere Oplysninger om denne Sag.

To Lejdeskibe hjem

Yderligere to Lejdeskibe er kommet ind paa svensk Territorium, nemlig »Falsterbohus« og »Chile«. »Falsterbohus« har indtaget Last i Havne ved den mexicanske Bugt. Lasten bestaar af Olie til Forsvaret samt mindre Partier Stykgods. Motorskibet »Chile« har i Buenos Aires og Montevideo lastet hovedsagelig Hørfrø, Fedevarer, Uld samt Huder og Skind.

Officielt

Dampskibs Aktieselskabet »Nautic«, København, har ladet indregistrere følgende Skorstensmærke: Gul Skorsten med rødt Bælte umiddelbart under en sort Top. I det røde Bælte paa hver Side et hvidt, cirkelformet Felt, hvori Bogstavet N i rødt.

Fiskerihavn ved Karrebæksminde

Stads- og Havneingeniør Frandsen i Næstved har udarbejdet et Projekt til 430.000 Kr. til en Fiskerihavn ved Karrebæksminde. Havnens Dybde varierer fra 1,25 til 3 Meter. De interesserede Parter har vedtaget at arbejde for Gennemførelse af Projektet.

FRA SØRETTNERNE

En mindre Grundstødning

A. P. Møllers Damp »Effe Mærsk« grundstødte den 31. Januar paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul. Kaptajn P. T. Eriksen afgav i den Anledning Søforklaring i Sø- og Handelsretten. Han forklarede, at det var Meningen, at man vilde ankre op ved Vestborg, men paa Grund af Storm sejlede man videre for at ankre ved Refsnæs. Lige inden man naede Ankerpladsen mærkedes en Skrabning under Bunden, men det viste sig, at Skibet var tæt. Aarsagen til Grundstødningen var, at Strømmen havde forsat Skibet.

En Paasejling i Bomløbet

Ved Sø- og Handelsretten afgav Kaptajn J. Petersen, der er Fører af Vandbaaden »Capduen«, Søforklaring i Anledning af, at Motorbaaden »Clara« den 7. Februar paa-sejledes i Bomløbet og sank. Kaptajn Petersen forklarede, at »Clara« var forløjlet til »Capduen«s Styrbordslaaring.

Man sejlede med mindsket Fart og saa, at en tysk Marinebaad, der laa forløjlet ved Bombroen, gjorde klar til at sejle. »Capduen« afgav langt Varselssignal, men Marinebaaden bakkede uden forud at have givet Signal og ramte »Clara« temmelig haardt paa Styrbordsside. »Clara« begyndte at trække Vand, og man bugserede den ind til Søndre Toldbod. Zone-Redningskorpset blev tilkaldt for at pumpe Fartøjet læns, men det sank, inden Assistanzen naede frem.

Isen havde flyttet Vageren

M.s. »Herkules« af Næstved grundstødte den 17. Februar ved Kallehave paa Rejse fra Bandholm til København med Byg. Kaptajn T. Tuxen Petersen forklarede under et Søforhør, at han styrede efter den hvide Vager ved Sdr. Knigge. Pludselig tog Skibet Grunden, og det viste sig senere, at Vageren af Isen var flyttet en halv Sømil. Paketten »Fejø« af Marstal forsøgte at slæbe Skibet af Grunden, men uden Resultat. Den næste Dag kom m.s. »Leda« af Nykøbing F. til Stedet og forsøgte sammen med »Fejø« at bringe »Herkules« flot, men Forsøget mislykkes atter. Man lægtede en Del af Lasten over i en Motorjagt og i en Baad, men først den 20. Februar kom »Herkules« flot.

PERSONALIA

25 Aars Jubilæer

I Gaar fejrede Maskinchefen paa Dalum Papirfabrik Sv. Aa. Thorup Sivertsen 25 Aarsdagen for sin Ansættelse ved Fabriken. Efter at have taget sine Maskinisteksaminer sejlede han i Aarene fra 1908 til 1913 i Det Forenede. Han blev derefter ansat i Københavns Kommune og var en Tid ved Slagelse Vandværk, indtil han i 1920 kom til Dalum.

*

Det er i disse Dage 25 Aar siden, at Radiotelegrafist Jens Morre Nørgaard fik sit Certifikat. Han havde sejlet en kort Tid i Det Forenede, men traadte saa ind i C. K. Hansens Rederi. I 1923 afmønstrede han for at overtage en Stilling i Land, men mænstrerede tre Aar senere ud med et af Det Forenedes Skibe og gik senere over til Ø.K. Indtil den 9. April 1940 gjorde han Tjeneste om Bord i Motorskibet *Fionia*. I de sidste Par Aar har han arbejdet for Geodætisk Institut.

Søværnet

Overpolitibetjent i Søværnet Johannes Peder Kristian Hansen er der meddelt Afsked paa Grund af Alder fra Udgangen af Maj 1945 med Pension efter Tjenestemandsløven.

Maskinmester af 2. Grad i Reserven Rasmus Herman Marius Sørensen er der meddelt Afsked af Søværnets Reserve paa Grund af Alder fra Udgangen af Maj 1945.

Materielmester af 2. Grad Frantz Marius Bjørkelund fratræder ved Udgangen af Maj 1945 paa Grund af Alder Stillingen som Materielmester af 2. Grad i Søværnet.

Marineministeriet har bevilget, at Artilleri-Kvartermester af 2. Grad i Søværnet Poul Eilert Honum forbliver stannende uden for Nummer i et Aar fra 1. April 1945.

Marineforeningen

Marineforeningens Lokalfdeling Nr. 838 er nu oprettet i Marstal. Til Formand er valgt Kaptajn *Gotfredsen*.

Officielt

Det meddeles, at Gerda Andersen ved Aktieselskabet Frederikssund Skibsværft har faaet Prokura i Forbindelse med en af de andre Prokurister.

Krigsforsikringen af Havne

Handelsministeriet har i Henhold til Bestemmelse i Lov om Krigsforsikring af Havne udnævnt Direktør V. Johansen, Skive, til Medlem af Forvaltningsnævnet for Krigsforsikringen af Havne.

Odense Havn

Formand Jens Jespersen ved Odense Kanal er fra 1. Marts ansat som Vejformand ved Odense Havn. Hans Efterfølger som Formand ved Kanalen bliver fast Arbejdsmand ved Kanalen Aage Chr. Hansen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:
MOGENS NYHOLM

Telefon Central 17030
samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4
København



Telegr.-Adr. »Marlusone

Telefon Central 12057

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller RØD

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kopperstof for Træskibe
Patent Manje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.
Telefon: Central 13770.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 1. Marts 1945.

Nr. 9.

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

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

Danmark.

620. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/463 1945 udgaar.

Forkortelser:

Blk.	betyder	Blink.
ED.	—	Eksistens tvivlsom.
El. hv.	—	Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
El. r.	—	Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
Fl.	—	grønt Flag.
Fmk.	—	Formørkelse.
Forg. efts.	—	Forgæves eftersøgt.
Jspir. hv.	—	Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
Jspir. r.	—	Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
L.-Flt.	—	Lys- og Fløjtetønde.
L.-Klt.	—	Lys- og Klokketønde.
Lt.	—	Lystønde.
M.	—	Mast.
o. V.	—	rager op over Vandet.
PD.	—	Plads tvivlsom.
Skfh.	—	Skibsfartshindring.
Tbt.	—	Topbetegnelse.
Uvh.	—	Undervandshindring.
Vg.	—	Vrag.
Vglt.	—	Vraglystønde.
Vgt.	—	Vragtønde.
Vgv.	—	Vragvager.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Østersøen.							
54° 46'	10° 21'				P. D.		
54° 45',8	10° 30',5	5,5	Vgl. S.-Tbt., S. f. Vg.	185	Uvh.	1525	1942
54° 46',8	10° 39',2					1554	1944
54° 39',5	10° 40',2					1858	1940
54° 39',4	10° 42',2						
54° 38',0	10° 41',5				o. V.	369	1945
54° 37'	10° 41'					497	1943
54° 43',7	10° 48',2						
54° 43',8	10° 48',3						
54° 37',4	11° 41',3				Skfh. o. V.	1196	1944
54° 32',9	12° 07',2	8,3		162, 187, 188.		1606	1944
54° 50',1	12° 15',0					1376	1943
54° 46',8	12° 29',5					1423	1944
55° 01'	12° 42'					1808	1943
55° 01',8	12° 32',5					370	1945
						El. hv. + Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	187.
55° 06'	12° 31'				M. o. V.		
55° 13',6	12° 19',1					1427	1942
55° 15',1	12° 42',8				Forg. efts.	1555	1944
55° 15'	12° 43'					1515	1944
55° 09',4	12° 45',5				P. D.		
55° 09'	12° 44'	4,3	midlt. Afm.			694	1944
55° 14',9	14° 50',8					1498	1943
54° 51',0	14° 51',3					396	1940
55° 01'	14° 44',6					1464	1942
55° 20'	12° 53',3					3754	1939
55° 11',5	13° 13',0					762	1944
55° 13',4	13° 14',2	12	188, 180, 181.	Uvh.		1449	1941
55° 17',5	13° 53',5				935	1944	
55° 22',3	14° 03',5				1080	1941	
54° 31',3	13° 54',1				724	1943	
			Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.				
54° 35',3	13° 39',5	15		201, 188.		1231	1941
54° 37',5	13° 46',0					433	1942
54° 53',3	13° 40',0					1628	1944
54° 31',1	12° 56',2	6,5	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.			1247	1944
54° 52'	12° 54'					868	1944
54° 36',5	12° 45',5		Vgt.			2504	1940
54° 50',0	12° 45',0		Vgv. W.-Tbt., W. f. Vg.	187, 188.		421	1945
54° 49',1	12° 42',7				M. o. V.	1607	1944
54° 49',7	12° 42',2		Vgl. E.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , ENE. f. Vg.	187, 188		420	1945
54° 49',5	12° 40',7					545	1945
54° 47',7	12° 42',8					1623	1944
54° 47',5	12° 37',5				Forg. efts.	2241	1940
54° 46',2	12° 41',0		Vgl. E.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	187, 188.	M. o. V.	1470	1944
54° 46',1	12° 40',6		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.		544	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 44',5	12° 43',0		Vgl. W.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	187, 126, 180.		927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vgl. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.		822	1944
54° 42',1	12° 37',2		Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s , NE. f. Vg.	187, 188.	<i>W.-fra kommende</i> Skibeskal passere Vgl. i mindst 150 m Afst. om Bb. <i>E.-fra kommende</i> Skibeskal passere Vgl. i mindst 60 m Afst. om Bb.	480	1945
54° 41',1	12° 32',9		Vgl. E.-Tbt., To-Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.-Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		<i>N. f. Vg.:</i> Vgl. N.-Tbt., To-Blk. 15 ^s . <i>S. f. Vg.:</i> Vgl. S.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygn. o. V. <i>Gennemsejlingsaabning afm. S. f. Vg.:</i> <i>N.-lige Lt.:</i> sort L.-Flt., S.-Tbt. rød To-Blk. 7 ^s . <i>S.-lige Lt.:</i> rød Lt., N.-Tbt. hvidt En-Fmk. 5 ^s .	1642	1944
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.			1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal passeres S. om Vg.	1736	1942
54° 19',8	12° 05',2		Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s , S. f. Vg.			877	1944
54° 20',5	12° 04',5		Rød Bøje.			538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 13',8	12° 05',3		Vgl. W.-Tbt., Et-Blk. 6,5 ^s . W. f. Vg.			185	1942
54° 13'	11° 25'					481	1945
54° 00',7	10° 55',0		Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.		2 M. o. V.	1644	1940
54° 22',8	11° 10',7				2 M. o. V.	1597	1942
54° 28'	11° 33'				Uvh.	1629	1944
54° 29',6	11° 24',3	5	Bøje.			1151	1944
54° 34',2	11° 14',3					704	1944
54° 35',8	11° 02',6				Uvh.	2215	1940

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.			
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar		
54° 34',6	10° 56',4	10	<i>NNW. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 s. SSE. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 s. N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 s. S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 s.</i>	185.	M. o. V. o. V.	775	1944		
54° 26',7	10° 42',4					1434	1944		
54° 27',4	10° 38',0					1261	1942		
54° 34',3	10° 48',2					988	1944		
54° 33',7	10° 45',5					988	1944		
54° 33',6	10° 40',9					906	1944		
54° 32',5	10° 35',1					185.	Man skal altid passere Vg. paa sin Bb. Side.	1339	1944
54° 32',4	10° 34',2					185	Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940
54° 33',3	10° 28',6					185	Vgt. S.-Tbt. Vgt. N.-Tbt. To- Blk. 9 s., N. f. Vg.	1645	1940
54° 31',1	10° 31',3							263	1945
54° 31',2	10° 28',1	185	Vgt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 s. SE. f. Vg.	363	1945				
54° 28',4	10° 29',6	185.	Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.	1595	1942				
54° 30',0	10° 25',2			2270	1940				
54° 28',2	10° 27',5			907	1944				
54° 29',3	10° 25',8	185.	Vgt. E.-Tbt., To- Blk. 7 s. ENE. f. Vg.	1136	1944				
54° 27',7	10° 18,9			947	1944				
54° 28',7	10° 14',6			1505	1940				
54° 27',4	9° 54',9			482	1945				

Sundet.

56° 05',9	12° 31',0	10,2 7,8 13,2 5,0 6,0 9,0	Afm. med Strøm- bøjer. Vg. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	131, 130, 125. 133, 132, 130. 133, 132, 130. 132, 130. 133, 132, 130.	Forg. efts. Forg. efts. Forg. efts. Uvh. Forg. efts. Uvh.	1308	1944
56° 05'	12° 34'					1432	1940
55° 52',0	12° 36',6					1282	1944
55° 46',3	12° 39',9					2865	1940
55° 41',7	12° 41',0					927	1943
55° 41',5	12° 41',1					323	1943
55° 40',5	12° 41',8					1152	1942
55° 38',7	12° 40',6					438	1944
55° 38',7	12° 41',1					1221	1941
55° 41',0	12° 49',8					1352	1943
55° 34',5	12° 48',0	1377	1940				
55° 32',2	12° 39',9	1199	1943				

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Jspir. hv. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	Vinterafm.	456	1945
55° 30'	12° 37'				P. D.		
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.		1387	1942
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	2 M. o. V.	1230	1943
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.		1616	1944
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	M. o. V.	1159	1944
55° 23'	12° 35'				Forg. efts.	399	1944
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. V.			1649	1942
55° 29',6	12° 27,8		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		M. o. V.	1566	1944
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.		1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	Jvf. <i>Svensk</i> Kort Nr. 271.	1001	1941

Smaalandsfarvandet.

54° 51',8	12° 13',0					2897	1940
54° 58',7	11° 52',1	0				1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.		1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.		1550	1944
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.		1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.		1645	1944
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.		1025	1943
55° 06',0	11° 19',0				Forg. efts.	508	1944
55° 07',9	11° 13',2	7,6		142, 160, 140.		1178	1942
55° 10',2	11° 17',4	10,2		143, 160, 140.		817	1944

Store-Bælt.

55° 43',1	10° 47',2				Uvh.	542	1944
55° 16',4	10° 53',4				Jernbanevogn	358	1942
55° 16',2	11° 01',3	14,6		143, 141, 142. 140.		550	1942
55° 13',7	10° 57',7				Forg. efts.	1092	1943
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140, 126, 180.		1323	1944
55° 08',1	11° 02',0		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.	2 M. o. V. Vinterafm.	401	1945
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140, 126.		1123	1943
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942
55° 00',2	11° 03',1				Forg. efts.	655	1942
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185, 126.		1669	1943
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	o. V.	894	1943
54° 58',4	10° 56',8		Vintersøm. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	o. V. Vinterafm.	506	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	Vg. sprængt i 2 Dele. Afst. 170 m mellem De- lene.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8		Vintersøm. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg. El hv.	142, 140, 185.	1 M. o. V. Vinterafm.	507	1945
54° 50',8	10° 58',9				o. V.	1617	1944
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7						
54° 47',0	10° 53',1				Ponton.	716	1942

Farvandet Syd for Fyn.

54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170, 142.		1837	1940
55° 03',4	10° 37',3		Klar Lanterne, grønt Flag.		2 M. og Skorsten o. V.	1369	1944
55° 01',4	10° 13',9				Skfh.	914	1944

Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114, 103, 150, 125, 100.		950	1944
55° 33',3	9° 46',7				Uvh.	1378	1940
55° 26',	9° 42',				P. D.		
55° 21',5	9° 43',8				Forg. efts.	2463	1940
55° 21',0	9° 43',3	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.			1128	1943
55° 21',	9° 41',				Forg. efts.	2247	1940
55° 03',	9° 52',				Skfh.	818	1944
54° 59',5	10° 02',0				2 Vg.	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.		1653	1940
54° 53',0	9° 36',0		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	154, 152, 150.	Man skal altid gaa N. om Vglt.	556	1945

Kattegat.

56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.		1589	1943
56° 11',3	12° 17',0					411	1943
56° 18',	12° 17',					1646	1944
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.		917	1944
56° 13',8	12° 11',6		Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	130, 102, 100.	M. o. V.	707	1944
56° 14',5	12° 09',					1057	1943
56° 19',	11° 52',				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09',	11° 49',				Uvh.	616	1941
56° 04',	11° 43',				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.		1467	1943
56° 03',5	11° 34',				Lossebom o. V.	1574	1944
56° 13',	11° 29',				Forg. efts.	1284	1944
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.	Skfh.	1204	1943

Maanedsoversigt Nr. 3

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

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 1. Marts 1945.

Danmark.

1945

- 1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
- 1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
- 1/3 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
- 2/361 } Farvande.
- 3/368 }
- 9/620 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i *danske* og nærliggende
- 5/462 } Farvande.
- Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre *danske* Farvande.

I. Østersøen.

1945

- 1/5 } *Østersøen* E.-lige og mellemste Del. Operationsomraade udvidet. Advarsel.
- 1/6 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.
- 1/7 }
- 1/8 *Danmark. Langeland SW.-Kyst. Bagenkop Havn* Indsejling. Tilsanding.
- 6/516 *Danmark. Lolland. Lundehøje Fiskerihavn (Krambes Havn).* Dybde midlertidigt aftaget.
- 8/588 *Danmark. Fakse Bugt. Feldskov Rev.* Sømærke midlertidigt i Uorden.
- 1/9 *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
- 8/589 *Danmark. Bornholm NE.-Kyst. Tejn Havn.* Oplysning om Havnen.
- 9/622 *Danmark. Bornholm SW.-Kyst. Bakkerne* Baadehavn. Tilsanding.
- 1/11 *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.
- 1/12 *Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen.* Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
- 8/591 *Sverige. Karlshamn* Indsejling. Forbudt Omraade.
- 1/13 *Sverige. Karlskrona W.-lige* Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
- 1/14 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.
- 1/15 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/16 *Sverige. Karlskrona S.-lige* Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
- 1/17 *Sverige. Karlskrona Red.* Torpedoindskydningsbaner.
- 1/18 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Oplysning om Skydebane.
- 1/19 } *Sverige. Öland E.* Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
- 1/20 }
- 1/21 *Sverige E.-Kyst.* Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod
- Luftmaal kan finde Sted.
- 1/22 *Sverige. Ozelösund.* Skydeøvelser.
- 1/23 *Sverige. Ozelösund. Marsviken.* Bombekastningsøvelser.
- 1/24 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
- 1/25 } *Sverige. Gotland. Fårösund.* Indsejling spærret.
- 1/26 }
- 1/27 *Sverige. Hävringe—Krdkelund.* Miner udlagt.
- 1/28 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden.* Arbejder med Dykker.
- 1/29 *Sverige. Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Ozelösund.* Forbud mod Ankring.
- 1/30 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko.* Lodsartøjs Plads.
- 1/31 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär.* Forbudte Løb.

1945

- 1/32 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Miner udlagt. Advarsel.
 1/33 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Hårefjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.
 1/34 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Skydeøvelser.
 1/35 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Stockholm* Havn og *Alvik*. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.
 1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/37 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
 1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Vazholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
 1/39 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. *Arholmalobet*. Forbud mod Ankring.
 1/40 Sverige. *Södra Kvarken*. Minespærring. Advarsel.
 1/41 Sverige. *Öregrunds Skærgaard*. Forbud mod Ankring.
 1/42 Sverige. *Öregrunds Skærgaard*. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
 1/43 Sverige. *Öregrundsgrepen*. Lodstjeneste indstillet.
 1/44 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Löfstabukten N.* Skydeøvelser.
 1/45 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Skutskär ENE*. Skydeøvelser.
 1/46 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Gävle*. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
 1/47 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Luleå Skærgaard*. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
 4/434 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Luleå E.* Skydeøvelser.
 1/48 Sverige. *Bottniske Bugt*. *Luleå* Havn. *Tjuvholmsundet*. Uddybningsarbejder.
 1/49 Finland. *Skärgårdshavet*. *Aland*. 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*. Sejladsforskrift.
 1/56 Tyskland. *Memel Anduvning*. Skydeomraade.
 1/57 Tyskland. *Memel*. *Seetief*. Forbud mod Ankring.
 1/58 Tyskland. *Cranz N.* Spærret Omraade.
 1/59 Tyskland. *Brüsterort*. Skydeomraade. Oplysning om Skiver og Tønder.
 1/60 Tyskland. *Königsberger Seekanal*. Sejladsforskrift.
 1/61 } Tyskland. *Pillau Anduvning*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/62 }
 1/63 Tyskland. *Pillau Anduvning*. Lodstvang.
 1/64 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Pillau W.* Undervandshindringer udlagt. Advarsel.
 1/65 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Pillau W. t. S.* Skibsfartshindring udlagt.
 1/66 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Kahlberg*. Forbudt Omraade.
 1/67 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Kahlberg*. Forbud mod Ankring og Fiskeri. Afmærkning.
 1/68 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Gotenhafen*. Sejladsforskrift.
 1/69 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Gotenhafen*. Signal ved Passage af *Hela*.
 1/70 Tyskland. *Danzig Bugt*. Skydeøvelser.
 1/71 } Tyskland. *Danzig Bugt*. *Putziger Wiek*. Forbudte Omraader og Ankerpladser. Oplysning
 1/72 } om Ankerplads. Sømærker udlagt.
 1/73 Tyskland. *Putziger Wiek*. *Hexengrund*. Skydeomraade.
 1/74 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Putziger Wiek*. Skydeøvelser.
 1/75 Tyskland. *Danzig Bugt*. *Putziger Wiek*. Spærret Omraade.
 1/76 Tyskland. *Stolpmünde W.* Skydeøvelser.
 1/77 Tyskland. *Stolpmünde NW*. Skydeplads. Advarsel.
 1/78 Tyskland. *Stilo—Jershöft*. Forbudt Omraade.
 7/548 Tyskland. *Jershöft NW*. Forbudt Omraade.
 1/80 Tyskland. *Nest*. Fast Skydeomraade.
 1/81 Tyskland. *Nest*. Skydeøvelser.
 1/82 Tyskland. *Rügenwalde W.* Fast Skydeomraade.
 1/83 Tyskland. *Kolberg E.* Skydeøvelser.
 1/84 Tyskland. *Kolberg NE*. Spærret Omraade.
 1/85 } Tyskland. *Kolberg N.* Skydeomraade.
 1/86 }
 1/87 Tyskland. *Kolberg NW*. Fast Skydeomraade.
 1/88 Tyskland. *Kolberg NW*. Skydeøvelser.
 1/89 Tyskland. *Swinemünde*. Advarsel til Søfarende.
 1/91 Tyskland. *Stettiner Haff*. *Grosses Stettiner Haff*. *Haffrinne E.* Forbudt Omraade.
 1/92 Tyskland. *Greifswalder Oie*. Forbudt Omraade.
 1/93 Tyskland. *Greifswalder Bodden* Anduvning. Spærret Omraade.
 1/94 Tyskland. *Rügen E.-Kyst*. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/95 Tyskland. *Rügen NE*. Sejladsforskrift.
 1/96 Tyskland. *Darßer Ort W.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/97 Tyskland. *Stralsund W.-lige Sejlløb*. *Prohner Wiek*. Skydeomraade.
 1/98 Tyskland. *Warnemünde W.* Skydeøvelser.
 1/99 Tyskland. *Mecklenburg Bugt*. Skydeomraader.
 7/550 Tyskland. *Wismar Bugt*. *Poel Øen*. *Timmendorf*. Oplysning om Lodstjenesten.
 1/100 Tyskland. *Mecklenburg Bugt*. *Wismar Bugt*. Skydeøvelser.

1945

- 1/101 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade. Oplysning om Afmærkning.*
- 1/102 *Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Bollenhagen—Rosenhagen. Fareomraade.*
- 1/103 *Tyskland. Neustädter Bugt. Fareomraade.*
- 1/104 *Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.*
- 1/105 *Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/106 *Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.*
- 1/107 *Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*
- 1/108 *Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/109 *Tyskland. Kiel Havn. Holtenau Red. Forbud mod Ankring.*
- 1/110 *Tyskland. Kiel Havn. Mollenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.*
- 1/111 *Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.*
- 1/112 } *Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.*
- 1/113 }
- 1/114 *Tyskland. Eckernförde Bugt. Sømærke udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*

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

1945

- 8/597 *Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget. Afmærkning flyttet.*
- 7/578 *Danmark. Sundet. Hornbæk Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.*
- 1/116 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.*
- 1/117 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Kabel udlægges.*
- 1/118 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.*
- 4/454 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnofyr midlertidigt forandret.*
- 5/501 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.*
- 1/120 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.*
- 6/529 *Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 1/121 *Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.*
- 1/122 *Danmark. Sundet. Humlebæk Havn. Dybde aftaget.*
- 1/123 *Danmark. Sundet. Sletten Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 2/365 *Danmark. Sundet. Rungsted Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 1/125 *Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Dybde aftaget.*
- 1/126 *Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Forbudt Omraade.*
- 1/127 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
- 1/128 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktsø. Fyr tændt.*
- 4/438 *Danmark. Sundet. København. Lystbaadehavnen i Svanemollebugten. Fyr midlertidigt slukket.*
- 1/129 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.*
- 1/130 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.*
- 1/131 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
- 1/132 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/133 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekrone N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.*
- 1/135 *Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.*
- 1/136 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.*
- 1/137 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spærring udlægges.*
- 1/138 *Danmark. Sundet. Flakfort. Forbudt Omraade.*
- 1/139 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*
- 1/140 *Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb. Forbud mod Fiskeri.*
- 9/623 *Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro. Dybde midlertidigt aftaget.*
- 1/141 *Danmark. Sundet S.-lige Del. Spærring udlagt.*
- 1/142 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
- 1/143 *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.*
- 1/145 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.*
- 1/146 *Sverige. Sundet. Helsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
- 1/147 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
- 1/148 *Sverige. Sundet. Flintarenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
- 1/149 *Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.*
- 1/150 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindro Sandforskydning. Sømærker flyttet.*
- 8/601 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Nyord Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget.*
- 9/624 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
- 1/152 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masnedsundbroen.*
- 1/153 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Lolland. Guldborg Bro. Dybde aftaget.*
- 1/154 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Urne Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.*

1945

- 1/155 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Oms Sund.* Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
- 1/156 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn.* Dybde aftaget.
- 4/458 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord.* Indsejling. Sømærke forsvundet.
- 4/459 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord.* Indsejlingsbaake i Uorden. Advarsel.
- 1/157 *Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn.* Dybde i Indløb aftaget.
- 8/602 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Havn.* Oplysning om Dybde.
- 1/158 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.
- 1/159 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord.* Nyborg Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 8/603 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N.* Fyr midlertidigt fjernet.
- 1/160 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.
- 7/554 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn.* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/161 *Danmark. Store-Bælt. Fyn E.-Kyst. Lundeberg Havn.* Indsejling. Dybde.
- 1/162 *Danmark. Store-Bælt. Oms Havn.* Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.
- 6/532 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Birkholm Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/163 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
- 5/484 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Fyn S.-Kyst. Ballen Bro.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/164 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing Havn.* Oplysning om Dybde.
- 1/165 *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.
- 1/166 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn.* Indsejling. Oplysning om Dybde.
- 1/167 *Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen.* Oplysning om Lods.
- 1/168 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
- 1/169 *Danmark. Lille-Bælt. Hejlsminde Havn.* Tilsanding.
- 5/485 *Danmark. Lille-Bælt. Assens Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 8/604 *Danmark. Lille-Bælt. Aarø Sund. Aarøsund Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/170 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/171 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbudt Omraade.
- 8/605 *Danmark. Lille-Bælt. Sønderborg Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 1/172 *Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Fægehavn.* Oplysning om Dybde i Indsejlingen.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1945

- 2/178 *Danmark. Kattegat. Raageleje NNW.* Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
- 2/179 *Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested.* Radiofyr midlertidigt nedlagt.
- 2/180 *Danmark. Isefjord. Hundested Havn.* Oplysning om Dybde.
- 9/625 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
- 2/182 *Danmark. Isefjord. Lynæs Havn.* Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 7/557 *Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Skuldelev Bro.* Tilsanding.
- 1/176 *Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E.* Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/183 *Danmark. Isefjord. Holbæk Havn.* Dybde i Indsejlingsfyrlinie normal. Oplysning om Dybde i Trafikhavn.
- 2/184 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
- 2/185 *Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne.* Hus ødelagt.
- 8/607 *Danmark. Kattegat. Neksø Bugt. Havnsø Anlægsmlø.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/188 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Bregner Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 7/559 *Danmark. Kattegat. Æbelø Havn.* Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/189 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N.* Klokketønde midlertidigt inddraget.
- 2/191 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sølwig Bro.* Dybde aftaget.
- 2/192 *Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 2/193 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Ledefyr midlertidigt i Uorden.
- 2/194 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/197 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Dybde aftaget. Advarsel.
- 2/198 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/199 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr paa Kornpiere midlertidigt slukket.
- 2/200 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr midlertidigt slukket.
- 2/201 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.
- 3/408 *Danmark. Kattegat. Aarhus Lystbaadehavn.* Fyr midlertidigt slukket.
- 6/542 *Danmark. Kattegat. Aarhus Lystbaadehavn.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 5/488 *Danmark. Kattegat. Sletterhage Lys- og Fløjtetønde i Uorden.*
- 2/202 *Danmark. Kattegat. Grenaa Havn.* Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/203 *Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr.* Radiofrekvens midlertidigt forandret.
- 2/204 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord.* Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/205 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord.* Dybde i Sejløb midlertidigt aftaget.
- 2/206 *Danmark. Kattegat. Mariager Fjord.* Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
- 9/627 *Danmark. Kattegat. Hadsund Fiskerihavn.* Dybde midlertidigt aftaget.

1945

- 4/442 Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.
- 2/207 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskeib.
- 2/208 Danmark. Kattegat. Als Odde N. Øster-Hurup Fiskerihavn. Dybde i Havnen aftaget.
- 9/630 Danmark. Kattegat. Jylland E.-Kyst. Asaa Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/210 Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/211 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/212 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
- 2/213 Danmark. Kattegat. Hirschholm NW. Sømærke forsvundet.
- 2/214 Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.
- 2/366 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/215 Danmark. Kattegat. Skagens Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/216 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.
- 7/561 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr slukket indtil videre.
- 6/538 Danmark. Kattegat. Læsø. Forbudt Omraade.
- 2/217 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
- 2/218 Danmark. Kattegat. Læsø. Østerby Havn. Dybde aftaget.
- 2/219 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Sejlads gennem minespærret Omraade.
- 2/220 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
- 2/221 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Forskrifter for Sejlads inden for Mincomraadet mellem Breddeparallelernerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved Sveriges W.-Kyst.
- 2/222 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
- 2/223 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/224 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/225 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/226 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Læmolo opføres.
- 2/227 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.
- 2/228 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.
- 2/229 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 2/230 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
- 2/231 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duo d'Alber fjernet af Isen.
- 2/232 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 2/233 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/234 Danmark. Limfjorden. Skive Havn. Dybde aftaget.
- 2/235 Danmark. Limfjorden. Mors. Ørodde Bro. Tilsanding.
- 7/562 Danmark. Limfjorden. Mors. Ejerslev Udskibningssted. Tilsanding.
- 7/563 Danmark. Limfjorden. Mors N.-Kyst. Sundby Tovbane. Dybde aftaget.
- 2/236 Danmark. Limfjorden. Vilsund Anlægsbro. Dybde aftaget.
- 5/491 Danmark. Limfjorden. Dover Odde Anlægsbro. Dybde midlertidigt aftaget.
- 2/237 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 2/238 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.
- 2/239 Danmark. Limfjorden. Lemvig Havn. Fyr midlertidigt fjernet.
- 2/240 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/241 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.
- 7/564 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.
- 2/243 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/244 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Sunkot Pram.
- 2/245 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.
- 2/246 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Dybde i Indløb.
- 3/413 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/247 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/248 Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.
- 4/445 Sverige. Skagerrak. Lysekil. Minefanger udlagt og afmærket.
- 2/249 Sverige. Skagerrak. Fyrskib udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 2/250 Norge. Oslofjord. Færder. Oplysning om Lods.
- 9/641 Norge. Oslofjord. Fredrikstad Havn. Advarsel. Spærrcomraade.
- 2/251 Norge. Oslofjord. Kontrol med Skibe, der anløber Oslo Havn.
- 2/252 Norge. Oslofjord. Oslo Havn. Løbet Lindøya—Grasholmen. Trafikforbud.
- 2/253 Norge. Oslofjord. Mølen. Sejladsforskrift.
- 2/254 Norge. Oslofjord. Mefjordbåden S. Bombekastningsomraade.
- 2/255 Norge. Skagerrak. Sandefjord og Tønsbergfjord. Forbud mod Ankring.
- 2/256 Norge. Skagerrak. Larviksfjord. Forbud mod Ankring.
- 2/257 Norge. Skagerrak. Langesunds Bugt. Forbud mod Ankring.
- 2/258 Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør E.-lige Indsejling. Grønholmgapet. Afspærring.
- 2/259 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.
- 2/260 Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord. Sejladsforskrift.
- 2/261 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1945
- 2/367 Norge. Bergen. Kontrolstationer.
- 2/262 Norge. Bergen Omraade. Fyr upaalidelige.
- 2/263 Norge. Hordaland. Bergen N.-lige Byfjord. Ask og Hegrenes. Nye midlertidige Fyr.
- 2/264 Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.
- 2/265 Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
- 2/266 Norge. Bergen Anduvning. Høysund. Mineomraade.
- 2/267 Norge. Bergen S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.
- 2/268 Norge. Samnangerfjord. Forbudte Omraader.
- 2/269 Norge. Lerøyosen. Mineomraade.
- 2/270 Norge. Hordaland. Korsfjorden og Hjettefjorden. Natspærreomraade.
- 2/271 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.
- 2/272 Norge. Hjettefjorden. Mineomraade.
- 2/273 Norge. Hordaland. Hjettefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/274 Norge. Grimstadfjord. Natspærring.
- 2/275 Norge. Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskrift.
- 2/276 Norge. Bjørnefjord og Lysefjord. Forbud mod Ankring.
- 2/277 Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
- 2/278 Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.
- 2/279 Norge. Sirafjord—Sletta. Mineomraade.
- 2/280 Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.
- 2/281 Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.
- 2/282 Norge. Karmøy og Storøy. Gennemsejling forbudt.
- 2/283 Norge. Talgefjord. Mastrafjord. Mineomraader.
- 2/284 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/285 Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.
- 2/286 Norge. Lister og Jæderen. Forbudte Omraader.
- 2/287 Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Natspærring.
- 2/288 Norge. Farsund. Forbud mod Ankring.
- 2/289 Norge. Farsund. St. Høy NW. Vrag. Ankring forbudt.
- 2/290 Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.
- 2/291 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
- 2/292 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
- 2/293 Danmark. Nissum Fjord Udløb. Torsemünde Slusehavn Indløb. Tilsanding.
- 7/565 Danmark. Ringkøbing Fjord. Ringkøbing Havn. Tilsanding.
- 2/295 Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
- 2/296 Danmark. Fanø Bugt. Spærrede Omraader.
- 2/297 Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.
- 2/298 Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
- 2/299 Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. • Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/300 Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.
- 2/301 Danmark. Fanø. Fanø Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 7/566 Danmark. Esbjerg Havn. Oplysning om Dybdeforhold.
- 2/303 Danmark. Manø W. Sømærke midlertidigt udlagt.
- 2/304 Danmark. Hojer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 2/305 Lister Dyb. Rømo—Sild. Forbud mod Ankring.
- 2/306 Tyskland. Ems. Pogum—Ditzum. Forbud mod Ankring.
- 5/493 Tyskland. Ems. Emden Sejllob. Forbud mod Ankring.
- 2/307 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.

1945

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 3/418 Skagerrak. Nordsøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.
- 2/309 } Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Fiskeri. Advarsel.
- 5/494 }
- Danmark.
- 2/310 Indskærpelse af Bostemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
- 2/311 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
- 2/312 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bøvegørelser og Ladninger.
- 2/313 Nødmeldinger fra Skibe.
- 2/314 Stednavne rettes i de danske Søkort.
- 2/315 }
- 2/316 }
- 2/317 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.
- 2/318 }
- 2/319 }
- 2/320 }

- 1945 ·
- 2/321 Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
2/322 *Jylland. Frederikshavn—Højer Sluse. Forbud mod Sejlads og Ophold i Mærklægningstiden. Advarsel.*
- 2/323 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst. Mineomraade.*
2/324 }
2/325 } *Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N. Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.*
8/611 } *Danmark. Bestemmelser om Smaaskibe og Fiskefartøjers Anløb af danske Havne.*
8/612 } *Danmark. Bestemmelse om Adgang til søgaaende Skibe i danske Havne.*
- Norge.*
- 2/326 *Underretning for søfarende under Ophold ved den norske Kyst samt under Sejlads fra Norge til Indsejlingsstederne til Østersøen.*
- 7/585 *Norge. Sejløvisninger i norske Farvande.*
2/327 *Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.*
2/328 *Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.*
2/329 *Norge S.- og W.-Kyst. Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.*
2/330 *Norge S.- og W.-Kyst. Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.*
2/331 *Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer.*
- Sverige.*
- 2/332 *Oplysning om Afmærkning. Advarsel.*
2/333 *Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.*
2/334 } *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand.*
4/450 }
2/335 } *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Norrbottens Len.*
2/336 } *Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor svensk Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.*
- 2/337 *Östra militärområdet. Forbud mod at fotografere m. m.*
2/338 *Sverige. Stockholms Frihavn, Loudshammen samt afspærrede Dele af Skeppsbron, Stadsgrådshammen, Värtahamnen og Hammarbyhamnen. Adgangsbestemmelser.*
- 2/339 *Stockholm Havn. Færdselsforbud.*
2/340 *Sverige E.-Kyst. Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem Öregrund Skærgeard.*
2/341 *Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.*
2/342 *Falsterbokanalen. Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.*
2/343 *Falsterbokanalen. Søfartskontrol.*
2/344 *Falsterbokanalen. Midlertidige Lodsstationer oprettet.*
2/345 *Falsterbokanalen N. og S. Miner udlagt.*
2/346 *Göteborg, Bohus samt Halland Len. Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i svensk Kystfarvand.*
- 2/347 *Göteborg og Bohus Len. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.*
2/348 } *Midlertidige Lodsfarvande.*
8/613 }
2/349 *Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.*
2/350 *Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.*
- Tyskland.*
- 2/351 *Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.*
2/352 *Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.*
2/353 *Advarsel til Søfarende i Henhold til Seewasserstrassenordnung § 17.*
2/354 *Afstandssignal. Advarsel.*
2/355 *Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.*
2/356 *Taagesignaler fra tyske Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i Østersøen og Tilgangene dertil samt i Kattegat og Skagerrak.*
- 2/357 *Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.*
2/358 *Afmærkning. Advarsel.*
2/359 *Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.*
2/360 *Signal for Afmagnetisering.*

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 06'	11° 16'				Uvh Forg. efts.	930	1944
56° 10'	11° 11'				P D.	403	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.		575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.		575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.		575	1944
56° 01',7	10° 58',7			103, 102, 100.	M. o. V.	461	1945
56° 00'	11° 03'				Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.		
55° 46'	11° 13'				Skfh.	1285	1944
55° 50',8	11° 12',5				Skfh. Forg. efts.	931	1944
55° 53',1	11° 04',5				Skfh. P. D.	1225	1944
55° 48',1	10° 53',9				Skfh. P. D.	1225	1944
					M. o. V.	486	1945
55° 45',5	10° 40'			141, 140, 103, 100.	El. r. + Vgv. 1 Fl., WSW. f. Vg.		
55° 44',6	10° 36',5	10,0				1302	1943
				112, 114, 141, 103, 140, 150. 125, 100, 180.	Uvh. forg. efts.	1388	1943
55° 44',2	10° 33',9	4,6		112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	1257	1944
55° 45',5	10° 34',2			112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	1 M. o. V.	1624 1943
55° 43',8	10° 10,1					2309	1940
55° 48',5	10 28,1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.	Forg. efts.	1373	1942
55° 56',3	10° 44',0			112, 103, 100.		1620	1941
55° 59',7	10° 46',0	5,1		112, 103, 102, 100.	nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	920	1944
56° 08',4	10° 52',0					1193	1943
56° 20',0	11° 04',3	8,1		103, 102, 125, 100.	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	1429	1942
56 ¹ / ₂ °	11°				P. D. Imellem Fornæs og Ger- rild. M. o. V.	535	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.		504	1943
56° 35'	11° 00'				Forg. efts.	1657	1942
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.		1466	1941
56° 43',0	11° 02',4			102, 100.	Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. SW. t. W. f. Vg.	2 M. o. V.	1009 1943
56° 39'	10° 55',7					992	1944
56° 45',9	10° 54',1			102, 100.	Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	689	1944
56° 37',8	10° 46',2					1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				M. o. V. Rundholt, til- syneladende fast i Bunden.	1763	1943
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	Nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	845	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5					440	1944
56° 50',4	11° 10',0		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	Vinterafm.	489	1945
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8					404	1944
56° 50',5	11° 23',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	509	1945
56° 50',6	11° 27',0		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.		1657	1944
56° 49',9	10° 43',9		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	1077	1944
56° 51',8	10° 37',0		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	1441	1944
56° 52',2	10° 48',8		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	510	1945
56° 52',8	10° 47',0		El. hv. + Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	102, 100.		1498	1944
56° 53',0	10° 31',0					1677	1944
56° 53',7	10° 31',6		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V. Vinterafm.	536	1945
56° 53',8	10° 30',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V. Vinterafm.	537	1945
56° 55',0	10° 26',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	M. o. V.	1078	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5	Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 102, 100.		1024	1942
56° 58',5	10° 52',0					970	1942
57° 01',	10° 44',				o. V.	1460	1942
57° 10',5	10° 47',0			101.		1868	1943
57° 12',	10° 44',				Skfh.	411	1945
57° 15',5	10° 50',8				o. V.	1468	1943
57° 16',4	10° 33',2				c. 200 m fra Land	560	1945
57° 16',5	10° 38',2		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.		329	1943
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.		601	1942
57° 25',5	10° 33',6		Vgv.			631	1945
57° 27',5	10° 46',2			101.		780	1941
57° 29',	10° 48',					561	1944
57° 29',9	10° 37',5				Skfh.	1844	1943
57° 33',	10° 57',					410	1915
57° 36',7	11° 03',0	10		101.	Uvh.	1510	1940
57° 39',0	10° 45',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101, 100, 92.	Vinterafm.	543	1945
57° 40',8	10° 41',4		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	o. V.	741	1943
57° 42',	10° 54',					1482	1940
57° 43',5	10° 37',0				o. V.	1542	1944
57° 47',	10° 58',5					1181	1940
57° 20',5	11° 13',0		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1621	1944
57° 08',5	11° 15',5		Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.		M. o. V.	1419	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 24'	12° 31'					1720	1941
56° 33',0	12° 54',6					781	1944
57° 46',5	11° 22',0					1499	1944

Limfjorden.

57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		2 Vg.	846	1944
56° 45',2	9° 10',5				Skfh.	1579	1944

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'				Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'	11,4				1590	1941

Nordsøen.

56° 52',5	7° 45',0					1681	1944
56° 22',2	8° 02',1		Vgl. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	o. V.	1140	1940
55° 59',7	8° 07'					830	1944
55° 31',8	7° 52',2					1128	1944
55° 29',5	8° 13',3				M. o. V.	851	1944
55° 27'	8° 10'		Vgv. 2 opadv. Ko- ste ved Pladsen.		Forg. efts.	692	1944
55° 27',1	8° 11',4					2977	1940
55° 25',8	8° 14',8		Vintersøm. + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	o. V. Vinterafm.	512	1945
55° 28',3	8° 23',3				Tørt ved Lav- vande.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4		Stage.				
55° 26',1	8° 19',8				M. o. V.	1411	1944
55° 18'	8° 15'	2,5	Grøn Bøje.			765	1942

I. Østersøen.

621. Danmark. Fakse Havn Indsejling. Afmærkning genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/452 1945 udgaar.

Position. c. 55° 13' N. 12° 10' E.

Detaller. Afmærkningen ved den gravede Rende til Fakse Havn er atter udlagt paa Plads.

622. (T). Danmark. Bornholm SW.-Kyst. Bakkerne Baadehavn. Tilsanding.

Position. c. 54° 59',9 N. 14° 59',7 E.

Detaller. Bakkerne Baadehavn er for Tiden fuldstændigt tilsandet inden for Molerne.
(Se Tillæg.)

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

623. (T). Danmark. Sundet. Kastrup Skibsbro. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 38',7 N. 12° 39',2 E.

Detaller. Dybden ved den inderste Halvdel af *Kastrup Skibsbro* yderste to Broer er midlertidigt aftaget til 2,5 m.

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

Tidligere E. f. S. Nr. 5/483 1945.

Position. c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

Detaller. Ved Opmaalingen den 22. Februar 1945 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 5,0 m i Midten af Renden og 3,0 m i W.-Siden af Renden.

Anm. Skibe med et Dybgaaende af indtil 5,9 m kan om Dagen med Lodshjælp passere gennem et Løb uden for Fyrlinien.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

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

Tidligere E. f. S. Nr. 2/181 1945.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 22. Februar 1945 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

626. (T). Danmark. Kattegat. Sletterhage. Vintersømærke midlertidigt ikke paa Plads.

Position. c. 56° 05',1 N. 10° 30',9 E.

Detaller. Den hvide Spirtønde, der er udlagt som Vintersømærke paa *Sletterhage* Lys- og Fløjtetøndes Plads, er som Følge af Paasejling flyttet 2—300 m W. paa. Den vil snarest atter blive udlagt paa Plads.

627. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Hadsund Fiskerihavn. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 56° 43',0 N. 10° 07',8 E.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding er Dybden i *Hadsund* Fiskerihavn midlertidigt aftaget til c. 2,0 m i E.-Bassinets og c. 1,5 m i W.-Bassinets.

628. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Hadsund Jernbanebro. Oplysninger om Broen.

Position. Hadsund: c. 56° 42',8 N. 10° 07' E.

Detaller. 1. Den frie Bredde af Gennemsejlingsaabningerne i *Hadsund* Jernbanebro er henholdsvis for den N.-lige og den S.-lige Aabnings Vedkommende 22,1 og 22,2 m.

2. Broen maa kun passeres af eet Skib ad Gangen.

3. 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 Manøvrevevne fornødne Fart.

4. Inden for en Afstand af 200 m fra 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 Sejllobet eller saa nær dette, at det under Svajning kan befrygtes at blive til Hinder for Passagen gennem Broen.

Publikationer. Danske Lods II, Side 130 og 131. Havnelods, Side 83 og 85.

629. Danmark. Kattegat. Hals Barre. Vrag fjernet. Vragvager inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/1577 1944 og 5/463 1945.

Position. c. 56° 58',3 N. 10° 21',5 E., c. 2 Sm 127° fra *Hals E.* Fyr.

Detaller. Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet. Den udlagte Vragvager er inddraget.

630. (T). Danmark. Kattegat. Asaa Havn. Dybde midlertidigt aftaget.*Position.* c. 57° 08',7 N. 10° 26' E.*Detaller.* Dybden udfor Indsejlingen til *Asaa Havn* er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til c. 0,9 m. Dybden i *Yderhavnen* er for Tiden c. 0,6 m og i det indre *Bassin* c. 1,5 m.**631. Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn SSE. Vrag afmærket.***Position.* c. 57° 25',5 N. 10° 33',6 E., c. 960 m 162° fra *Frederikshavn* S.-lige Havnefyrr.*Detaller.* Vraget af en Vandbaad, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager.**632. Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Sømærke udlagt.***Position.* c. 57° 16',7 N. 10° 49',0 E.*Detaller.* En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt i c. 3 m Vand paa ovennævnte Plads, ved N.-Siden af *Læsø NW.-Rev* og c. 2,2 Sm fra *Læsø W.-Pynt*. Sømærket afmærker et af Fiskerne benyttet Løb over *Læsø NW.-Rev*.*Kort* Nr. 101 og 100.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 112. Søm.-Fort., Side 31, Nr. 28 a.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**633. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem Vej- og Jernbanebroen over Mariager Fjord.**Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 14. Februar 1945 udstedt Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem Vej- og Jernbanebroen over *Mariager Fjord* (*Hadsund Jernbanebro*).Eksemplarer af Bekendtgørelsen kan købes paa Søkort-Arkivet, *Toldbodvej 19, København K.*, og hos A/S. J. H. Schultz Forlag, *Niels Juels Gade 10, København K.* Pris: Kr. 0,15.**634. Danmark. Bekendtgørelse angaaende en Tilføjelse til Lodstaksterne.**

Marineministeriet har under 21. Februar 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Ministeriet har fastsat midlertidige Takster for visse Lodsninger med Anløb af særlige Kontrolsteder i *Københavns Havn*.Nærmere Oplysning faas ved Henvendelse til Lodsdirektoratet, *Overgaden o. V. 60, København, K.***Tillæg.****I. Østersøen.****635. Sverige S.-Kyst. Karlshamn. Udbydningsarbejder.***Tidligere E. f. S.* Nr. 8/591 1945.*Position.* c. 56° 09',7 N. 14° 52',1 E.*Detaller.* I Anledning af Anlægning af Afmagnetiseringsstation udføres Uddybningsarbejder i *Karlshamn Havn*.Det henstilles til de søfarende at give Agt paa Signalerne fra Uddybningsmaskinen.
(U. f. s. Nr. 8/526. Stockholm 1945.)**636. Sverige. Oskarshamn. Anduvning. Lodstjeneste genoptaget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 7/570 1945 udgaar.*Position.* c. 57° 17',0 N. 16° 37',2 E.*Detaller.* Lodstjenesten paa *Furön* uden for *Oskarshamn* er genoptaget.

(U. f. s. Nr. 8/592. Stockholm 1945.)

637. (T). Sverige. Kråkelund SSE. Neutralitetsløbet. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.*Position.* c. 57° 22',5 N. 16° 46',7 E., c. 0,8 Sm ESE. for Grunden *Knallarna*.*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads udlagte Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt inddraget.*Kort* Nr. 182 og 181.

638. Sverige. Norrköping. Luftfyrtorndret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1051 1943 udgaar.*Position.* c. 58° 35' N. 16° 14' E.*Detaller.* *Norrköping* Luftfyrtorndret viser i de to Ledevinkler hvidt Gruppe-Blink og i Vinklerne mellem Ledevinklerne hvidt Et-Blink hver 5^s.

Fyrtorndret lyser, som følger:

- 1) Ledevinkel i Pejll. fra 61°,5 til 76°,5.
- 2) Et-Blink i — - 76°,5 - 220°.
- 3) Ledevinkel i — - 220° - 235°.
- 4) Et-Blink i — - 235° - 61°,5.

(U. f. s. Nr. 8/524. Stockholm 1945.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**639. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bredegrund N. Sømærke i Uorden.***Position.* c. 55° 01',5 N. 11° 47',4 E.*Detaller.* *Bredegrund N.* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er midlertidigt i Uorden.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****640. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal ude af Virksomhed.***Position.* c. 56° 09',5 N. 10° 13',5 E.*Detaller.* Taagesignalet med elektrisk Gongong paa Hovedet af *Mellemarmens N.-Mole* er midlertidigt i Uorden.**641. Norge. Oslofjorden. Frederikstad Havn. Advarsel. Spærreomraade.***Position.* c. 59° 12' N. 10° 57' E.*Detaller.* Ved *Fredrikstad* Havn er indført følgende Spæringsbestemmelser:**A. Dag og Nat.**

1. Al Betræden af og Færdsel paa Kajomraadet ved *Toldbodbyggen* er forbudt.
 2. Fortøjning af Fartøjer og Skibe er forbudt. Under Passage af *Toldbodbyggen* skal man holde sig midtfarvands.
- De, der handler imod disse Bestemmelser, udsætter sig for hensynsløs Beskydning.

B. Om Natten og i Mørklægningstiden.

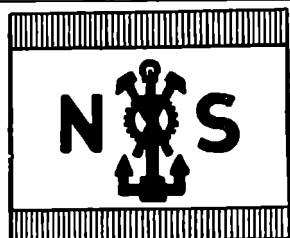
1. Al Betræden af og Færdsel paa alle Kajomraader fra *Fredrikstad* Færgested (*Gamlebyfergen*) til *Porselensbyggen* og særligt Kajomraaderne lige over for *Glommens* og *Fredrikstad mekaniske Verksted* er forbudt. Al Trafik til Færgestederne skal foregaa gennem følgende Gader:
 - a) Til *Gamlebyfergen*: Gennem *Fergestadvejen*.
 - b) - *Fenixfergen*: — *I. N. Jacobsensgade*.
 - c) - *Bjølstadfergen*: — *Krækerøygaden*.
 - d) - *Fredrikstad mek. Verksted* og *Gressvikbåten*: Over *Gressvikbyggen*.
2. Al Færdsel paa *Østsidens Kaj* og *Jernbanebyggen* er forbudt.
3. De, der handler imod disse Bestemmelser, udsætter sig for at blive beskudt. De, der ikke standser paa Tilraab og legitimerer sig, bliver skudt.
4. Angaaende Benyttelse af Kajanlæggene i Mørklægningstiden maa man paa Forhaand indhente Tilladelse dertil hos Havnekaptajnen.

(E. f. S. Nr. 3/337. Oslo 1944.)

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

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper

Brændseloliepumper

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebedding for Skibe indtil 430 Fods Længde.
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Spilledampturbiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

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



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 10

FREDAG 9. MARTS 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Rapporterne om Udviklingen paa de oversøiske Markeder bringer ikke meget Nyt. De krigsvigtige Transporter faar naturligvis den Tonnage, de skal bruge, men al anden Befragtning er stadig stærkt begrænset, da hverken de engelske eller de amerikanske Skibsfartsmyndigheder, som Forholdene ligger i Øjeblikket, kan afse ret megen Tonnage til Formaal, som ikke paa den ene eller anden Maade tjener Krigens Interesser. Der er jo ganske vist et begrænset Antal neutrale Skibe til Disposition for almindelige Befragtere, men disse faa Skibe forslaar hverken helt eller halvt til at dække Behovet. Som et Kuriosum kan iøvrigt nævnes, at den i vor forrige Beretning omtalte Underhustale af *Churchill*, hvori han nævnte, at de Allieredes Tonnagevanskeligheder nu var større end nogensinde tidligere, har haft den Indvirkning paa de neutrale Rederes Indstilling til Situationen, at de yderligere har strammlet deres Forlangender. Det gælder om at smede, mens Jernet endnu er varmt, og Befragterne maa betale, hvis de ønsker Tonnage.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder skal nævnes, at Amerikaneerne i den forløbne Uge har frigivet betydelig mere Tonnage end i lang Tid. Der var saaledes livlig Aktivitet i Kulfarten fra Hampton Roads til de sædvanlige Destinationer, hvilket igen influerede paa Malmfarten fra Brasilien, Sukkerfarten fra Cuba og Salpeterfarten fra Chile til Havne i Golfen og paa U.S.'s Østkyst. Der sluttedes endvidere adskillige store amerikanske Dampere for Malm fra Forindien til Northern Range. Alle disse Trades hører imidlertid til paa Præferencelisten. For almindelige amerikanske Befragtere er Situationen omtrent haabløs; amerikansk eller anden kontrolleret Tonnage faar kun yderst sjældent Lov til at tage en Ladning i det aabne Marked, og neutrale Skibe har længe ikke været udbudt paa New Yorker-Børsen. De amerikanske Rater synes iøvrigt at være uændrede.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til de sædvanlige Lossehavne paa Azorerne, Nordafrika, Italien og det østlige Middelhav. Raten ECUK./Azorerne ligger uforandret paa 70/-, og til Alexandria eller Port Said betales 94/-.

I fri Trade er det stadig River Plate-Markedet, der samler Interessen. Hvede fra Buenos Aires til Lissabon indikerer uforandret \$100, men saavel til denne Destination som til Eire, hvortil der indikeres \$120, synes det vanskeligt at skaffe Tonnage. Hvede i Sække fra Buenos Aires til Callao sluttedes igen til \$45. Iøvrigt nævnes uforandret en lang Række Stykgodsladninger fra River Plate til forskellige Destinationer ved det karibiske Hav og i Sydafrika til uændrede Rater.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene ikke udergaaet større Ændringer. Kul- og Koks-Transporterne fra Tyskland er stadig standset, hvilket naturligvis præger Beskæftigelsen, ikke alene fordi en betydelig Del af den danske Handelsflaade var optaget i denne Fart, men den stoppede Kulimport har ogsaa medført, at det nu er overmaade vanskeligt at skaffe Bunkers, saaledes at det f. Eks. i Farten mellem Norge og Danmark, hvor der findes Beskæfti-

gelsesmuligheder, er vanskeligt at faa Tonnage. I sidstnævnte Trades er iøvrigt nu fastat en Rate af omkring Kr. 35, den nøjagtige Rate afhænger af Størrelse og Destination. Iøvrigt noteres Lasler saavel fra Danmark til Norge som vice versa. Sand fra Randers til Oslofjorden indikerer mellem Kr. 35 og Kr. 40, og for Vaadmase tilbage til god dansk Havn kan betales Kr. 40.

TRE SKIBSFORLIS

Den forløbne Uge bragte Meldinger om ikke mindre end tre Skibsforslis i danske Farvande. De krævede desværre alle tre Dødsofre.

Den tremastede Motorskonnert *Erna* af Marstal strandede ved Vollerup Rev. Om Morgenen fandt man inde paa Kysten store Mængder af Vraggoods, og ca. 1.000 Meter fra Land saa man tre Master rage op. Skonnertens Besætning paa otte Mand har alle fundet Døden ved Forliset. Den bestod af følgende:

Kaptajn A. V. *Albertsen*, Marstal, Styrmand O. P. *Jørgensen*, Rønne, Motorpasser J. *Krull*, Marstal, Kok *Alvad Flint*, Ommel, Letmatros *Ernst Larsen*, Rønninge pr. *Langeskov*, Jungmand *Ole Dam*. Odense, Jungmand *Gunnar Knudsen*, Holte, og Jungmand *Flemming Sørensen*, Thisted.

Den forliste 3-mastede Skonnert *Erna*, der var bygget 1911 under Navnet *Pepita* i Frankrig, lastede 450 Tons. Skibsfører Kromann købte Skibet i 1938, hvorefter det fik en gennemgribende Reparation og Eftersyn, og tillige blev der indsat en ny kraftig Vølund Motor paa 220 HK. i Skibet.

*

Man maa endvidere regne med, at Paketten *Oraplana*, der gik i Rute fart mellem København og Aalborg, er forlist. Skibet, der tilhører Rederiaktieselskabet *Fladstrand* i Frederikshavn, var afgaaet herfra, og det skulde normalt være ankommet til København forrige Onsdag.

Det er senere blevet meddelt, at man har fundet Vraggoods fra Skibet, ligesom Liget af en af Besætningen, Letmatros *John Erlandsen*, var drevet i Land paa Anholt, og man maa regne med, at Skibet er forlist. Om den øvrige Besætnings Skæbne vides intet.

Oraplana's Fører var Kaptajn *Asmus Chr. Eriksen*, Svendborg. Han var midt i Trediverne og nygift. Besætningen bestod iøvrigt af Bedstemand *Mogens Dibbern*, Søn af Kontorchef *Dibbern* i Det Østasiatiske Kompagni, og Kok *Harry Alexandersen*, hjemmehørende i Aarhus. Der var endnu to Mand paamønstret. Deres fulde Navn er ikke Rederiet bekendt, men Firmaet *Eriksen & Petersen* oplyser, at de to Sømænds Navne var *Thomsen* og *Rasmussen*, og at de antagelig begge er hjemmehørende i København.

*

Den firmastede Skonnert *Gerda* af Lemvig formodes at være forlist i Kattegat i sidste Uge paa Rejse fra Aalborg til København med 600 Tons Cement.

Gerda afgik fra Aalborg 2. Februar, og Skibets Navnebræt er forleden drevet i Land ved Nakkehoved Fyr paa Sjælland. *Gerda* ejedes af Rederiet *Hardsysel* i Lemvig.

Det havde otte Mands Besætning, nemlig Kaptajn R. P. *Andersen*, Svendborg, Styrmand H. *Welms*, Bandholm, Motorpasser P. *Pedersen*, Lemvig, Matros *Svend Pindstrup*, Slagelse, Matros *Ingeman Olsen*, Th.

Laubsgade, København, Letmatros *K. Simons*, Hellerup, Letmatros *Bøje Sørensen*, Hellerup, og Kok *A. Okholm*, Vejle.

Gerda hørte oprindeligt til den Flaade af Sejl- og Motorskibe, som Skibsreder *A. E. Sørensen* i de seneste Aartier byggede op med Svendborg som Hjemstavn.

Gerda var bygget af Eg og Bøg paa Frederikssund Skibsværft i 1919. For ganske kort Tid siden solgte Skibsreder *Sørensen Gerda* til Selskabet *Hardsyssel* i Lemvig, der i Forvejen disponerer over *Damperen Dagny*.

Gerda var Danmarks største Sejlskib med Hjælpe-motor.

PLANER OM INDUSTRIHAVN I AARHUS

Paa et Møde i Aarhus Industriforening redegjorde Afdelingsingeniør *Smith-Hansen* meget indgaaende for et af ham udarbejdet Projekt til en Industrihavn Nord for den nuværende Havn i Aarhus. Der kan blive Tale om en Havn i Nærheden af Egaa i nær Tilknytning til den projekterede Lufthavn eller en Havn ved Ryes Flak, nærmere Byen, ved Riis Skov. Ingeniøren foretrak Projektet ved Riis Skov af byplanmæssige Grunde, og fordi den ikke vilde ødelægge de æstetiske Værdier i samme Grad som den tidligere projekterede Industrihavn Syd for Aarhus og Industrihavnen ved Egaa. Projektet ved Ryes Flak vil koste ca. 20 Mill. Kr. Der vil iøvrigt efter Krigen blive udskrevet en international Konkurrence til et Projekt om en Industrihavn ved Aarhus.

DE SVENSKKE PLANER OM ISLANDS-RUTER

Det har — som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* — vakt berettiget Opsigt, at man indenfor visse svenske Søfartskredse omgaas med Planer om en svensk Ruteforbindelse paa Island.

Samfundet *Sverige—Island* havde saaledes gjort sig til Talsmand for en statsunderstøttet Rute mellem de to Lande, men det understreges nu fra Stockholms Handelskammers Side, at et svensk Rederi — saaledes som ogsaa omtalt her i Bladet — har forberedt Etableringen af en svensk-islandsk Rute uden Statsstøtte, og det oplyses nu, at yderligere et til har meldt sig som interesseret i en saadan Rute-fart.

Efter disse Oplysninger gør Stockholms Handelskammer gældende, at en eventuel Støtte fra den svenske Stat er overflødig.

Det oplyses endvidere fra Handelskammerets Side, at det førstnævnte Rederi allerede har kontraheret to Motorskibe paa hver 1.100 Tons d.w. og med 11,5 Knobs Fart, beregnet til Godstrafik paa Island med Rejser omkring hver fjortende Dag. Man regner endvidere med, at der paa hver Tur kan medtages et Faatal Passagerer. Det hedder videre, at Skibene bliver af en saadan Størrelse, at de kan anløbe de smaa Sildhavne paa Islands Nordkyst.

Det stockholmske Handelskammer understreger imidlertid, at de fra Danmark og Norge udgaaede Islands-Ruter maa formenes genoptaget efter Krigen, og man kan derfor ikke anse det for hensigtsmæssigt med Statsstøtte at etablere en Konkurrence med disse ældre skandinaviske Linier.

DOKTORDISPUTATSEN OM SKIBES RULNING

Paa Polyteknisk Lærestanstalt har Civilingeniør *E. Kæmpe* forsvaret sin Doktordisputats om systematiske Rulningsforsøg med Handelsskibs-Modeller. Professor, Dr. phil. *Jacob Nielsen* og Professoren i Skibsbygning, Dr. *J. Prohaska* var officielle Opponenten, og ex auditorio opponerede Underdirektør *Barfoed*, Burmeister & Wain, og Civilingeniør *Høhne* fra Helsingør Skibsværft.

Civilingeniør *Kæmpe* fremhævede i sin Indledning, at Manglen af bestemte Regler for Skibes tværskibs

Stabilitet hvert Aar medfører Kæntringsulykker og Forlis. Loven for Skibes Rulningsbevægelser har ikke kunnet udfindes ad videnskabelig Vej, og han havde derfor foretaget systematiske Modelforsøg.

Efter at den første officielle Opponent, Professor *Jacob Nielsen*, havde haft Ordet, udtalte Direktør *Barfoed*, at han i Ingeniør *Kæmpes* Afhandling savnede en Redegørelse for Forgængernes Indsats. Han mente, at Fribordsreglerne i Praksis gør det ud for, hvad Præces tilstræber at finde de teoretiske Love for. Direktør *Barfoed* udtalte til Slut, at det glædede ham, at dansk Skibsbygning i Ingeniør *Kæmpe* havde faaet en Mand med rige Evner for saadanne teoretiske Forsøg.

Efter at Civilingeniør *Høhne* havde drøftet nogle videnskabelige Detailler med Præses, fik den anden officielle Opponent, Professor *Prohaska*, Ordet. Han udtalte sig meget anerkendende om Værket.

KONSUL L. I. LARSEN DØD

Den tidligere mangeaarige Leder af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Ekspedition i Esbjerg, Konsul *Lars Iver Larsen*, er død 68 Aar gammel.

Konsul *Larsen* blev i 1900 knyttet til Det Forenede Afdeling i Esbjerg som Bogholder, ti Aar senere blev han Fuldmægtig for endelig kun et Par Aar efter at blive Ekspeditionens Leder. Han har øvet en betydelig Indsats i de Aar, hvor Det Forenede Englandsfart gennemgik den rivende Udvikling.

Konsulen, der for fire Aar siden tog sin Afsked, var en Tid Medlem af Esbjerg Byraad. Han havde endvidere været græsk Vicekonsul.

STORE HAVNEPLANER I MASNEDSUND

Vordingborg Byraad omgaas for Tiden med meget betydelige Havneplaner, der dog endnu ikke er endelig vedtaget. Disse Planer er sendt til Ministeriel med Anmodning om Tilskud til Arbejdet, der antagelig kommer til at koste 8 Millioner Kr. Den store Plan drejer sig om en Udvidelse af Masnedsund Havn, hvor der skal anlægges en 600 Meter lang Kajmur, en Anlægs-mole for Tankbaade og yderst en Fiskerihavn med to Bassiner og endelig et Bassin for mindre Fartøjer. Udvidelsen vil medføre en Række Ændringer i Spor- og Vejanlæg, ligesom der i Planen er sørgt for Plads til eventuel industriel Virksomhed.

SVENSK REGNSKAB

Rederiaktiebolaget *Svenska Lloyd* har for Aaret 1944 — efter Afskrivninger paa Flaaden med 1,92 Millioner mod 2,79 Millioner i Fjor, Afskrivninger paa Nybygninger 2,49 Millioner mod 4,80 Millioner samt Hensættelser til Skattefonden 0,16 Millioner mod 1,51 Millioner — et Nettooverskud paa 0,45 Millioner mod 2,73 Millioner Kroner i Fjor.

Til Disposition staar foruden dette Beløb en Overførsel paa 0,90 Millioner Kroner, hvilket ialt vil sige 1,35 Millioner Kroner. Der foreslaas udbetalt 9 pCt. i Udbytte til Aktionærerne med ialt 1,06 Millioner Kroner.

NORSK SKIBSINGENIØR BLIVER DANSK DOKTOR

Den norske Ingeniør *Carl Høegh*, der er Broder til Skibsreder *Leif Høegh* i Oslo og knyttet til dennes Rederi, skal tage den tekniske Doktorgrad ved Danmarks tekniske Højskole. Normalt gælder den Regel ved Doktordisputater, at Doktoranden enten skal have taget dansk Universitetsksammen eller være polyteknisk Kandidat fra København, men der kan dispenseres fra Reglen, hvilket altsaa er lykkedes for den norske Ingeniør.

Carl Høeghs Doktordisputats har følgende Titel »En analyse av de faktorer, som indvirker på synderlit av dieselmotorer med særlig henblik på større marine-enheter«.

Fra Aarsberetninger og Regnskaber.

»DANNEBROG«: 8 PCT.

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Dannebrog« meddeler, at Nettooverskudet for 1944 andrager 524.100 Kr., hvortil kommer Renter m. m. 154.169 Kr. samt Overførsel fra forrige Aar 335.179 Kr., ialt 1.013.448 Kr., som foreslaas fordelt paa følgende Maade:

Henlæggelse til Afskrivningsfond 387.872 Kr., Bestyrelsens Tantième 10.109 Kr., 8 pCt.s Udbytte til Aktionærerne 448.000 Kr., Overførsel til næste Aar 167.467 Kr. Netto-Overskudet er iøvrigt fremkommet efter Fradrag af: Skibenes Driftsudgifter 5.665.403 Kr., Klassifikationer og Fornyerelser samt Tab ved Havarier 440.447 Kr., Administrations-Udgifter inkl. Skatter 324.104,78 Kr.

— For 1943 udgjorde Skibenes Nettooverskud 1.601.537 Kr., hvortil kom Renter og Agio med 169.229 Kr., ialt 1.770.766 Kr. samt en Overførsel fra det foregaaende Aar paa 366.724 Kr., saaledes at der blev 2.137.491 Kr. til Disposition. Der udbetaltes da 12 pCt.s Udbytte.

TORM: 10 PCT.

Dampskibsselskabet Torm har udsendt følgende foreløbige Regnskabsmeddelelse:

Selskabets Netto-Overskud uden Afskrivninger for Aaret 1944 andrager 864.577 Kr., hvortil kommer indvundne Renter, 239.349 Kr. Efter Tillæg af Overførsel fra forrige Aar, 529.698 Kr., er til Disposition 1.633.624 Kroner.

Paa et Frodag afholdt Bestyrelsesmøde har Bestyrelsen vedtaget at betale 10 pCt. i Udbytte med 600.000 Kr., at henlægge til Afskrivnings- og Nybygningsfond 500.000 Kr. og — efter at have afholdt Bestyrelsens vedtægtsmæssige Tantième, 14.824 Kr. — at overføre til næste Aar 518.800 Kr.

Netto-Overskudet fremkommer efter Fradrag af Administrationsudgifter, Henlæggelse til Skatter, Kaplak, Tantième, Dyrtidstillæg til pensionerede søfarende og Bestyrelsens faste Vederlag, ialt 414.169 Kr.

Nettooverskudet var for 1943 1.299.504 Kr. Der udbetaltes da 12 pCt. i Dividende.

SVITZER: 5½ PCT.

Bestyrelsen for Aktieselskabet *Em. Z. Svitzers Bjærgnings-Entreprise* har udsendt Regnskabsmeddelelse for 1944. Indtægterne ved Driften har været 5.093.285 Kr., hvortil kommer 125.371 Kr. i Renter og Overførslen fra forrige Aar, 28.421 Kr., ialt 5.247.077 Kr. Herfra gaar Udgifterne 4.817.615 Kr., saaledes at der bliver 429.462 Kr. til Disposition. Bestyrelsen foreslaar, at der overføres 161.820 Kr. til Afskrivningskontoen for Skibe, afskrives 10.000 Kr. paa Pakhuset i Lynettehavnen, 4.265 Kr. paa Værkstedet, udbetales 5.549 Kr. i Tantième, henlægges 5.499 Kr. til den lovmæssige Reservefond, 20.000 Kr. til Betaling af Skat og udbetales 5½ pCt. Udbytte, hvortil medgaar 220.000 Kr. I ny Regning overføres 2.329 Kr.

Selskabet gav i Fjor 6 pCt. Udbytte, og Overskudet var da ca. 1,2 Mill. Kr. mod godt 400.000 Kr. denne Gang.

Ø. K.

I sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* omtales den foreløbige Regnskabsmeddelelse fra Det østasiatiske Kompagni. Nu foreligger ogsaa Aarsberetningen, hvori det hedder:

Kompagniets Hovedsæde har vedblivende ikke modtaget nogen Regnskabsoplysninger fra Udlandet, og Regnskabet er derfor opgjort med det i de senere Aar sædvanlige Forbehold og giver kun et ufuldstændigt Udtryk for Kompagniets Stilling.

Den 19. December blev der forøvet Attentat mod

Kompagniets Hovedkontor, som blev totalt ødelagt ved Brand. Da Skaden ved Regnskabets Afslutning endnu ikke er vurderet og Assurancesummen for Bygning og Inventar som Følge deraf ikke er fastlagt, er der ikke foretaget nogen Ændring i de bogførte Værdier.

Driftsresultatet for Aaret inklusive Afskrivninger er opgjort til et Tab paa 3.604.125 Kroner, hvorfra gaar Overførslen fra i Fjor, Kr. 623.515. Det foreslaas at overføre 4.000.000 Kroner fra det ekstra Reservefond, som vil dække ovennævnte Tab og efterlade en Fremførsel i ny Regning paa 1.019.390 Kroner, hvoraf der vil være at afholde Bidrag for 1944 til Krigsforsikringen for Løsøre, herunder oplagte Skibe, som kalkuleres til mellem 800.000 og 900.000 Kroner.

Kompagniets Flaade er uforandret ved Udgangen af 1944 og bestaar af 13 Motorskibe med en Brutto-tonnage af 99.356 Tons og 128.760 Tons d.w., hvoraf fem Skibe stadig formodes at sejle under fremmed Kontrol. Med Hensyn til Kompagniets seks Nybygninger er Forholdet ogsaa uforandret.

Udlæg afholdt ved Hovedkontoret i Forbindelse med Skibene uden for Danmark, Kr. 413.450, samt 5 pCt. Afskrivning, Kr. 905.625, er tilskrevet »Skibenes uafsluttede Driftskonti», som herefter viser en Debetsaldo paa 8.818.108 Kroner, men som først vil kunne opgøres, naar Afregninger fra Udlandet foreligger. Paa de hjemmeværende Skibe er afskrevet 2 pCt. over Vindings- og Tabskonto, og Flaaden er herefter bogført til Kr. 19.441.227 Kroner.

Hovedkontoret har ogsaa i det forløbne Aar kun haft en ringe Omsætning. Regnskabet indeholder som i de foregaaende fire Aar intet Resultat af Filialernes Drift.

Regnskabet indeholder kun Udbytte fra Selskaber, med hvilke Hovedkontoret har haft Forbindelse. Bevægelser i Værdiansættelsen er reguleret over Sikringskontoen.

DRACO: 4 PCT.

Paa en Generalforsamling i Dampskibsselskabet Draco oplystes det, at Aaret 1944 helt igennem har været et meget uheldigt Aar for Rederiet, til hvis Disposition kun har været Motorskibet *Grenen*, der paa Grund af Havari og Installation af et nyt Maskinanlæg har været ude af Fart i 5 Maaneder. Rederiets Andel i Reparationsomkostningerne beløber sig til 19.762 Kroner plus Oplægningsomkostninger, som er debiteret Skibets Driftskonto.

I de 7 Maaneder, Skibet har sejlet i 1944, har det tjent til at dække Omkostningskonto, Reparationer etc., og ved at overføre 8000 Kr. fra Dispositions-fonden mener Bestyrelsen, at det er forsvarligt at foreslaa Aktionærerne et Udbytte paa 4 pCt. af den gamle Aktiekapital.

I November 1944 besluttede Bestyrelsen at benytte sig af sin Ret til at udvide Aktiekapitalen med 50.000 Kr. til 200.000 Kr. Paa enkelte Undtagelser nær blev alle de nye Aktier tegnet af de gamle Aktionærer. Resten var fast overlagt. De nye Aktier kan ikke deltage i Udbyttet for 1944.

Regnskabet udviser et Overskud paa 7421 Kr., der fordeles saaledes: 4 pCt. Udbytte 6000 Kr., Honorar til Bestyrelsen 1000 Kr., Overførsel til 1945 421 Kr.

Regnskabet godkendtes, og Bestyrelsen genvalgte.

BURMEISTER & WAIN

I Burmeister & Wains Aarsberetning for 1944 hedder det, at den stadig stigende Mangel paa Raamaterialer og Brændsel og de alvorlige Krigsskader, der har ramt Selskabets Fabriker, har medført forøgede Vanskeligheder for Virksomheden og foraarsaget Afbrydelse i kortere eller længere Perioder af forskellige Afdelingers Drift.

Der har i det forløbne Aar gennemsnitlig været beskæftiget 4.790 Arbejdere og Funktionærer, der i Løn har faaet udbetalt ca. 26,8 Mill. Kr. mod ca. 31,7 Mill. Kr. Aaret forud. I sin Helhed har Beskæftigelsen ved de forskellige Afdelinger været betydeligt mindre end i de senere Aar, navnlig paa Støberiet og Staalværket.

Nettooverskudet udgør 3.126.160 Kr., som sammen med en Overførsel paa 336.095 Kr. og 235.268 Kr. for meget hensat til Skatter giver 3.697.523 Kr. til Disposition. Heraf foreslaar Bestyrelsen 400.000 Kr. hensat til Skatter, til Udbetaling af 5½ pCt. Udbytte paa Præferencikapitalen (16,8 Mill. Kr.) anvendes 924.000 Kr. Til Imødegaaelse af Tab ved Krigsskader o. l. hensættes 1 Mill. Kr. Bestyrelsens Tantième udgør 31.122 Kr. Til Kontoen for Opskrivning af Stamaktiekapitalen og dertil svarende Forøgelse af den lovmæssige Reservefond hensættes 340.000 Kr. Restbeløbet foreslaas anvendt til Udbetaling af 6 pCt. Udbytte til Stamaktiekapitalen (12,6 Mill. Kr.) med 756.000 Kr. og til Overførsel til næste Aar med 246.401 Kr. — Under Driften er der hensat et passende Beløb til Imødegaaelse af Krigsrisikopræmier til det af Staten oprettede Krigsforsikringsforbund.

Selskabet har i Løbet af 1944 købt Resten af Ejendommene mellem Maskinfabriken, Havnen, Torvegade og Strandgade for derved at sikre Udvidelsesmuligheder for Fabriken og Kontorerne. Disse Ejendomme er i Regnskabet optaget til Ejendomsskyldvurderingen med Undtagelse af en til Ejendomsskyld ikke ansat Grund, som er optaget til Købesummen.

Selskabet vil med samme Beskæftigelse som før Krigen faa Brug for betydeligt større likvid Driftskapital end tidligere. Ikke alene maa der regnes med et højere Pris- og Lønningsniveau end før Krigen, men det vil ogsaa kræve Kapital at holde Produktionsapparatet paa Højde med den tekniske Udvikling. Og endelig er Selskabets Laanemuligheder paa Grund af dets Størrelse i nogen Grad begrænset. Selskabet har derfor den 10. Januar i Aar i Privatbanken og Landmandsbanken optaget et Laan paa 12 Mill. Kr. til Kurs 99 og 4 pCt. Rente. Laanets Løbetid er 20 Aar, og første Afdrag skal betales i 1950. Da et Laan paa disse Vilkaar maa optages som et rent 1. Prioritetslaan, har det været nødvendigt at opsigte de sidste, mindre Prioriteter i Fabriksanlæggene samt Partialobligationslaanet af 1933. Som Sikkerhed for Laanet paa de 12 Mill. Kr. er der givet Panteret i samtlige Selskabet tilhørende Ejendomme i København med Undtagelse af de erhvervede Grunde mellem Strandgade og Havnen.

I Oversigten over Datterselskabernes Driftsresultater anføres, at *Holeby Dieselmotor Fabrik* har arbejdet tilfredsstillende med lidt mindre Beskæftigelse end det foregaaende Aar. Selskabet giver 5 pCt. Udbytte for 1944.

Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik har givet 6 pCt. Udbytte. Det nye Støberi uden for Frederikshavn er nu helt færdigt og viser sig velegnet til Formaalet.

Carl Jacobsens Skibsværft, som først begyndte i Fjor, har ogsaa arbejdet tilfredsstillende. En paabegyndt Ophalerbedding ventes snart færdig. Fabrikenes Opgave er at forøge Mulighederne for en hensigtsmæssig og praktisk Installation af »Alpha«-Baadmotorer fra Frederikshavns Jernstøberi & Maskinfabrik. Da 1944 som nævnt var Selskabets første Driftsaar, er der ikke udbetalt noget Udbytte.

Nordisk Dieselauto har atter i Fjor været godt beskæftiget. I Maj maatte Virksomheden flyttes til midlertidige Lokaler hos Bur-Wain-Afdelingen. Der er for 1944 givet 6 pCt. Udbytte.

Alpha Gas har i Fjor leveret omtrent samme Gasmængder til nordjydske Automobile, Statsbanerne, Fiskekuttere, Tørvemaskiner o. l. som i 1943. Aaret

har givet et tilfredsstillende Overskud, men desværre synes det, som om Gaslejerne nu er ved at være udtømt, og man maa derfor regne med, at denne Virksomhed maa nedlægges i Løbet af kortere Tid.

SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Paa Generalforsamlingen i Svendborg Skibsværft oplystes det, at Aaret 1944 gav Værftet god Beskæftigelse. Det meddeltes saaledes, at Dok Nr. 1 havde været optaget af 48 Skibe i 308 Dage og Dok Nr. 2 af 35 Skibe i 328 Dage. I Arbejds løn er der udbetalt 2.741.000 Kr., og Beskæftigelsen har gennemsnitligt været 570 Mand. Driften blev betegnet som tilfredsstillende.

Regnskabet, der blev fremlagt af den administrerende Direktør, *Fisker Andersen*, udviser paa Indtægtssiden et Brutto-Driftsoverskud paa 1.316.808 Kr. samt Overførsel fra forrige Aar paa 50.111 Kr. og indvundne Renter 25.745 Kr.

Af Udgifterne er Administrationsomkostninger 255.448 Kr., Assurance m. m. 210.054 Kr., Skatter 152.635, Pladsleje 13.337 og Krigsforsikringsbidrag 102.943 Kr. Nettooverskudet bliver derefter 658.245 Kr., der fordeles med Afskrivning paa Værfts anlæg 42.819 Kr., ekstraordinær Afskrivning paa Udvidelser 12.795 Kr., 5 pCt. i Udbytte til Aktionærer 16.250 Kr., Tantième til Bestyrelsen 34.412 Kr., yderligere 3 pCt. Udbytte til Aktionærer 9.750 Kr., hensat til Konjunkturfond 10.833 Kr., henlagt til Dispositions fonden 200.000 Kr., henlagt til Udbytte-Reguleringskonto 35.000 Kr., henlagt til Betaling af Skatter 250.000 Kr. og overført til næste Aar 46.385 Kr.

Status viser Aktiver paa 7.498.083 Kr., deraf paa begyndte Arbejder til 2.560.677 Kr. og diverse Debitorer 3.529.749 Kr., Dokke og Kraner 367.413 Kr., Maskiner og Inventar 511.187 Kr. Lager 402.333 Kr. Af Passiver er 4.402.345 Kr. div. Kreditorer, Dispositionsfond 1.183.730 Kr., Afskrivningskonto 525.237 Kr. Konto for ekstraordinære Afskrivninger 92.904 Kr. Udbytte-Reguleringskonto 180.000 Kr., Konto for ekstraordinære Henlæggelser 200.000 Kr., Konto for Skatter 250.000 Kr., Konto for Krigsforsikring 102.943 Kr. plus 46.385 Kr. overført til næste Aar.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Bendix Thostrup død

En af de store Mænd fra en svunden Tids Grønlandsforskning, Løjtnant *Chr. Bendix Thostrup*, er død knap 69 Aar gammel efter temmelig lang Tids Sygdom.

Løjtnant Bendix Thostrup var blandt Danmarks-Ekspeditionens stoute Mandskab, og i hin saa berømte Ekspedition, der blandt andet kostede Lederen, Mylius Erichsen, Livet, udrettede han en stor og fortjenstfuld Indsats. Løjtnant Bendix Thostrup har udrettet et stort og godt Arbejde i vor Marine, hvor han i 1917 udnævntes til »Løjtnant i Flaaden og ved Bradbænken« — det gamle Skipperembede, som kontinuerligt har været besat lige siden 1577. I denne Stilling, som han beklædte, lige indtil han i 1932 tog sin Afsked, havde Løjtnant Thostrup et travlt Virke — han var Holmens Havnemester og Politimester, Bestyrer af Materialboden paa Nyholm og varelog endnu en hel Række Opgaver.

I sin Marinetid havde Bendix Thostrup mange Udkommandoer til Ijerne Have. Han var saaledes i 1894 og 95 paa Middelhavet og i Vestindien med Korvetten *Dagmar* og to Aar senere med Korvetten *Fylla* paany i Middelhavet. Under Verdenskrigen førte han en Tid Marinens Transportdamper *Steipner*; men hans mest kendte og berømmelige Rejse er dog hans Deltagelse i Danmarksekspeditionen fra 1906 til 1908. Han udrettede her et stort Arbejde som Arkæolog, og der foreligger fra hans Haand flere værdifulde Arbejder om Østgrønlands Eskimobebyggelse.

Siden sin Afsked fra den aktive Marinetjeneste i 1932 var Bendix Thostrup knyttet til Marinens Bibliotek, og det var ham paa denne Post muligt at fortsætte sin litterære Virksomhed. Endelig har han i den sidste halve Snes Aar som Medlem af Bestyrelsen for Kaptajn Alf Trolles og Hustrus Legat til Minde om Danmarksekspeditionen haft Lejlighed til igen at udrette et fortjenstfuldt Arbejde til Gavn for dansk Grønlandsforskning. Dette Legat støtter — som bekendt — Grønlandsforskningen med endog me-

get betydelige Summer, og det har ikke mindst været Bendix Thostrup, der forestod Udsendelsen af Legatets Publikationer.

Handdrevne Redningsbaad

En stor Redningsbaad med Plads til henvend 50 Mand er skyllet i Land paa Stranden Vest for Redningsstationen i Juvre paa Manø. Baaden var forsynet med Anker, Drivanker, Ankertov og en Del Proviant, men der fandtes hverken Aarer eller Navnebrædt.

Dampskibsselskab sælger sit Materiel

Dampskibsselskabet »Stubbekøbing«, hvis Formand og Reder, Købmand Chr. Boas, sidder inde med to Trediedele af Aktiemajoriteten, har paa en ekstraordinær Generalforsamling vedtaget at afhænde Selskabets Ruter og Materiel. Det drejer sig om Bilruten Stubbekøbing—Nr. Alslev og dennes 3 Rutebiler, samt Færgeruten Grønsund paa Falster til Haarbølle paa Møen og Rutens Færge »Grønsund«. Selskabet, som har bestaaet siden 1881, har overdraget Stubbekøbing Erhvervsraad at varetage den fremtidige Drift paa Ruterne, og Erhvervsraadet har indledet Forhandlinger om Overdragelse til Trediemand.

Udvidet Paketfart

Som Følge af den vanskelige Transportsituation er en gammel Plan om Oprettelse af en Paketrute mellem Nykøbing F. og Aarhus nu realiseret. Ruten tilrettelægges saaledes, at Nyborg anløbes undervejs, saaledes at der ogsaa kan befordres Gods til og fra denne By. Første Afgang fandt Sted den 2. Marts fra Aarhus, og det er Hensigten, at Paketten skal gaa i regelmæssig Fart hver 10. eller 14. Dag.

I Forbindelse med en Række Landsdelsruter, som under de nuværende vanskelige Trafikforhold er oprettet mellem større jyske Byer, og med Kolding som Endestation, er der nu foruden D.F.D.S.s Ruteafart Kolding—København ogsaa oprettet en Paket-Rute-Fart Kolding—Aarhus og Kolding—Odense.

Skibsforslis

Motorgaleasen »Amor« af Femø, der var paa Rejse fra Kolding til København med Brunkul, er under det haarde Vejr sprunget læk og sunket $\frac{3}{4}$ Sømil Vest for Vejro ud for W.-Flak. Det lykkedes Besætningen, der bestod af Skipperen Jørgen Hansen og hans Hustru, samt en Letmatros, at naa ind til Vejro i Skibets Jolle. Motorgaleasen er blevet fuldstændig Vrag.

FRA SØRETERNE

Erstatning for Manko

Dampskibsselskabet Torm havde ved Sø- og Handelsretten anlagt Sag mod Privatbanken i København i Anledning af en Afkortning i en Bankgaranti paa Grund af en Manko.

Torms Damper »Anne« førte i Slutningen af December 1943 og Begyndelsen af Januar 1944 en Ladning Kalkkvælstof fra Norge til Odense og Nakskov. Rejsen blev udført som Tvangsrejse, og der blev, efter at Fragnævnet og Fragtankenævnet havde fastsat Betingelserne, oprettet et pro forma Certeparti, dog uden nogen Bestemmelse om Fragt. Paa Forlangende af Rederiet stillede Privatbanken efter Anmodning af Befragteren, Akts. Dansk Svovlsyre- og Superphosfat-Fabrik, paa Ladningsmodtagerens Vegne en Bankgaranti, efter hvilken Banken skulde betale Rederiet det Beløb, der tilkommer del for det Parti Kalkkvælstof paa ca. 900 Tons, som Damperen skulde udlevere i Nakskov til Det danske Gødnings Kompagni Akts.

Efter Udlosningen i Nakskov paastod Modtagerne, at der var en Manko paa 68 Sække. Værdien og Fragten for disse Sække beløber sig til henholdsvis 928 Kr. 20 Øre og 115 Kr. 60 Øre. Torm bestrider, at der foreligger en Manko, men gjorde under denne Retssag gældende, at efter Garantierklæringens Indhold er dette Forhold uden Betydning for Bankens Forpligtelse. Rederiet paastod derfor Privatbanken dømt til at betale de nævnte 928 Kr. 20 Øre. — Privatbanken paastod Frifindelse for Tiden.

Sø- og Handelsretten udtaler i Dommen, at afgørende for Sagen er Ordlyden af den afgivne Bankgaranti, hvorved fremhæves, at Bankgarantien efter dens Formaal og med Hensyn til Samhandelens Sikkerhed efter Rettens Opfattelse maa fortolkes stricte efter Ordlyden. Efter Bankga-

rantien forpligter Banken sig til at udbetale »det Beløb, som ifølge Certeparti og Konossement (herunder eventuel Demurrage) tilkommer Selskabet for det Parti Kalkkvælstof paa ca. 900 Tons, som Damperen i Nakskov udleverer til Det danske Gødnings-Kompagni Akts.«. Anvendelsen af Udtrykket »tilkommer« skyldes efter det oplyste, at Fragtens Størrelse endnu ikke var fastsat ved Bankgarantiens Afgivelse og ikke tog Hensyn til Modregning af eventuell Erstatningskrav i Fragten. Efter Rettens Opfattelse afgiver Bankgarantiens Ordlyd ikke Hjemmel for Banken til at tilbageholde Erstatning for en eventuel Manko, som ikke er bindende fastslaaet og bestrides af den berettigede ifølge Garantien. Som Garantien er formuleret, maa det blive Ladningsmodtagerens Sag at foretage Skridt til at sikre sit eventuelle Erstatningskrav.

Efter denne Forstaaelse af Bankgarantien opnaar Dampskibsselskabet ogsaa processuelt samme Retstilling, som følger af Søløvens almindelige Regler, hvilket efter det oplyste har været Formaalet med Selskabets Krav om Bankgaranti.

Der blev derfor givet Dom efter Paastand. Privatbanken skal betale 150 Kr. i Sagsomkostninger.

»Lopra«s Vrag observeret

I Sø- og Handelsretten har der været afholdt Søforhør i Anledning af Motorsejleren »Lopra«s Forlis i Kattegat, hvorved hele Besætningen — ialt 4 Mand — omkom.

Retspræsident Hove oplæste de Rapporter, som Skibsreder G. Schiønnemann havde modtaget fra Fiskeren, der fandt Vragdelene fra »Lopra«s Redningsbaad, Kaptajnen paa »Asta« af Svendborg, der fandt Redningsflaaden, den Vagthavende paa Sejro Fyr, der den 21. Kl. 11 havde hørt en Detonation i nordlig Retning, samt fra Kaptajnen paa Motorskibet »Alex«, der mente at have observeret Vraget. Sidstnævnte Rapport var indgaaet til Skibsreder Schiønnemann kort før Søforhøret, og den gik ud paa, at han efter at have passeret Haller Barn og Odden ved Midnat den 21. Februar observerede 2 Mastetoppe, der stak 1—1½ Meter op over Havoverfladen. Skønt det var ret mørkt, mente han at kunne skelne, at Toppene var sorte, og dette tydede paa, at det var »Lopra«.

PERSONALIA

50 Aar

Skibsfører i Vestjysk Dampskibsselskab, Kaptajn F. List Schmidt, fylder paa Mandag — den 12. Marts — 50 Aar. Kaptajn Schmidt er Fører af Damperen *Juliane* og har sit Hjem i Nordby paa Fanø.

Strandfoged i 62 Aar

Strandfoged Poul K. Græsbøll, Lildstrand, er afskediget efter Ansøgning. Græsbøll, der er 85 Aar gammel, har været Strandfoged i ikke mindre end 62 Aar.

Isbrydningsraadet

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe har udpeget Forretningsfører Peter Grube til Medlem af Isbrydningsraadet i Stedet for Skibsreder A. P. Petersen, Svendborg.

Malmø-Overfarten

Efter derom indgivet Ansøgning fratræder Skibsmaskinmester af 2. Grad Niels Vilhelm Magdavius Jørgensen ved København-Malmø-Overfarten med Udgangen af denne Maaned sin Stilling paa Grund af Alder.

Søværnet

Maskinmester af 2. Grad Einer Evald Nielsen Størling, der er Ridder af Dannebrog, fratræder med Udgangen af April Maaned sin Stilling som Maskinmester i Søværnet paa Grund af Alder.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har meddelt Fyrassistent ved Udbyhøj Fyr Otto Christian Nielsen Afsked af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste paa Grund af Alder og med Pension fra Udgangen af Marts Maaned.

*

Overmatros i Læsø N. Fyrskib A. G. Larsen har paa Grund af Svagelighed søgt sin Afsked fra Fyr- og Vagervæsenet fra Udgangen af Maj. A. G. Larsen fejrede sidste Aar 25 Aars Jubilæum inden for Fyrvæsenet.

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 NYHOLE

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langellialekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Bryggen Bolværker 6,9 m, i Oasværkshavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglsøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsøen 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-Registertonngangen + 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 Bøjer, Pæle eller ved andet Skibes 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 uddt. Knippelsbro-Afgiften 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 Skibsforødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinndrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og ber foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst.

Loosning og Lading. I Frihavnen besørger Loosning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,400 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, 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 (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,0-8,8 m, i Flakerihavnen 6,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — **Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):** Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lodstvang.** Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — **Loosning og Lastning:** Loosning og Lastning besørger af henvørende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flakerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Basaler for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,5 m, i Inderhavnen 6 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. Sællskibe 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. **Kulkraa** i Yderhavnen. **Motor- og Maskinfabrik.** Træskibsbyggeri. Rullebeddilog, 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. **Havnospenge** 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 1841. **Kulfyldere** dog ca. ¼ mindre. **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. **Vand** 80 à 100 Øre pr. m³. **Loosning og Lading** 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 6,5 til 7,8 m. **Havnospenge** (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. **Reducerede Afgifter** for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. **Kul- og Oliefyldere** samt provianterende Skibe er fri. **Lodsør** ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunde. **Faste Takster.** **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastpenge:** 4 Øre pr. N.R.T., **Ballast** ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. **Loosning 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 200 T. **Vigt.** 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. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. **Løfteevne,** 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. **Løfteevne** samt 4 private Kulkraner. **Jernbanespor** ved alle Kajer. **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 Hjælpekruer 32 Øre. **Damp- og Motor-skibe** 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** **Moderat.** **Bugsørdamp,** uforudt. **Ingen Lodsafg.,** naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. **Afg.** **Ballastafg.:** 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Loosn. og Lastn.** besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. **Jernbanespor** bele Havnen rundt, **Kelhalingssplads,** **Ophalingsbedding** for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. **Syd fra 3,5 m.** **Ved Bolværk 4,5 m.** **Havneafg.:** Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. **Alle andre Fartøjer** 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. **Ingen Lodstvang** uden ved **Bugsøring** (50 Lods.). **Bugsøring** faste billige Takster. **Vand** til Skibbrug 5 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. **Vand + 1 Kr.** hver Gang Slanger benyttes. **Loosnings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. **Dobb. Jernbanespor** ved Havnen. **Træskibsbyggeri** af smaa og store Skibe, god **Havne- og Skibsmædie.** **Ophalingsbedding** til Skibe indtil 375 B.T. **Motor- og Maskinfabrik** i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 8. Marts 1945.

Nr. 10.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-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 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.

642. Tyskland. Warnemünde NNW. Vrag afmærket.

Position. c. 54° 22',9 N. 11° 58',9 E.

Detaller. Et Vrag, af hvilket Overbygningen rager op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med 2 Vraglystønder, udlagt henholdsvis 35 m NW. og 80 m NE. for Vraget. Begge Vraglystønder er forsynet med N.-Topbetegnelse og viser grønt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s.

Ann. Skibe, der kommer W. fra, skal holde Vraglystønderne paa Styrbords Side.

Kort Nr. 186 og 187.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 2. Marts 1945.)
(Se Tillæg.)

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

643. Danmark. Sundet. Skodsborg Anlægsbro fjernet.

Position. c. 55° 49',7 N. 12° 34',9 E.

Detaller. Skodsborg Anlægsbro er fjernet.

Kort Nr. 131 og 130.

Publikationer. Danske Lods III, Side 29. Havnelods, Side 191.

644. Sverige. Sundet. Flintarenden. Lys- og Fløjtetønder genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/580 1945 udgaar.

Positioner. a) c. 55° 36' N. 12° 51' E.

b) c. 55° 37' N. 12° 53' E.

Detaller. Lys- og Fløjtetønderne, der midlertidigt var ombyttet med rødmaledede, cylindriske Tønder, er atter udlagt paa Pladserne for *Oskarsgrundet* (a) og *Kalkgrundet* (b) Fyrskibe. Vintersømærkerne er inddraget.

(U. f. s. Nr. 8/531. Stockholm 1945.)

645. Sverige. Sundet. Flinterenden. Lystønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/581 1945.*Position.* c. 55° 35' N. 12° 49' E.*Detaller.* Oskarsgrundet sydvästra Lystønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 8/531. Stockholm 1945.)

646. Sverige. Sundet. Lystønder genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/581 1945 udgaar.*Position.* c. 55° 32' N. 12° 50' E.*Detaller.* Lystønderne Klagshamn redd västra og östra er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 9/619. Stockholm 1945.)

647. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Holsteinborg Nor. Bisserup Skibsbro. Indsejling tilsandet.*Position.* c. 55° 12',0 N. 11° 29',7 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Dybden i den ydre Del af den gravede Rende til Bisserup Skibsbro midlertidigt aftaget til c. 1,2 m.**648. (T). Danmark. Store-Bælt. Sjælland W.-Kyst. Reersø Fiskerihavn. Oplysning om Tilsanding.***Position.* c. 55° 31',0 N. 11° 07',3 E.*Detaller.* Udfor Reersø Havn SE.-Moles Hoved har der i NNE.-lig Retning indtil 40 m fra Molehovedet dannet sig en Sandrevle, over hvilken Dybden er 1,8 m. Indsejlingen til Havnen sker for Tiden bedst ENE. fra.**649. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 55° 18',4 N. 10° 47',7 E.*Detaller.* 1. Vesterhavn SE.-lige Del, S. for Indløbet til Østerhavn, er uddybet til 6,8 m.
2. Dybden i Indløbet til Fiskeri- og Baadehavnen samt i denne Havns E.-lige Del er 3,5 m.*Kort* Nr. 140 og 143.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 90. Havnelods, Side 156 og 157.**650. (T). Danmark. Farvandet S. for Fyn. Langeland SW.-Kyst. Ristinge Bro. Dybde midlertidigt aftaget.***Position.* c. 54° 50',1 N. 10° 38',4 E.*Detaller.* Dybden ved Ristinge Bro og i Sejlrenden til Broen er midlertidigt aftaget, saaledes at man kun kan besejle Broen med indtil 2,5 m Dybgaende.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**651. (T). Danmark. Isefjord. Nykøbing paa Sjælland. Dybde i Indløb til Havnen midlertidigt aftaget.***Position.* c. 55° 54',9 N. 11° 40',8 E.*Detaller.* Dybden i Indløbet til Nykøbing p. S. E.-lige Havn (*Gamle Havn*) er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 3,3 m.**652. Danmark. Isefjord. Rørvig Havn. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 55° 56',7 N. 11° 46',3 E.*Detaller.* Dybden ved Indersiden af Brohovedet ved Træbroens SE.-Ende er aftaget fra 2,2 m til 2,0 m. Ved Tværmolens SE.-Side er Dybden kun 1,3 m.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 164. Havnelods, Side 185 og 186.**653. Danmark. Kattegat. Æbelø Bro fjernet. Advarsel.***Position.* c. 55° 37',9 N. 10° 10',8 E.*Detaller.* Æbelø Bro er fjernet. Det er muligt, at der under Vandet endnu henstaar Rester af Broen.*Kort* Nr. 114.*Publikationer.* Havnelods, Side 225.

654. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Sælvig Bro. Dybde midlertidigt aftaget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/191 1945 udgaar.*Position.* c. 55° 51',8 N. 10° 33',2 E.*Detaller.* Dybden ved E.-Siden af *Sælvig* Bro er 3 m.

Fra Brohovedet til 50 m NW. for dette er Dybden 1,7 m.

655. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal forandret.*Position.* c. 56° 09',7 N. 10° 14',1 E.*Detaller.* Taagesignalet fra *Østre-Molearms* Hoved, To-Toner hver 30^s, afgives med

Nautofon i Stedet for med Sirene. Hvis Nautofonen er i Uorden, benyttes Sirenen som Reserve for Nautofonen.

Publikationer. Havnelods, Side 36. Fyr.-Fort. Nr. 323.**656. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Aamølle Bro. Oplysning om Dybde.***Position.* c. 56° 41',5 N. 10° 06',2 E.*Detaller.* Dybden ved *Aamølle* Bro er 3,4 m.*Kort* Nr. 110.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 131. Havnelods, Side 32.**657. Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn SSE. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/631 1945 udgaar.*Position.* 57° 25' (28") N. 10° 33' (50") E., c. 1050 m 154° fra *Frederikshavn* S.-lige Havnefyr.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket i 8 m Vand paa ovennævnte Plads, og som rager c. 1½ m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 20 m NE. for Vraget.**658. Sverige. Kattegat. Halmstad. Fyr- og Taagesignal atter i Orden.***Tidligere E. f. S.* Nr. 7/583 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 39' N. 12° 51' E.*Detaller.* *Halmstad* yttre Fyr samt Taagesignalet ved Fyret er atter i Orden efter endt Reparation.

(U. f. a. Nr. 9/620. Stockholm 1945.)

659. Danmark. Limfjorden. Hals Havn. Oplysning om Dybde.*Position.* c. 56° 50',5 N. 10° 18',5 E.*Detaller.* Dybden ved Brohovedet W. for Indsejlingen til Havnen er aftaget til 1,0 m.*Publikationer.* Havnelods, Side 85.**660. Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde. Vrag afmærket.***Position.* 56° 57' (43") N. 9° 11' (00") E., i den gravede Rende over *Løgstør Grunde*.*Detaller.* En Fiskerbaad er skruet ned af Isen og sunket paa ovennævnte Plads.

En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt tæt S. for Vraget.

661. (T). Danmark. Limfjorden. Mors. Feggesund Anlægsbro. Tilsanding.*Position.* c. 56° 58',5 N. 8° 55',5 E.*Detaller.* Dybden ved den W. for *Feggesund* Færgebro liggende Anlægsbro er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 3,0 m.**662. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.***Tidligere E. f. S.* Nr. 7/564 1945.*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.*Detaller.* I *Tyborøn Kanal* var Vandstanden den 3. Marts 1945 ved Middelhøjvande:I *Sælhundeholm* Løb: 4,0 m, i *Gaaseholm* Løb: 2,4 m, i *Svaneholm* Løb: 1,3 m og i *Kobberø* Løb: 2,5 m.Der er saaledes for Tiden 4,0 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

(Se Tillæg.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

663. Island N.-Kyst. Eyjafjörður (Ølfjord). Farligt Omraade ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 42/1548 1943.

Position. c. 65° 53',5 N. 18° 12',0 W.

Detaller. Fareomraadet i Nærheden af ovennævnte Plads er ophævet.

(U. f. s. Nr. 9/633. Stockholm 1945.)

Tillæg.

I. Østersøen.

664. Tyskland. Swinemünde. NE. Vrag.

Position. c. 54° 04',8 N. 14° 27',5 E.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 5. Marts 1945.)

665. Tyskland. Warnemünde N. Vrag.

Positioner. a) 54° 15',1 N. 12° 04',6 E.

b) 54° 16' N. 12° 04' E.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 5. Marts 1945.)

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

666. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro W. Vrag.

Position. c. 55° 02' N. 11° 20' E., paa *Vejro W.-Flak*.

Detaller. Et Vrag, af hvilket Mastetoppene er synlige over Vandet, er sunket paa *Vejro W.-Flak*. Den opgivne *Position* er meget usikker.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

667. Danmark. Kattegat. Sejersø N. Skibsfartshindring.

Position. c. 55° 59½' N. 11° 04½' E., 4—5 Sm 357° fra *Sejersø Fyr*.

668. Danmark. Kattegat. Sejersø Fyr NW. t. N. Vrag afmærket.

Position. 55° 57' (16") N. 11° 02' (08") E., c. 2½ Sm 327° fra *Sejersø Fyr*.

Detaller. Et Vrag paa ovennævnte Plads er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 60 m WSW. for Vraget.

669. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/200 1945 udgaar.

Position. 56° 09' (29") N. 10° 13' (24") E.

Detaller. *Pier II Fyr*, paa E.-Enden af *Pier II* i *Aarhus Havn*, er atter tændt.

670. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NNW. Vrag.

Position. c. 56° 50',1 N. 11° 23',5 E., c. 8 Sm 331° fra *Anholt Havn Fyr*.

Detaller. Et Vrag, af hvilket 3 Mastetoppe rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Labore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. -JANBY-



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

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.

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

KOLDING

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngkærken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·:-· KLARENING ·:-· SPEDITION ·:-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

MARIAGER

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**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

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

HOBRO

SVENDBORG

CHR. RØRHOLM

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

A. E. SØRENSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 11

FREDAG 16. MARTS 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

De uden for Blokadezonen liggende Markeder præges fortsat af Knaphed paa Tonnage. Det vil sige, til militære Formaal og til Transporter af krigsvigtige Varer og Raastoffer synes de Allierede at disponere over de fornødne Tonnageresourcer, ellers kunde de naturligvis ikke holde fuld Damp paa to Krige paa hver sin Side af Jordkloden, men Tonnage til Transport af saadanne Varer, der tjener til at sætte lidt Kulør paa det civile Liv, kniber det med i allerhøjeste Grad. Selv i »God's own country« har man maattet spænde Livremmen ind, og det var en daarlig Trøst Præsident Roosevelt gav dem, da han udtalte, at man ikke skulde regne med nogen Forøgelse af de civile Goder, førend ogsaa Krigen med Japan var forbi.

Om de enkelte Markeder er Rapporterne stadig sparsomme. Amerikanerne har som sædvanlig frigivet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til de til Trivialitet nævnte Destinationer i Vestindien, Sydamerika o. s. v., og som sædvanlig skal disse Skibe tilbage-laste enten Sukker fra Cuba, Malm fra Brasilien eller Salpeter fra Chile. Nogen Ændring i de gældende Rater har ikke fundet Sted. Endvidere har Malmfarten fra Indien og Sydafrika faaet tildelt Tonnage, ligeledes til uændrede Rater, nemlig \$15 plus 15 pCt. Krigstillæg fra Forindien og \$10 plus 30 pCt. fra Durban til Northern Range.

Paa de engelsk-kontrollerede Markeder var der særdeles livlig Aktivitet i Kulfarten fra Wales og Østkysten til Bunkerstationerne i Atlanterhavet og Middelhavet. Wales/Azorerne betalte 66/-, og Wales/Alexandria eller Port Said 90/-. For Wales/Gibraltar sluttedes til 66/-, og samme Rate er gældende til Oran. Iøvrigt synes Handelsforbindelsen mellem UK. og Island at have udviklet sig betydeligt i de forløbne Krigsjaar. Londonrapporter melder saaledes om betydelig Efterspørgsel efter Tonnage paa Timecharterbasis for Islandsfart, og der er Tale om Perioder af en saadan Længde, at man paa Basis af Krigens nuværende Stadium kan regne med, at Certepartierne ogsaa kommer til at løbe et Stykke ind i Tiden efter i hvert Fald den europæiske Krigs Afslutning. Desværre nævnes der ingen Rate for disse Forretninger. Af andre engelske Noteringer kan nævnes Kalk fra Themsen til Philadelphia til 27/6d. og forskellige Laster Saltkager fra Liverpool Distriktet til Northern Range.

Fra River Plate til de forskellige europæiske Destinationer kan der stadig placeres Tonnage til Rater, der ligger omkring \$100 til Portugal eller Spanien og \$120 til Eire. Efterspørgselen er iøvrigt uforandret lige stor, men da dette Marked praktisk talt kun betjenes af neutrale Baade, ligger det i Sagens Natur, at Aktiviteten er stærkt begrænset.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene uden større Ændringer. Bunkersituationen bevirker stadig, at de fleste Markeder er stille, og en betydelig Del af den danske Handelsflaade har derfor været tvunget til at lægge op. Af kurante Noteringer skal nævnes Salpeter fra Skiensfjorden til god dansk Havn til omkring Kr. 35 for 3000 Tonnere. I Brunkulfarten fra Østjylland har der været nogen Forretning, men Ekspeditionen i Lastehavnene er ikke altid lige god, da det kniber

med at faa Brunkul frem. 3000 Tonner sluttedes til København til Kr. 10.

FORAN BØRSKUP MOD VORE DAMP-SKIBSSELSKABER

Man har i den sidste Tid ikke kunnet undgaa at bemærke, at der fra visse Børskredse vises en generende Interesse for flere af vore Dampskibsselskaber, og denne Interesse staar i et temmelig grelt Modsætningsforhold til den danske Skibsfarts Virksomhed i det svundne Aar.

Nu har Dampskibsselskabet »Myren«s Bestyrelse taget Bladet fra Munden og udsendt en Rundskrivelse til samtlige sine noterede Aktionærer, hvori der meget indtrængende advares mod denne Børs-Gruppe og dens Virksomhed, der kan blive til ubodelig Skade for vor Skibsfart. I denne Skrivelse, som Dansk Søfarts Tidende velvilligst har faaet overladt af Skibsreder H. A. Hansen, hedder det:

Da De staar som noteret Aktionær i vort Dampskibsselskab »Myren«, tillader vi os at fremkomme med følgende Henvendelse.

Som Dem sikkert bekendt har der siden sidste Efteraar paany været Uro om »Myren«, idet nemlig en Gruppe Outsider-Vekselerere efter sikkert Forlydende — paa den kommende Generalforsamling vil gøre Forsøg paa at besætte en eller flere Bestyrelsespladser med det Formaal efterhaanden at udvide Aktiekapitalen (hvilket i hvert Fald efter de nugældende Skattelove kun kan komme de ældre Aktionærer til Skade), eventuelt at likvidere Selskabet, eventuelt sammenslutte det med et andet Selskab eller andre Formaal, som i hvert Fald vil forringe den gode Status, som »Myren« efterhaanden har opnaaet.

Vor Bestyrelse vil fremdeles modsætte sig et saadant Indgreb udefra med følgende Begrundelse:

D/S »Myren«, som stiftedes 1891 af vort Firma, har som alle Skibsselskaber været ude for gode og onde Tider, men har nu, hvad der ogsaa falder i Traad med de mange Henvendelser fra Myndighederne til Erhvervene om at konsolidere sig, samlet en betydelig Reservekapital, som det er Bestyrelsens Hensigt at anvende til Fornyelse af Flaaden.

Selskabet har ingen Kontrakter paa Nybygninger, da man paa det Tidspunkt, saadanne kunde erholdes, hverken kunde faa fastsat Priser eller Levetid, hvorfor vor Bestyrelse ansaa det for rigtigst at afvente Udviklingen og være beredt til at udnytte enhver Chance, som maatte tilbyde sig.

Skulde en Kapitaludvidelse blive nødvendig, maa det være Ledelsen, der fremkommer med Forslaget, thi uden Grund at udvide Kapitalen med et eller andet Beløb, som under de herskende Forhold ikke vil kunne forrentes, og som vil svække Selskabets gode Status og forringe Udbyttet, vilde være ganske formaalsløst.

Vi har en god Stab af gamle, trofaste Aktionærer, som sikkert kun ønsker Ro om og fortsat god Trivsel for »Myren«, og som gerne vil støtte Ledelsen i denne Henseende, og da vi tør gaa ud fra, at ogsaa De kan tilslutte Dem dette Synspunkt, vil vi anmode Dem om at faa overladt Stemmeretten for Deres Aktier til den kommende Generalforsamling.

— — —

Som man ser, minder denne Outsider-Gruppes Virksomhed meget om de Bestræbelser, der gjorde sig gældende efter forrige Verdenskrig, hvor det lykkedes ligefrem at slaa flere af vore gamle, gode Selskaber i Stykker.

I første Række sigtes der fra denne Kant paa at vinde Indpas i Bestyrelsen som et første Skridt for senere hen at gaa ind for den eftertragede Kapitaludvidelse. Bestræbelserne maa derfor gaa ud paa at forhindre, at denne Kreds overhovedet faar Foden indenfor. Under normale Omstændigheder vil et Selskab som »Myren« naturligvis tage en Henvendelse fra en større Gruppe Aktionærer i Betragtning, udtaler Skibsreder H. A. Hansen til Dansk Søfarts Tidende, men Forholdene er nu saa ekstraordinære, at man maa regne med ekstraordinære Handlinger.

Der melder sig i denne Forbindelse et interessant Spørgsmaal: Hvem er det i Grunden, der staar bag denne Aktionærgruppe? I Dampskibsselskabernes Ledelse kender man ikke disse Mænd, der arbejder ganske gedulgt, indtil de dukker op paa Generalforsamlingen for der at naa at faa Foden indenfor. Aabent Spil udmærker ikke denne Gruppes Arbejdsmetoder.

Det er saa ofte blevet fremhævet, at vore Rederier ikke ved, hvor mange af deres Skibe, der vender hjem, og i hvilken Forfatning de kommer tilbage. Det vil ikke være nogen tiltalende Tanke, at nye Mænd, ganske ukendt med Skibsfartsforhold, til den Tid skulde placere sig inden for de paagældende Selskabers Ledelse. At det ikke netop er Selskabernes Velfærd, der ligger denne Kreds paa Sinde, turde være hævet over enhver Tvivl.

Men skulde Oppositionen i Tilfældet »Myren« vise sig at være for stærk, staar der imidlertid en Udvej aaben, nemlig Anvendelsen af Aktieselskabslovens Paragraf 56 i. f., hvori det hedder:

Er en Aktionærs Stemmegivning bevisligt bestemt ved hans Deltagelse i Spekulationsforretninger vedrørende Selskabets Aktier, kan den kendes ugyldig ved Dom. Sag herom kan i Løbet af en Maaned efter Generalforsamlingen anlægges af Bestyrelsen eller, efter Meddelelse til Bestyrelsen i Løbet af tre Dage efter Generalforsamlingen, af Aktionærer, der repræsenterer en Tiendedel af Aktiekapitalen.

INTET UDBYTTET I D. F. D. S.

Det Forenede Dampskibs-Selskab har udsendt følgende Regnskabsmeddelelse:

Paa et afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for Det forenede Dampskibs-Selskab Regnskabsafslutningen for 1944, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifter til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftsoverskud af 4.906.556 Kr. 12 Øre. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration 3.069.905 Kr. 63 Øre, Renter af 6 pCt. Reservefondsbeviser 990.000 Kr. og Personalets Pensionering 377.626 Kr. 15 Øre, ialt 4.437.531 Kr. 78 Øre udgør Netto-Overskudet 469.024 Kr. 34 Øre, som tillagt Overførslen fra 1943 1.102.669 Kr. 74 Øre giver til Disposition 1.571.694 Kr. 08 Øre.

Af dette Beløb foreslaas det at anvende til Afskrivning paa Skibe 1.298.000 Kr., paa Pakhuse og Inventar 43.643 Kr. 29 Øre, tilsammen 1.341.643 Kr. 29 Øre, og at overføre til næste Aar 230.050 Kr. 79 Øre.

For 1943 var der godt 6 Mill. Kr. til Disposition, hvoraf 2,7 Mill. Kr. benyttedes til Afskrivninger, 600.000 Kr. blev henlagt til Skatter og 1,8 Mill. Kr. blev anvendt til Udbetaling af 4 pCt. Udbytte. Som det vil ses, udbetales der intet Udbytte for 1944, hvilket ogsaa var Tilfældet for Aarene 1941 og 1942, medens de 4 pCt. Udbytte for 1943 blev givet til den i Aarets Løb til 45 Mill. Kr. udvidede Aktiekapital.

TORMS BERETNING

Dampskibsselskabet *Torm*, hvis Regnskab blev omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, har nu udsendt Beretningen for Aaret 1944.

Det hedder heri, at Selskabet i 1944 ligesom i de foregaaende Aar kun har haft Raadighed over en mindre Del af Flaaden, medens den største og værdifuldeste Del fortsat er unddraget Selskabets Kontrol. Der er udefra ikke kommet Meldinger om yderligere Forlis. Derimod har man bragt i Erfaring, at et Motorskib, der laa oplagt i spansk Havn, er gaaet i Fart for engelsk Regning.

Af Skibene i Hjemmefarten er antagelig et gaaet tabt, nemlig Damperen *Gunhild*, der den 18. August i Fjor ramtes af Brandbomber og sank i tysk Havn. De hjemmeværende Skibe har som de foregaaende Aar hovedsagelig været beskæftiget med Tilførsler til Danmark af Kul og Koks, Papir og Gødningstoffer samt med Brunkul fra Jylland til sjællandske Havne. De har sejlet uden større Havarier, men Rejserne har navnlig i Aarets seneste Maaned været lidet lønnende grundet paa lange Ophold i Farvandene, og Raterne baade paa Kunstgødning fra Norge og for Brunkul har ligget paa et saa lavt Niveau, at Rejserne ofte har været tabgivende.

Paa Grund af Materiale-Situationen lader det sig stadig ikke overse, hvornaar Leveringen af Selskabets to Nybygninger kan ventes at finde Sted.

Som det fremgik af Regnskabet, er Fortjenesten gaaet betydeligt ned, og da det nye Aar paa Grund af manglende Kul er begyndt med Oplægning i stort Omfang, maa man forvente et væsentligt ringere Resultat for 1945.

Selskabet har i Aarets Løb faaet den sørgelige Meddelelse, at to af dets Skibsofficerer, deriblandt en af dets mest ansete Skibsførere, er omkommet under Sejlads med fremmed Skib.

PACIFIC: 12 PCT.

Dampskibsselskabet Pacific har udsendt følgende Regnskabsmeddelelse:

Dampskibsselskabet Pacific A/S meddeler, at Selskabets Netto-Overskud for 1944 uden Afskrivninger paa Skibene og efter at der i Aarets Løb er betalt 115,688 Kr. i Skat andrager 316,115 Kr. Hertil kommer Renter og Kursdifferencer med 60,216 Kr. og en Overførsel fra 1943 paa 21,953 Kr., saaledes at der pr. 31. December 1944 til Disposition er ialt 398,284 Kr.

Bestyrelsen har besluttet at foreslaa den kommende ordinære Generalforsamling, at der af ovennævnte Beløb henlægges 225,000 Kr. til Dispositionsfond, at der betales 12 pCt. i Udbytte til Aktionærerne med 108,000 Kr., at der betales 18,816 Kr. i Tantième til Bestyrelsen, og at der overføres 46,468 Kr. til 1945.

Afskrivninger paa Skibene er foretaget med 377,650 Kr., som er taget fra »Nybygnings- og Afskrivningsfond«.

For 1943 var Nettooverskudet 391,576 Kr., men da var der forud betalt 248,717 Kr. i Skatter. Udbyttet var 15 pCt.

CHRISTIANSHOLMS FABRIKER OG BRÆNDELS-SITUATIONEN

Christiansholms Fabriker har afholdt sin ordinære Generalforsamling, hvor Formanden, Direktør *Emil C. Hertz*, aflagde Beretningen.

Af denne fremgik det, at Aaret 1944 var forløbet bedre, end man kunde have ventet.

Tilførslerne af Brændsel — udenlandsk som indenlandsk — har været tilstrækkelige til at holde Virksomheden beskæftiget Aaret igennem.

Importen af udenlandsk Brændsel var noget større end i 1943 og udgjorde for hele Landet kvantitativt ca. 60 pCt. af Importen i 1939.

Ved Aarets Slutning blev Tilførslerne mindre og mindre for praktisk talt helt at ophøre i Januar d. A.

Da man allerede ved Aarets Begyndelse havde forudset Vanskeligheder for Importen, blev alle Sejl sat til for at stimulere Produktionen af indenlandsk Brændsel.

Tørveproduktionen kom paa Grund af Vejrforholdene først i Gang 3 Uger senere end i 1943, og der var ved Aarets Slutning produceret ca. 6 Millioner Tons, hvilket er noget mindre end i forrige Sæson, men Manglen paa Banevogne hindrede Transporten fra Moserne.

Produktionen af Tørvebriketter og især af Formbrændsel har været stigende og har udgjort et godt Supplement til Tørvane.

Af Brunkul produceredes praktisk talt samme Kvantum som i 1943 — ca. 2½ Million Tons — men ogsaa her gjorde Manglen paa Banevogne sig gældende.

Direktør Thaulow fremlagde Driftsregnskabet, der udviser en Bruttoindtægt af 901.154 Kr., hvoraf 112.236 Kr. er Overførsel fra 1943.

Handelsomkostningerne udgør 276.058 Kr. og Pensions- og Ulykkesforsikring 37.342 Kr. Tilskud til Understøttelsesfonden 20.000 Kr. I Skatter er betalt 39.121 Kr. samt til à Konto Krigsforsikringsbidrag 24.803 Kr. og yderligere Indskud i Henlæggelsesfonden for Automobilejere 21.700 Kr.

Der fremkommer derefter et Netto-Overskud paa 482.130 Kr., der foreslaas fordelt saaledes: 10.000 Kr. afskrives paa Automobile, Heste og Vogne, 55.000 Kr. overføres til Afskrivningsfonden, 120.000 Kr. udbetales til Aktionærerne med 6 pCt., 10.969 Kr. til Tantième til Bestyrelsen, 50.000 Kr. henlægges til Sikringsfonden, 95.000 Kr. til Imødegaelse af Tab paa indgaaede Kontrakter, og 141.161 Kr. 50 Øre overføres i ny Regning.

Bestyrelsen har fundet det rigtigst kun at indstille et Udbytte paa 6 pCt., dels for at imødekomme Nationalbankens Henstilling, dels, fordi det kan forudses, at i hvert Fald indeværende Aar vil byde paa ringe Indtjeningsmuligheder.

DØDSBUDESKAB FRA UDLANDET

Styrmand *Willy Sigfred Holm Thomsen*, født den 9. Marts 1916 paa Nordby, Fanø, er død i Tyskland d. 3. Februar 1945.

Styrmand Holm Thomsen kom efter at have gennemgaaet den praktiske Sømandsuddannelse paa Navigationsskolen i Nordby, Fanø, hvor han i 1938—39 tog Styrmands- og Skibsførereksamen.

Derefter blev han ansat i D. F. D. S. og gjorde Tjeneste her indtil 1941, hvor han kom paa Reservekadetskolen, og efter Uddannelsen her gjorde han Tjeneste som Søløjtnant i Reserven indtil 29. August 1943.

Derefter fortsatte han som Styrmand i D. F. D. S., indtil han i Juli 1944 blev taget i Land i en tysk Havn.

Styrmand Holm Thomsen efterlader sig Enke og 2 Smaabørn.

SPÆRREDE HAVNE

Handelsministeriet har udsendt følgende Skrivelse:

Fra de herværende tyske Myndigheder har man gennem Udenrigsministeriet modtaget Underretning om, at nedennævnte Havne udover de i den tyske Forordning angaaende »Indskrænkning af Smaaskibsfartens Fartøjer og Fiskefartøjer til bestemte Havne« ommeldte Havne er frigivet for Sejlads:

Sakskøbing, Masnedø, Næstved, Frederiksværk, Mullerup, Holbæk, Lautrup og Kyndby.

MOTORSEJLERNE ØNSKER HØJERE FRAGTER

Paa en Rederigeneralforsamling i Svendborg udtalte Skibsreder A. E. Sørensen, at mens der er sikret Dampskibene gode Fragter, levnes der ikke Motorsejlskibene Mulighed for en blot nogenlunde rimelig Fortjeneste. Der arbejdes derfor i Øjeblikket paa en Forhøjelse af Fragterne.

ATTER TO SKIBSFORLIS I INDENRIGSFART

Den forløbne Uge bragte Meddelelse om yderligere to Skibsforlis i hjemlige Farvande:

Motorskonnerten »Dorthea« af Korsør er forlist ved Hals Barre. Skibet, der var paa Rejse fra Fredericia til Aalborg, sank øjeblikkeligt.

Af Besætningen omkom den 53-aarige Kaptajn Martin Huusfeldt Sørensen, Horsens, og dennes Hustru, samt Jungmand Jørgen Greve. Jungmand S. Dinesen blev reddet efter at have klamret sig til Mastetoppen i 6 Timer, medens Bedstemanden, Hans Helge Krakau Nielsen, blev taget op af et Skib i Nærheden.

Skonnerten var paa 109 B.R.T.

Ifølge indløben Meddelelse til Mæglerfirmaet W. Nielsen & Co., Ærøskøbing, er Motortjalk »Emmanuel« af Ærøskøbing, tilhørende et Rederi ved Kaptajn Espensen, Ærøskøbing, forlist i Smaalandsøhavet udfor Fænø.

Kaptajn *Alf Nielsen*, Ærøskøbing, og Bedstemand *Erik Nielsen*, Struer, er omkommet, mens Kaptajnens Hustru, *Nora Nielsen*, og Jungmand *Rudolf Rasmussen*, Ærøskøbing, er reddet og landsat paa Fænø.

Skibet sank paa 7 Meter Vand. Det var paa Rejse fra Aarhus til Nykøbing F. med Stykgods.

»Emmanuel« var bygget i 1897 i Martenshoeck i Holland.

Skibet var paa 145 Tons d.w. og var af Staal. Kaptajn *Alf Nielsen*, der satte Livet til ved Forliset, var midt i Trediveerne. Han var født paa Ærø, hvor han var usædvanlig afholdt.

Den danske Indenrigs-Skibsfart er blevet meget haardt ramt i den sidste Maanedes Tid, idet ikke mindre end ni Skibe er gaaet ned i vore hjemlige Farvande.

Det samlede Antal Menneskeliv ved disse Forlis, der er gaaet tabt, er 38.

BESØG I DE KRIGSBYGGEDE AMERIKANSKE SKIBE

Direktør Söre i den svenske »Maskinbefälsförening« skriver i Foreningens Blad *Maskinbefälet* om et Besøg, han for nylig har aflagt om Bord i tre krigsbyggede amerikanske Skibe, der laa i Liverpool. Det drejede sig om et Liberty-Skib, et Victory-Skib og et Skib af C 2-Typen. Han fik navnlig et godt Indtryk af de to sidstnævnte Typer.

C 2-Skibet var *Santa Barbara*, som ejes af Grace-Linien. Det var paa ca. 5.000 Tons d.w., og Maskineriet var Dampmaskiner paa sammenlagt 8.000 AHK med Højtryks-Vandrørskedler.

Dæksbesætningen bestod af 23 Mand og Maskinpersonalet af 21 Mand og et Intendanturpersonale paa 18 Mand. Skibet, som var bygget i 1943, medførte ikke Passagerer. Maskinofficerernes Antal var syv, hvoraf de to passede Skibets Køleanlæg. Desuden var der to »engineer cadets«.

Beboelsesforholdenes Indretning var den standardiserede, som er for amerikanske Skibe. Eftersom alle Møbler var af presset Metal, som var graamalet, formidskedes det gode Indtryk af de store, lyse og rummelige Kahytter.

Direktør Söre følte sig særlig tiltalt af Skibets Spisesalon, hvor samtlige Skibs officerer uden Undtagelse indtog deres Maaltid. I Salonen var der syv Borde med Plads til fire Personer ved hvert Bord. Hele Salonen gav Indtryk af en mindre Restaurant. Serveringen blev passet af tre Stewarder, og Middagstiden var fra Klokkerne 12 til 2. Indenfor dette Tidsrum kunde man indtage Maaltiderne, naar man fandt det passende. Naar Skibet laa i Havn var et Bord reserveret Kaptajnen og et Maskinchefen i det Tilfælde, de havde Gæster. Der var flere Retter at vælge mellem, men der serveredes kun Vand til Maaltiderne, idet der ikke maa drikkes Øl og Spiritus om Bord.

FLERE SKIBE TIL NORTRASHIP

Efter fra London tilgængelige Oplysninger, skal den Institution, der varetager den norske Handelsflaades Interesser, *Nortraship*, overtage yderligere to Liberty-Skibe, saa længe Krigen varer. Det ene faar Navnet *Lektor Garbo* og det andet *Carl Oftedal*.

Endvidere skal Selskabet overtage yderligere to Tankskibe, som er under Bygning. De faar Navnene *Honningsvåg* og *Hammerfest*. De er begge paa ca. 16.400 Tons. Skibene skal tilbageleveres efter Krigen.

SKIBSSVEJSNING SET FRA ET REPARATIONS-SYNSPUNKT

Den svenske Teknologforenings Afdeling for Skibsbyggeri og Flyveteknik afholdt for kort Tid siden et Diskussionsmøde om de helsvejsede Skibe, set fra et Reparationssynspunkt. Ikke mindre end henvendte ti Talere klarlagde i korte Indledningsudtalelser deres Syn paa de forskellige Svejsningsproblemer.

Civilingeniør *Ringdahl*, Esab, holdt paa, at de uden Tvivl opstaaende specielle Vanskeligheder ved Reparation af helsvejsede Skibe burde kunne elimineres, og han foreslog en Del Foranstaltninger i den Henseende. Han hævdede bl. a., at man ved Reparationen ikke skulde udskifte hele Plader, men kun udskære de beskadigede Dele. Ved indvendige Reparationer i Dobbelbund og lign., kunde man maaske for at formindskede Eksplosionsfaren og Aandedrætsbesværighederne for Arbejderne fylde Tankene med Kulsyre og arbejde med Gasmasker paa.

Ingeniør *Nordman*, Götaverken, udtalte, at man ikke kan komme bort fra, at et svejset Skib er betydeligt sværere at reparere end et nittet. Udtagning og Genindsætning af Pladerne efter Opretning kan sjældent gennemføres, men man maa i Stedet for lade Pladerne helt forny. Rengøringen og Ventilationen bliver komplicerede, og Spørgsmaalet er, om ikke de mest udsatte beskadigede Dele, fremfor alt Skibsbunden paa de helsvejsede Skibe burde repareres ved Nitning.

Direktør *Larsson*, Lindholmen, omtalte de økonomiske og værftstekniske Synspunkter ved Reparationen af nittede og svejsede Forbindelser. Han mente, at Havarireparationerne paa helsvejsede Skibe maatte blive betydeligt dyrere og langsommere at udføre end paa nittede Skibe. Fordelene i andre Henseender var dog saa indiskutable, at et kombineret System maaske var det mest hensigtsmæssige.

Ingeniør *Forssell*, Eriksberg, talte om Vanskelighederne ved Udkæring af svejsede Konstruktioner ved Skibskonstruktioner. Han gjorde Rede for forskellige

Metoder til Udkæring af Skibets sammensvejsede Dele for Reparation, og fremfor alt ved Hjælp af de nye Apparater for »Iltmejsling«.

Civilingeniør *Hjernqvist*, Lloyds Register, havde som sit Emne »Svejsningsreparationer af klassede Skibe«. Han talte ud fra Selskabets nye Anvisninger om Svejsning og om korrekte og fejlagtige Maader at genindsætte de svejsede Forbindelser efter Reparationen.

Direktør *Christiansson*, Broström-Koncernen, belyste ud fra en Reders Synspunkt Spørgsmaalet, om man kan tilvejebringe betryggende Kontrol af Styrken i svejsede Skibsbygninger. Han mente, at de hidtidige Erfaringer og fremfor alt den befrygtede intensive Konkurrence i Fremtiden maatte motivere en yderst nøjagtig Kontrol. Han efterlyste klare Oplysninger fra Klassen om, hvad dens Kontrol indebar. Videre paapegede han Betydningen af, at de svejsede Skibe allerede ved Konstruktionen tilpassedes for fremtidige Reparationers Udførelse.

Chefingeniør *Bernelius*, Sveabolaget, talte om Rederiinteresser i Forbindelse med Svejsningsreparationer paa Skibe. Han indledede med at erindre om Redernes gamle Ønske, at Reparationer skal udføres godt, hurtigt og billigt. Reparation ved Hjælp af Stykkevis indsat nyt Plademateriale kan dog ikke generelt anbefales. Hvis det haster, maa det kun gøres som en provisorisk Foranstaltning — ved ældre Skibe kan det maaske være paa sin Plads.

Marinedirektør *Grüneberg*, Stockholms Orlogsværft, havde som sit Emne Sikkerhedsforskrifter ved Reparationssvejsning af Oliekanter. Han gjorde sig til Talsmand for praktiske Prøvesvejsninger paa oliefyldte Cisterner i den Hensigt at undersøge Mulighederne for Reparation uden at behøve at tømme Tankene.

Civilingeniør *Stenberg*, Kockums, behandlede Emnet Reparationssvejsning paa Undervandsbaadsskrog.

Sidste Taler var Ingeniør *Linnander*, Karlskrona Orlogsværft. Han talte om Svejsning under Vandet. Han udtalte bl. a., at der var foretaget Svejsninger under Vandet paa indtil 20 Meters Dybde, og han forelagde endvidere Resultatet af saadanne Svejsninger.

Formanden, Direktør *Forster*, sammenfattede Resultatet af Mødet som et stærkt Bevis paa Interessen for og Betydningen af gode Reparationsmuligheder for svejsede Skibe. Dagens Indlæg havde hovedsageligt givet Udtryk for Betæneligheder, men der var dog ogsaa en optimistisk Opfattelse af Vanskelighedernes Overvindelse.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Georg Stages Minde«

»Stiftelsen »Georg Stages Minde« har udsendt Aarsberetning for 1944. Det fremgaar heraf, at Omstændighederne medførte, at Skoleskibet »Georg Stage« ikke havde kunnet afholde Sejlads i Isefjordens Bredning, saaledes som det skete Aaret før. Skibet maatte derfor blive liggende i Nykøbing Havn. Dette Skoleaar uden Sejlads har naturligvis haft visse Mangler, men det udtales dog i Beretningen, at Skolen og Livet ombord alligevel blev af stor Værdi for de unge Mennesker. Sundhedstilstanden har været god. 14 Elever fik Hyre ved Skibets Medvirksomhed, og 54 mente selv at kunne skaffe sig Hyre. 9 har opgivet Søen og 4 afgik, fordi de ingen Interesse viste for Skolen.

Ved Aarets Udgang har Skibsreder M. Suenson trukket sig tilbage som Stiftelsens Skibsinspektør, et Hverv, han har varetaget siden 1919. Kaptajn J. B. Junker, der som meddelt ved Aarets Udgang trak sig tilbage som Fører af Skoleskibet efter 27 Aars Tjeneste, er indtraadt i Bestyrelsen og har overtaget Posten som Skibsinspektør.

Aalborg Havns Budget

Budgettet for Aalborg og Hals Havn 1945—46 er vedtaget ved 1. Behandling i Aalborg Byraad. Driftsoverslaget for Aalborg Havn balancerer med 1.138.298 Kr. og slutter med et Underskud paa 116.818 Kr. Havne- og Bropenge er

ansat til 509.000 Kr., Leje af Bygninger og Pladser til 356.800 Kr. De to største Udgiftsposter er anslaaet til 255.800 Kr. for Administrationsudgifter og 332.000 Kr. til Vedligeholdelse. Gælden anslaaes nedbragt fra 3,1 Mill. Kr. til 2,8 Mill. Kr. I Kasseoverslaget forudses anvendt 840.000 Kr. til Nyanlæg. Havnens Status pr. 31. Marts 1946 balancerer derefter med 12,9 Mill. Kr.

De sidste Skibssalg

Handelen med mindre Skibe har fra Januar til Marts haft en lille Opblomstring, som imidlertid nu atter synes at være gaaet i Staa. Prisen har stadig ligget ret fast og paa omtrent samme Niveau som i de senere Aar.

Der er afsluttet Handel om 3-masted Skonnert »Svanen« af Hasle, der af Skibsreder Marius A. Christensen er solgt til Skibsreder Anna C. H. Petersen, Vejle. »Svanen« er bygget 1922 af Eg og Bøg paa Frederikssund Træskibsværft, og den laster 175 Tons. Den har en Vølund Motor paa 110 HK. — Kobesummen ligger omkring 150.000 Kr.

Skibsreder Anna C. H. Petersen har solgt sin Motorskonnert »Urda« af Vejle til Skibsfører S. P. Christensen, Vejle. »Urda«, der laster 137 Tons og er udstyret med en 100 HK Raaoliermotor, er bygget 1911 af Eg og Fyr i Vejle. Overtagelsen af Skibet finder Sted i de nærmeste Dage. Kobesummen er ubekendt.

Skibsfører S. P. Christensen, Vejle, har solgt sin Motor-galease »Erna« til et Konsortium i Vejle. »Erna«, der tidligere har haft Navnet »Lily«, og som er bygget 1908 af Eg og Bøg i Troense, laster 110 Tons, og den er udstyret med en Raaolomotor paa 80 HK. Overtagelsen har fundet Sted. Købesummen er ubekendt.

Død i Udlandet

Efter Meddelelse til Familien er Hovmester *Lars Marius Sørensen* død i Udlandet den 17. Januar. Afdøde var ugift. Han var Søn af Kaptajn J. Sørensen, »Fanny«, Thure.

Sømandshøjskolen husvild

Sømandshøjskolen i Svendborg, der for Tiden er husvild, agter nu at benytte Øvelsesskibet »Arken«, der ligger i Svendborg Havn, til et Kursus, der begynder den 1. April. Skibet skal benyttes både til Indkvartering af de ca. 25 Elever, som man mener at kunne skaffe Plads til, og til Undervisning.

Søfyrbøder fundet død

Snedker Alfred Sonne og Hustru, Rønne, har modtaget Meddelelse om, at deres 36-aarige Søn, Søfyrbøder *Wilh. Sonne*, er fundet død ombord paa Dpsk. »Juliane« af Nordby. *Wilh. Sonne* var ugift.

Motorgalease forlist ved Lohals

Motorgaleasen *Svanen* af Baagø er forlist Sydøst for Lohals paa Langeland. Den sank i Lobet af et Kvarter.

»Svanen«, der ejes af Rederiet Caspersen paa Baagø og som førtes af Kaptajn Jens Chr. Jensen, Baagø, var paa Rejse fra Korsør til Vejle med en Ladning Hvede paa 73,5 Tons.

Dødsfald

Navigationsskolebestyrer *Emil Andersen*, Grenaa, er død 63 Aar gammel.

Rederiet »Nordhavet«

Paa et Bestyrelsesmøde i Rederiet »Nordhavet« vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales uforandret 6 pCt. i Dividende.

FRA SØRETTENE

Rederiet skal betale for Manko

Rederiet for Motorsejleren »Gerda« af Svendborg havde ved Sø- og Handelsretten påstået I/S Nordtræ, København, dømt til at betale 675 Kr. 50 Øre i tilbageholdt Fragt. »Gerda« udførte i August 1944 en Rejse med Trælast fra Finland til København, og under Losningen ved Kalvebod Brygge konstateredes, at der var en Manko, og Ladningsmodtageren, I/S Nordtræ, tilbageholdt derfor nævnte Beløb i Frugten.

Retten siger i den afsagte Dom, at man maa gaa ud fra, at der fra Ladningsmodtagerens Side er rettet Henvendelse til Styrmanden om at tælle med, men det maa iøvrigt gaa ud over Rederiet, at det ikke har foranstaltet Tælling fra Skibets Side og derved sikret sig Bevis for, hvad der er udleveret. Retten finder herefter at måtte lægge den af Ladningsmodtageren foretagne Tælling til Grund.

Nordtræ blev saaledes frifundet, og Rederiet skal betale 100 Kr. i Sagsomkostninger.

»Hedda Lau«s Grundstødning

Dpsk. »Hedda Lau« af Esbjerg, tilhørende Dampskibsselskabet »Vesterhavet«, grundstødte den 20. December 1944 paa Rindgrunden i Limfjorden. I den Anledning afholdtes Søforhør i Sø- og Handelsretten. Kaptajn C. E. Nielsen forklarede, at Skibet var forsat af Strømmen. Vejret var let diset. Rindgrunden er afmærket ved en Kost, som han imidlertid ikke kunde se. Skibet kunde ikke komme flot ved egen Hjælp, og Slæberen »Goliath« af Aalborg tilkaldtes, men et Forsøg paa at slæbe Skibet af Grunden den 21. December mislykkedes. Den næste Dag kom Motorsejlerne »Rigmor«, »Herman« og »Tordenskjold« til Stede, og en Del af Ladningen, der bestod af Kartoffler, lossedes over i disse Skibe. Om Aftenen kom Skibet af Grunden. Der er opstået forskellig Skade.



Vort Varemerke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

PERSONALIA

80 Aar

En kendt Bornholmer, Skibsfører *Peter Dich*, Nexø, fyldte forleden 80 Aar. Kaptajn Dich, der er født i Nexø og kom til Søs med et Skib fra Fødebyen, blev i 1899 Styrmand i Det østbornholmske Dampskibsselskabs Dampner *M. Davidsen*. I 1915 blev han Fører af *Hammershus*, og som Fører i Selskabet og Tilsynsførende ved Selskabets Skibe gjorde Kaptajn Dich Tjeneste, indtil han i 1932 gik i Land og blev Selskabets Ekspeditør i Nexø — en Stilling, han beklædte indtil 1938.

70 Aar

I Dag — Fredag — fylder tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *A. P. Andersen*, 70 Aar. Kaptajn Andersen blev ansat som Styrmand i D.F.D.S. i 1899, i 1923 blev han Skibsfører og sejlede i Sydamerikafarten, indtil han i 1936 gik i Land.

Efter at være kommet i Land blev Kaptajnen valgt til Medlem af Sø- og Handelsretten. Han er Æresmedlem af Dansk Styrmandsforening.

Tidligere Fyrskibsfører *H. Schaarup Jensen* fyldte forleden 70 Aar. Han tog Styrmandseksamen i 1897, blev Reserveløjtnant i 1901, og i 1903 ansattes han i Fyrvæsenet som Bedstemand i *C. F. Grove*. Aaret efter blev han Styrmand i Læsø Rende Fyrskib og i 1913 Fører af Ska-gen Rev Fyrskib. Senere var han Fører paa Anholt Knob og tilsidst i en Aarrække Fører af Halsskov Rev Fyrskib. For nogle Maaneder siden tog Kaptajnen sin Afsked, og han bor nu i Ærøskøbing.

25 Aars Jubilæum

Lods ved Kalvebod Strand og Vagertilsynsførende *O. Jensen* har for nylig fejret sit 25 Aars Jubilæum som Lods.

To danske Baadebyggere belønnet i svensk Lystfartøjs-Konkurrence

Svenska Kryssarklubben i Stockholm udskrev for nogen Tid siden en Konkurrence om Konstruktion af et til Turist- og Langturssejling egnet Lystfartøj, der i Konstruktion skulde være saaledes indrettet, at man efter Ønske kunde indrette Agterskibet som Spejlgatter, Spidsgatter eller Hækbaad.

Førstepremien er nu blevet vundet af Olle Enderlein, Göteborg, og desuden er indkøbt Tegninger af Ingeniør A. Slaabye-Larsen, København, og Baadebygger H. Lindgaard, Svendborg.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon *Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGBERG NYHOLE

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

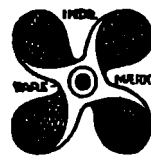
MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

Brug Holzappel's International Skibsfarver



til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassetere
Forlang W. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 15. Marts 1945.

Nr. 11.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. 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) = Sæsonafterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

I. Østersøen.

671. Tyskland. Warnemünde N. Vrag.

Position. c. 54° 19',3 N. 12° 04',8 E.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 9. Marts 1945.)

(Se Tillæg.)

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

672. (T). Danmark. Sundet. Gilleleje Havn. Dybde i Indløb midlertidigt aftaget.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/597 1945.

Position. c. 56° 07',7 N. 12° 18',9 E.

Detaller. Dybden i Indsejlingen til Gilleleje Havn er midlertidigt aftaget til c. 2,2 m.

673. Danmark. København. Lynettehavnen. Ophalerbedding forlænget og afmærket.

Position. 55° 41' (44") N. 12° 36' (56") E.

Detaller. Ophalerbeddingen i Lynettehavnen SW.-lige Hjørne, udfor Svendsen og Sandersens Baadebyggeri, har nu en Længde af c. 47 m. Dybden ved Beddingens E.-Ende er 4,0 m og aftager derfra jævnt W.-efter mod Land.

N.-Kanten af Beddingen er afmærket dels med en Duc d'Albe, opført c. 20 m fra Beddingskajen, dels med en grøn Bøje, udlagt udfor Beddingens E.-Ende.

Kort Nr. 134 og 133.

Publikationer. Danske Lods III, Side 41. Havnelods, Side 123 og 134. Søm.-Fort. Side 58, Nr. 8 A.

674. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro W. Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 10/666 1945 udgaar.

Position. c. 55° 02',6 N. 11° 20',7 E., paa Vejro W.-Flak.

Detaller. Et Vrag er sunket c. 286° fra Vejro Fyr paa ovennævnte omtrentlige Plads, som imidlertid er meget usikker.

675. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Kendeligt Taarn nedrevet.*Position.* c. 55° 03',6 N. 10° 38',8 E.*Detaller.* c. to Trediedele af det E. for *Svendborg* liggende *Manzanataarn* er nedrevet, saaledes at Taarnet ikke mere kan ses fra Søen.*Kort* Nr. 171 og 170.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 91 og 171.**676. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Taasinge N.-Kyst. Vindebyøre. Bro opført.***Position.* c. 55° 03',3 N. 10° 38',1 E.*Detaller.* En 85 m lang Træbro, *Vindebyøre Bro*, er opført paa ovennævnte Plads paa *Taasinge N.-Kyst*. Dybden ved Broen ved Middelvandstand: 2,4 m. Broens Højde over daglig Vandstand: 0,95 m.

Broen benyttes som Anløbsplads for Sundbaadene.

Kort Nr. 171, 170 og 142.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 170. Havnelods, Side 223.**677. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærø N.-Kyst. Ommel-Kraghæs Havn Indsejling. Afmærkning forandret.***Position.* *Ommel-Kraghæs Havn*: c. 54° 52',2 N. 10° 28',9 E.*Detaller.* 1. De to Prikker paa henholdsvis 54° 52' (33") N. 10° 28' (06") E. og 54° 52' (19") N. 10° 28' (45") E. ved Indsejlingen til *Ommel-Kraghæs Havn* er inddraget.2. a) SW.-Siden af den indre Del af Indsejlingsrenden til *Ommel-Kraghæs Havn* er afmærket med 3 røde Stager med 1 opadvendt Kost, udlagt paa henholdsvis 54° 52' (18") N. 10° 28' (37") E., 54° 52' (15") N. 10° 28' (43") E. og 54° 52' (12") N. 10° 28' (48") E.

b) NE.-Siden af den indre Del af Sejlrenden til Havnen er afmærket med 3 hvide Stager med 1 Halmvisk, udlagt paa henholdsvis 54° 52' (21") N. 10° 28' (42") E., 54° 52' (18") N. 10° 28' (48") E. og 54° 52' (12") N. 10° 28' (51") E.

Kort Nr. 170 og 152.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 178. Havnelods, Side 174. Søm.-Fort. Side 75, Nr. 11 og 11 A.**678. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Nakkebølle Fjord. Sømærke forsvundet.***Position.* c. 55° 02',3 N. 10° 22',9 E.*Detaller.* *Rødlok W.* hvide Stage med 2 Halmviske, ved E.-Siden af *Nakkebølle Fjord*, er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**679. (S). Danmark. Kattegat. Sletterhage. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/626 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 05',1 N. 10° 30',9 E.*Detaller.* *Sletterhage* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.**680. (S). Danmark. Kattegat. Grenaa E. Naveren Lys- og Fløjtetønde genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 5/508 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 24',0 N. 10° 57',9 E.*Detaller.* *Naveren* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

681. (T). Sverige. Öland E.-Kyst. Fyr midlertidigt slukket.

Positioner. a) c. 57° 09' N. 17° 03' E. c) c. 56° 22' N. 16° 34' E.
b) c. 56° 49' N. 16° 31' E.

Detaller. Fyrene a) *Högby*, b) *Kapelludden* og c) *Segerstad* holdes indtil videre slukket.
(U. f. s. Nr. 10/776. Stockholm 1945.)

682. Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby. Luftfyr opført.

Position. 57° 40' 30" N. 18° 21' 54" E., 1,1 Sm NE. for *Visby* Flyveplads.

Detaller. Et Luftfyr, der viser hvidt Gruppe-Blink hver 22^s, er opført paa ovennævnte Plads. I Ledevinklerne viser Fyret afvekslende 3 længere og 6 kortere Blink; i de øvrige Lysvinkler Syv-Blink hver 22^s. Flammens Højde: 62 m. Synsvidde: 21 Sm. Gittermast. Fyret lyser, som følger:

1. Ledevinkel i Pejl. fra 20° til 44°.
2. Syv-Blink i — - 44° - 200°.
3. Ledevinkel i — - 200° - 224°.
4. Syv-Blink i — - 224° - 156°.

Fyret tændes efter Behov for Luftfarten.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 10/777. Stockholm 1945.)

683. (T). Sverige. Kråkolund SSE. Neutralitetsløbet. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.

Tidligere E. f. S. Nr. 9/637 1945.

Position. c. 57° 22',5 N. 16° 46',7 E., c. 0,8 Sm ESE. for Grunden *Knallarna*.

Detaller. Den paa ovennævnte Plads udlagte, for Tiden inddragne Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt erstattet med en med hvidt Bælte forsynet sortmalet Lystønde. Fyrkarakteren er uforandret.

Kort Nr. 181 og 182.

(U. f. s. Nr. 10/695. Stockholm 1945.)

684. Sverige. Bottniske Bugt. Holmøerne. Gaddströmmen. Baake opført.

Position. 63° 37' 50" N. 20° 48' 30" E.

Detaller. Paa Skæret *Mellangrund* i *Gaddströmmen* er opført en 10 m høj Baake med Diamant paa Toppen. Topbetegnelseens øverste Halvdel er sort, den nederste hvid.

(U. f. s. Nr. 10/694. Stockholm 1945.)

685. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Holmsund Indsejling. Fyr slukket for Vinteren.

Position. *Bredskärssund nedre* Fyr: c. 63° 40' N. 20° 19' E.

Detaller. Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden: *Bredskär övre* og *nedre*. *Långhalsudde*. *Umeå uthamn övre* og *nedre*.

(U. f. s. Nr. 10/693. Stockholm 1945.)

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

686. Sverige. Sundet. Malmö. Bølgebryder opføres. Advarsel.

Position. *Turbinkanalens* Munding: c. 55° 36',4 N. 12° 58',9 E.

Detaller. En Bølgebryder er under Opførelse i N. t. W.-lig Retning fra den saakaldte *Turbinkanal* W. for *Malmö* Havn. Pæle nedrammes indtil c. 1700 m fra Kanalens Munding. Søfarende advares imod at komme inden for Arbejdsomraadet.

(U. f. s. Nr. 10/704. Stockholm 1945.)

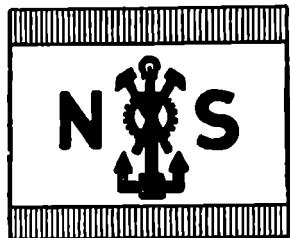
687. (S). Sverige. Sundet. Höllviken. Lystønder genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 6/530 1945 udgaar.*Position.* c. 55° 29' N. 12° 53' E.*Detaller.* Lystønderne *Höllviken västra* og *Höllviken östra* er atter udlagt paa Plads. (U. f. s. Nr. 10/703. Stockholm 1945.)**688. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø N. Vrag afmærkes.***Position.* c. 55° 00',1 N. 11° 01',4 E., c. 1 Sm W. for *Stenøre Nakke*.*Detaller.* Et Vrag rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads. Vraget vil snarest blive afmærket.**689. (S). Danmark. Store-Bælt. Lohals N. Lystønder genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 5/505 1945 udgaar.*Position.* c. 55° 08' N. 10° 54' E.*Detaller.* Lystønderne *Smørstakken* og *Lohals Hage* er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.**690. Danmark. Store-Bælt. Lohals SW. Vrag.***Position.* c. 55° 07' N. 10° 52' E., c. 1,7 Sm 229° fra *Lohals Havn*.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket 2 Master rager 5—6 m op over Vandet, rapporteres at være sunket i 8 m Vand paa ovennævnte Plads.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****691. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Frederiksværk Staalvalseværks Havn. Baake forandret.***Position.* c. 55° 57',7 N. 12° 01',1 E.*Detaller.* Baaken, der staar c. 0,5 Sm N. for *Frederiksværk Staalvalseværks Havn*plads (Indsejlingsbaakelinien Bagbaake, er yderligere blevet forsynet med en rødmalet Trekant med hvid, bred, lodret Stribe og med nedadvendt Spids, anbragt ved Foden af Baaken.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 172 (Tillæg). Havnelods, Side 72 (Tillæg). Søm.-Fort. Side 48, Nr. 27.**692. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NNW. Vrag afmærket.***Tidligere E. f. S.* Nr. 10/670 1945.*Position.* 56° 50' (04") N. 11° 23' (38") E., c. 8 Sm 331° fra *Anholt Havn Fyr*.*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er afmærket med en elektrisk Blinklanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa en af Vragets Master, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 75 m NE. for Vraget.*Kort* Nr. 102 og 100.**693. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. t. E. Vrag.***Position.* c. 56° 52' N. 10° 41',5 E., c. 10½ Sm 120° fra *Hals Barre Fyr*.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket en Mast rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.**694. Danmark. Limfjorden. Logstør Grunde. Vrag fjernet. Afmærkning inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 10/660 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 57',7 N. 9° 11',0 E., i den gravede Rende over *Logstør Grunde*.*Detaller.* Vraget, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vragvageren er inddraget.**695. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn Indsejling. Tilsanding.***Position.* c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.*Detaller.* 1. c. 90 m E. for Havneindløbets Midte har der dannet sig en mindre Pule med 3,9 m Vand.

2. I Forhavnens ydre Del har der lige W. for Havneindløbets S.-lige Halvdel dannet sig en Pule med 3,9 m Vand.

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



Tegn Deres
Forsikringer
i

SKANDINAVIA

Køngens 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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

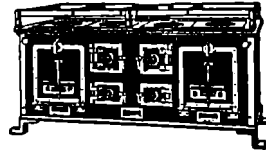
TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246Telegramadr.:
MONTANAKUL**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

ÅBENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KØGE

CARL MÜLLER

Statsautoriseret Skibsmægler

KØGE

Telegr.-Adr.:
„MÜLLER“Telefoner:
Køge 710-1485

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 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

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.-Ad.
»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
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 12

FREDAG 23. MARTS 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Rapporterne fra de oversøiske Markeder viser Rikke større Ændringer. Der er stadig overalt et kæmpemæssigt Behov for Tonnage, men Krigstransporterne lægger fortsat Beslag paa praktisk talt al disponibel Tonnage.

Amerikanerne har igen frigivet Tonnage til de sædvanlige Kultransporter fra Hampton Roads til de kendte Destinationer i Vestindien, Sydamerika, Nordafrika o. s. v. De Baade, der skal losse i Sydafrika og Vestindien, skal som sædvanlig laste enten Malm eller Sukker tilbage til Northern Range eller Golfen. Fra Nordafrika rapporteres forskellige Baade ballastende til Rødehavet for at laste Salt til Calcutta, hvorefter de skal laste Malm i Forindien til Northern Range. Iøvrigt er der en lang Række andre Ladninger i Markedet, saason Trælast fra Puget Sound og British Columbia til Northern Range, Papir fra Vancouver til New Orleans, Malm fra New Foundland til Northern Range o. s. v., men selv for Præferencelaster kniber det nu og da med at skaffe tilstrækkelig Tonnage. Ændringer i de amerikanske Rater synes ikke at have fundet Sted.

Paa de engelske Markeder er de fleste Noteringer ogsaa Gengangere. Der kan stadig placeres Tonnage fra Østkysten eller Wales til Azorerne, Nordafrika, Syditalien og Bunkerstationerne i Middelhavet til uændrede Rater. Salt fra Aden til Calcutta er sluttet med amerikansk Tonnage til 35 Rupees. Fra Durban til Port Said eller Alexandria noteres Kul til den uændrede Rate af 90/-.

Fragterne fra River Plate til Spanien og Portugal synes nu at have fæstnet sig i omkring \$100 med Losning for Skibets Regning i Portugal og fri Losning for spanske Destinationers Vedkommende. Til Eire noteres \$120, men det synes vanskeligt at skaffe Tonnage for disse Laster. Neutrale Skibe er der kun faa af, og de Allierede synes ikke at have megen Interesse i at hjælpe det eneste neutrale Medlem inden for det britiske Imperium. Iøvrigt noteres de sædvanlige Stykgodslaster til Lossepladser ved det karibiske Hav og Sydafrika.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Kulsituationen er stadig meget vanskelig, og der synes ingen Udsigt at være til nogen Forbedring i en nær Fremtid. Farten til og fra Norge samler stadig Hovedinteressen, og der er gode Beskæftigelsesmuligheder, især da der nu er kommet ca. 30.000 Tons Korn i Markedet fra danske Havne til Norge. Der er sluttet enkelte danske Skibe til n. Kr. 25 pr. Ton. Tilbage kan der faas Salpeter fra Skiensfjorden til den fastlagte Rate af d. Kr. 35.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELKABS BERETNING

Som omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* under den Storeløbige Regnskabsmeddelelse fra Det Forenede Dampskibs-Selskab bliver der intet Udbytte for Aaret 1944. Selskabet har nu udsendt sin Beretning.

I Aaret 1944 har Selskabet ligesom i de nærmest foregaaende Aar opretholdt den hjemlige Rute fart saa godt, Forholdene har tilladt det, samtidig med, at de dertil egnede Skibe har været beskæftiget i anden Fart, særlig ved Kultilførsler her til Landet.

Udgifterne ved Skibenes Drift har været stærkt stigende, og da ogsaa Rejsernes Varighed er blevet forøget meget væsentligt, medens Fragterne har været uforandret, har det ikke kunnet undgaas, at det økonomiske Resultat af Aarets Drift er blevet utilfredsstillende.

Ogsaa i 1944 har Selskabet været Selvassurandør for almindelig Søforsikring og Isskade, og paa Grundlag af en efter Aarets Udgang foretaget Opgørelse over Forsikringsvirksomheden er der for Aaret 1944 og tidligere Aar konstateret et Overskud, hvorved den i Aarets Løb paa Skibenes Regnskaber posterede Præmiebetaling har kunnet formindskes med ialt 799.171 Kr. Det Præmiebeløb, der svarer til de ved den foretagne Opgørelse endnu ikke betalte Skader, er opført under Posten "Diverse Kreditorer".

Selskabet har i Aarets Løb overtaget Nybygningerne *Florida* og *Paraguay*, men som Tilfældet har været med de øvrige Nybygninger, der er overtaget under Krigen, vil det først være muligt at gøre Skibene færdige, naar visse manglende Materialer og Udrustning til Skibene kan fremskaffes.

Ved Krigsforlis er i Aarets Løb Dampskibet »Olaf« og Motorskibet »England« gaaet tabt, men lykkeligvis har ingen blandt Selskabets Personel sat Livet til ved Krigsulykker hverken herhjemme eller saa vidt vides ude.

Til Regnskabet bemærkes, at som Følge af, at Selskabet har været uden Oplysninger om de uden for Selskabets Kontrol værende Skibe, og da Regnskaber fra Udlandet mangler, maa nødvendigt Forbehold med Hensyn til Opgørelse af Regnskabet for Driftsaaret og Selskabets Status tages.

I Aarets Løb er Flaaden forøget med 2 Nybygninger, Dieselmotorskibene »Florida« og »Paraguay« paa tilsammen 8155 Brutto Reg. Tons. Ved Krigsforlis fragik 4687 Tons. Ved Aarets Udgang bestod Flaaden af 54 Dampskibe, 27 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægtre, 48 overdækkede Pramme og en Kulelevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af 170,852 Tons.

Under Bygning var ved Aarets Udgang et Dieselmotorskib paa ca. 3500 Brutto Register Tons til Amerikafarten.

TO AF »DANNEBROG«S SKIBE GAAET TABT

Dampskibsselskabet »Dannebrog« har nu udsendt sin Beretning, hvori det hedder:

Som det var forudset, har Trykket af de politiske Forhold gennem Aaret 1944 hvilet endnu tungere paa Udøvelsen af Rederivirksomhed end i de tidligere Krigsaar, idet Udviklingen i Østersøen har medført, at bl. a. Rejsernes Varighed er blevet meget stærkt forlænget, ligesom Forholdene i Lastehavnene i Aarets Løb har foraarsaget store Forsinkelser — Omstændigheder, der har sat sit Præg paa Driftsregnskabet.

I 1944 var Selskabets Skibe ikke udsat for større Havarier, men de Forhold, hvorunder Sejladsen har maattet foregaa, har imidlertid medført mangfoldige mindre Skader, saaledes at der er mistet ialt 694 Beskæftigelsesdage paa Grund af Dokninger og Reparationer samt Afmagnetisering.

De hjemmenværende 8 Skibe har været beskæftiget som tidligere Aar i indenrigs Fart samt i Farten paa Norge og Østersøen, dog med den væsentlige Ind-

skrækning, der opstod, da Krigstilstanden mellem Finland og Rusland ophørte.

Fra Skibene uden for Skagen foreligger der kun meget sparsomme Meddelelser, men desværre har Rederiet Grund til at formode, at s.s. »Flynderborg« og muligvis ogsaa s.s. »Rosenborg« er gaaet tabt, saaledes at Rederiet af de 6 Skibe, der oprindeligt var uden for Skagen i April 1940, kun kan regne med at have s.s. »Søborg« og s.s. »Uranienborg« i Behold. Under Hensyn til manglende Opgørelse fra Udlandet maa der ligesom i de 4 foregaaende Aar tages Forbehold for dette Regnskabs Vedkommende.

I Sommerens Løb er saavel Motorskibet »Dansborg« som Damperen »Taarnborg«, uden at kunne blive færdigbygget, forhalet bort fra Værft. Den i Februar 1944 bestilte 1750 I.H.K. Dampmaskine paa Helsingørs Skibsværft forventes færdigbygget i Løbet af Aaret.

Rederiet har ved Reparationer af de enkelte Skibe benyttet Lejligheden til at modernisere Mandskabets Boligforhold om Bord og har til dette Formaal anvendt et Beløb paa 340.000 Kr.

Som Aktionærerne ved, har der under Ledelse af Pastor Eilschou-Holm i de senere Aar været indrettet Sommerlejre for Besætningernes Paarørende, og Rederiet har ogsaa i Aar deltaget i Udgifterne ved disse Lejres Drift, ligesom Rederiet har deltaget i Stiftelsen af den under Dansk Dampskibsrederiforening oprettede Fond: »Den danske Sømandsfond«, hvis Midler tænkes anvendt til Oprettelse af Hvile- og Rekreationshjem for Sømand og deres Paarørende.

Det er givet, at en Erstatning for den mistede Tonnage er paakrævende nødvendig, ligesom der i Selskabets Ledelse er Enighed om, at man i Overvejelserne angaaende Tidspunktet for yderligere Nybygning af Tonnage som Erstatning for Selskabets store Skibstab under Krigen maa tage det danske Samfunds Tonnagebehov og Beskæftigelsesproblemet for vore Søfarende med som væsentlige Faktorer.

Enhver vil være vidende om, under hvilke Farer Sejladserne er foregaaet i det forløbne Aar, og Selskabet har da ogsaa i indeværende Aar mistet Damperen »Viborg«, der i Januar Maaned er gaaet tabt ved Krigsforlis i Østersøen. Det lykkedes heldigvis hele Besætningen at redde sig i Land, og der er al Grund til ogsaa i Aar at bringe alle Officerer og Mandskaber i Skibene saavel herhjemme som dem derude en Tak for deres pligttopfyldende Arbejde.

RINGERE BESKÆFTIGELSE FOR SVITZER

Aktieselskabet *Em. Z. Svitser Bjergningsentreprise* har udsendt det i *Dansk Søfarts Tidende* tidligere omtalte Regnskab, der var ledsaget af en Beretning.

Af denne fremgaar det, at der i Aaret 1944 i de hjemlige Farvande blev bjerget fem strandede Dampeller Motorskibe mod 12 i 1943 og 37 mindre Skibe mod 32 det nærmest foregaaende Aar. Endvidere er der bjerget minesprængte Damp- eller Motorskibe samt 6 af andre Aarsager sunkne Skibe mod 7 i Fjor. 3 Skibe er indbjerget med Havari fra Søen, og der er i Aarets Løb foretaget 20 forgæves Ture mod 23 i 1943 samt foretaget 19 Dykkerundersøgelser med Bjergning for Øje. Af Arbejder, der ikke falder ind under den egentlige Bjergningsvirksomhed, kan nævnes, at der i Forening med Det forenede Bugseriselskab er udført en Del Langbugseringer.

Heller ikke i det forløbne Aar har Entreprisen været i Forbindelse med de i Udlandet stationerede Bjergningsdampere, *Protector*, *Valkyrien* og *Geir*, der formentlig alle er rekvireret af den engelske Regering.

Som det fremgaar af ovenstaaende, har Beskæftigelsesgraden været ikke saa lidt ringere i 1944, i Særdeleshed i de senere Maaned, i Sammenligning med 1943. Ogsaa de nærmest foregaaende Aar udviste en betydelig højere Beskæftigelsesgrad. Desuden har Staten gennem Fragtnævnet udøvet en vis Regulering af de Aftaler om Bjergeløn, som Entreprisen havde truffet med udenlandske Rederier og Assurandører, og ved denne Foranstaltning er adskillige Bjergelønne reduceret betydeligt under de Beløb, der kunde forventes under Hensyn til Sølovens Bestemmelser om Fastsættelse af Bjergelønne. Begge de nævnte Aarsager har nødvendigvis maattet paavirke Aarsregnskabet i ikke ringe Grad.

I den forløbne Del af indeværende Aar har den ringe Beskæftigelse gjort sig gældende i endnu højere Grad, og Kulsituationen gør ikke Forholdene bedre.

De Omraader, hvor Selskabet er henvist til at holde Skibene beskæftiget, er stadig underkastet stigende Risici saavel for Mandskab som for Materiel, og Entreprisen vil derfor gerne bringe samtlige Søfarende om Bord i Skibene en Tak for ydet Indsats til Gavn for saavel Selskabet som det danske Samfund.

Som tidligere omtalt bliver Udbyttet 5½ pCt. mod 6 pCt. for 1943.

PROGRESS: 10 PCT. AF GAMLE OG 5½ PCT. AF NYE AKTIER

I den foreløbige Regnskabsmeddelelse fra Dampskibsselskabet Progress oplyses det, at der foreslaas 10 pCt. i Udbytte af de gamle Aktier og 5½ pCt. af de nye, der blev tegnet ved Aktieudvidelsen i Fjor. Regnskabsmeddelelsen lyder:

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Progress« meddeler, at Skibenes Driftoverskud i 1944 har udgjort 1.871.714 Kr. Hertil kommer indvundne Renter 509.427 Kr. samt Overførsel fra forrige Aars Regnskab 576.768 Kr., ialt 2.957.909 Kr.

Efter Fradrag af Skatter 1.192.212 Kr. samt Diverse Omkostninger 387.325 Kr. bliver til Rest 1.378.372 Kr. Hertil kommer Kursregulering af Værdipapirer 45.682 Kr., hvorefter der bliver til Fordeling 1.424.054 Kr., hvilket Beløb Bestyrelsen foreslaar Generalforsamlingen anvendt saaledes: Henlæggelse til Kursreguleringsfond 50.000 Kr., Klassifikationer 73.924 Kr., Tab ved Havarier 64.131 Kr., 10 pCt. Udbytte af gamle Aktier 362.500 Kr., 5½ pCt. Udbytte af nye Aktier 199.375 Kr., medens Restbeløbet 674.125 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

Der var i Fjor 2.404.398 Kr. til Disposition, og der udbetaltes 12½ pCt. i Udbytte.

HEIMDAL: 6 PCT.

Dampskibsselskabet »Heimdal« har udsendt sin foreløbige Regnskabsmeddelelse, hvoraf det fremgaar, at der foreslaas uforandret 6 pCt. i Udbytte. Meddelelsen har følgende Ordlyd:

Paa et Bestyrelsesmøde i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Heimdal« oplystes det, at Selskabets Netto-Overskud for 1944 incl. Renter og Kursdifferencer og efter Fradrag af Skatter, Administrationsudgifter, Kaplak til Kaptajnerne, Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m. udgjorde 42.171 Kr. 89 Øre, hvortil kommer Overførsel fra 1943 236.101 Kr. 33 Øre eller ialt 278.273 Kr. 22 Øre.

Bestyrelsen foreslaar af dette Beløb at betale Udbytte for 1944 med 6 pCt. af Aktiekapitalen, 1 Mill. Kroner, med 60.000 Kr., og at Resten, 218.273 Kr. 22 Øre, fremføres i ny Regning.

Netto-Overskudet fremkommer efter Fradrag af Skatter, Administrationsudgifter, Kontingenter og Bidrag, Kaplak til Kaptajnerne, Tilskud til Selskabets Pensionskasse m. m., ialt 52.875 Kr. 97 Øre, samt Reparationer, Tab ved Havarier, Survey, Krigsudgifter o. s. v. 106.065 Kr. 95 Øre.

For Aaret 1943 var Nettooverskudet 52.816 Kroner, og der var til Disposition 296.101 Kroner. Udbyttet var ogsaa dengang 6 Procent.

DANSK-FRANSK: 6 PCT.

Bestyrelsen for A/S Det dansk-franske Dampskibsselskab meddeler, at der i Regnskabet for 1944 er optaget Renter samt diverse Driftsindtægter med ialt 474.455 Kr.

Efter Fradrag af Administration, Skat og andre Udgifter, ialt 155.553 Kr., og Afskrivning paa Garantiandel i Krigsforsikringen for danske Skibe med 175.000 Kr. fremkommer et Nettooverskud paa 143.902 Kr., som tillagt Overførslen fra sidste Aar, 88.806 Kr., giver til Disposition 232.708 Kr., der foreslaas fordelt med Henlæggelse til lovmæssig Reservefond 7.195 Kr., 6 pCt. Udbytte til Aktionærerne af 3.000.000 Kr., 180.000 Kr., medens Restbeløbet, 45.513 Kr., overføres i ny Regning.

Det bemærkes, at der heller ikke i Aar er foretaget ordinære Afskrivninger paa Skibene, og at Regnskabet, som Følge af manglende Oplysninger fra Udlandet, aflægges med Forbehold.

Dansk-Fransk, der i December Maaned udvidede sin Aktiekapital fra 3 til 4½ Millioner Kroner, udbetalte for 1943 5 pCt. i Udbytte.

DANSK-NORSK DAMPSKIBSSELSKAB: 5 PCT.

Ogsaa fra Det dansk-norske Dampskibsselskab foreligger den foreløbige Regnskabsmeddelelse for Aaret 1944. Det fremgaar, at Netto-Overskudet har andraget 34.388 Kr., og med Overførslen fra forrige Aar, 33.618 Kr., er der 68.006 Kr. til Disposition. Heraf benyttes 15.426 Kr. til Afskrivning paa Motorskibene. Til 5 pCt. Udbytte foreslaas udbetalt 15.000 Kr., Tantième til Bestyrelsen 1.938 Kr., og Restbeløbet 35.641 Kr. overføres til næste Aar.

For 1943 udbetaltes der ligeledes 5 pCt.

25 AAR SIDEN, LOVEN OM SKIBSTILSYN BLEV VEDTAGET

Det er paa Torsdag 25 Aar siden, at Loven om Skibstilsyn blev vedtaget, men selve Statens Skibstilsyn, som det kendes i sin nuværende Skikkelse, traadte først i Funktion den 1. Januar 1921.

Før den Tid var Skibstilsynet baseret paa Tilfældigheder. Der fandtes ganske vist en Del Synsmænd — saaledes fire i København — der gik rundt og saa paa Skibene, men kun naar Rederierne kaldte paa dem. Nu er Skibstilsynet jo lovbestemt, og glemmer Rederierne selv at henvende sig til Statens Skibstilsyn, bliver de mindet om det fra Kontoret. Der var, før Loven traadte i Kraft, navnlig mange mindre Skibe, der overhovedet ikke blev synet. Institutionen havde dengang et lille Kontor i Havnegade. Der er nu i de Kontorer i Christiansgade, hvor Statens Skibstilsyn holder til, beskæftiget et stort Kontorpersonale, foruden de mange Skibsinspektører.

Statens Skibstilsyn har i en Aarrække været dygtigt og myndigt ledet af Overskibsinspektør, Kaptajn *Fr. Grue*.

SKIBSMÆGLER JELSTRUP CHRISTOPHERSEN FYLDER 70 AAR

Paa Tirsdag — den 27. Marts — fylder edsvoren Skibsmægler *J. Jelstrup Christophersen* 70 Aar.

Skibsmægler Jelstrup Christophersen, der er en af den danske Skibsfarts kendte Mænd, har levet hele sit Liv inden for det ansete Skibsmæglerfirma Hecksher & Søn. Han blev knyttet til det som kun 15 Aars Dreng. I 1906 tog han Skibsmæglereksamen og fik fire Aar senere kongelig Bestalling, og samme Aar blev han Medindehaver af Firmaet, hvis Eneindehaver han har været siden 1934.

I Aarenes Løb har Skibsmægler Jelstrup Christophersen varetaget en lang Række Tillidshverv, foruden at han med stor Dygtighed har ledet Hecksher & Søn. Han er saaledes Medlem af Klareringsraadet og var ogsaa Medstifter af Dampskibsselskabet Draco, men han har meget vidtspændende Interesser, der blandt andet førte ham ind i det politiske Liv som Medlem af Partiet Venstre.

Endvidere har Skibsmægleren udrettet et meget stort filantropisk Arbejde.

SVERIGES REDAREFÖRENING OM LUFTFARTENS PROBLEMER

Allerede for ti Aar siden, da Luftfartsmyndighedernes Organisation var under Udvikling, udtaltes der fra Sveriges Redareförenings Side, at Billetprispolitikken for Luftfarten kom til at faa den største Betydning for Udviklingen af Konkurrencen mellem Søfart og Luftfart. Denne Opfattelse holder Redareföreningen fast ved i en, Udtalelse, der nu er fremsat i Forbindelse med Forslaget om en Luftfartsledelse.

Det er, siger Sveriges Redareförening, af største Betydning at faa en stærk og repræsentativ Organisation, men de Sagkyndige har i deres Forslag kun paa visse Omraader taget Hensyn til den sandsynlige Udvikling.

Af speciel Interesse er Spørgsmaalet om Behandlingen af Koncessioner og Konventioner. Luftfartsinspektionen, som man foreslaar skal have Haand i Hanke med Koncessionsspørgsmaalene, er hovedsagelig et teknisk Organ, hvorved det næppe kan undgaas, at Behandlingen af disse Spørgsmaal bliver altfor teknisk udviklede. Koncessionsansøgningernes Undersøgelse burde i Stedet for ske i Luftfartsledens Kancelli, som paa sin Side bør ty til Sagkundskaben. Chefen for Kancelliet maa have meget grundig Erfaring ikke blot i Administration, men ogsaa inden for Trafikteknik og økonomiske Spørgsmaal. Desuden bør interesserede Foretagender og Organisationer have Lejlighed til at udtale sig.

Sveriges Redareförening foreslaar, at Konventions-spørgsmaalene — ogsaa med fremmede Lande — burde varetages af Luftfartsinspektionen i Forbindelse med Kancelliet. Om dette bliver tilfredsstillende, er afhængig af de personlige Kvalifikationer, og der maa derfor lægges stor Vægt paa at faa et kvalificeret Personale, og det maa overvejes, om de Lønforhold, som de sagkyndige foreslaar, er tilfredsstillende.

Et Antal Göteborg-Rederier har i en Fællesskrivelse givet Udtryk for visse Synspunkter, til hvilke Sveriges Redareförening slutter sig.

Det understreges, at Luftfartsdirektøren, Luftfartsinspektøren samt den eventuelle Kancellichef bør indtage en Stilling, der sikrer dem tilstrækkelig Autoritet, samt at Lønforholdene bør være saaledes, at man kan opnaa en tilfredsstillende Rekruttering.

Man har den Opfattelse, at de vigtigste Spørgsmaal i Forbindelse med Koncessionsansøgningerne er af økonomisk og trafikteknisk Art, og at man ved Undersøgelserne hovedsagelig bør tænke paa Ansøgerens Egnethed og de økonomiske Ressourcer samt hans Evner til at bestride Driftens trafiktekniske Side. Det anses for at være det mest formaalstjenlige, at Undersøgelserne af Ansøgningerne foretages af Kancelliet. I saa Fald maa imidlertid de Kompetencekrav, der stilles til Kancellichefen, være anderledes end de foreslaede.

Der henvises iøvrigt til den amerikanske Institution *Civil Aeronautic Board*, hvor Spørgsmaalet om Koncessioner behandles. Dette forudsætter, at det Organ, der skal foretage Undersøgelserne, er fuldstændig upartisk og sammensat af Medlemmer, der baade har flyveteknisk, trafikteknisk og økonomisk Indsigt,

ligesom det skal tælle Medlemmer fra Næringslivet, Udenrigsministeriet og Forsvaret. Det hedder, at Lufttrafikforetagender og Organisationer bør have Mulighed for at fremlægge deres Synspunkter overfor Myndighederne.

DEN SVENSKKE UDENRIGSHANDEL OG UDENRIGSSØFART

Den svenske Udenrigshandels Tal viser paany en stærk Nedgang, særlig paa Eksportsiden. Hvad Importen angaar, var der for Januar Maaned en Opgang fra 100,9 til 106,5 Millioner Kroner, hvilket staar i Forbindelse med Lejdeskibenes Ankomst. Lejdetrafikken blev imidlertid afbrudt i den sidste Del af Maaned. Eksportværdien er dalet til mindre end en Tredjedel fra det i Forvejen lave December-Tal — fra 76,6 Millioner Kroner til 24,0 Millioner Kroner. Importoverskudet blev dermed 82,5 Mill. mod 24,3 Mill. i December. For Januar Maaned i Fjor var dette Tal 74,6 Millioner Kroner.

Den svenske Udenrigssøfart, som i Løbet af det sidste Kvartal i Fjor sank til en Brøkdæl af, hvad den havde været i de andre Krigsaar, er gaet yderligere tilbage. Den egentlige Udenrigssøfart, bortset fra Færgetrafikken med Danmark og Tyskland, sank fra 368.000 Tons i December til 219.000 Tons i Januar.

De svenske Skibes Andel i Totaltrafikken, inklusive Færgefarten, steg fra 44,8 pCt. i December til 50,3 pCt. i Januar, og — bortset fra denne Fart — fra 52,5 til 67,1 pCt. De tyske Skibes Andel var bortset fra Færgefarten henholdsvis 27,9 og 10,7 pCt. og de danske Skibes 7,4 og 7,1 pCt.

I Lejdebaadstrafikken indkom i Januar 5 Skibe, hvoraf to var Tankskibe, og der afgik 4 Skibe, hvoraf et var et Tankskib og et et udenlandsk Røde Kors-Skib.

Den svenske Handelsflaade er i Perioden 19. Januar — 19. Februar ikke blevet ramt af Krigstab.

NYE SVENSKKE BESTEMMELSER OM RADIO-UDSTYR

Der er i Sverige med Virkning fra 5. Marts blevet indført nye Bestemmelser med Hensyn til Handelsskibenes Radioudrustning under Krig eller Krigsfare. Ifølge de nye Bestemmelser skal Skibe paa over 1.000 BRT. være forsynet med Radiotelegraf eller Radiotelefonanlæg af en Type, som er godkendt af Kommerskollegiet.

For de svenske Skibes Vedkommende, der ikke befinder sig i svensk Havn eller anden Havn, hvor Radiointallationer kan anskaffes, træder Kundgørelsen først i Kraft, naar Skibet kommer til en saadan Havn.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nægtede at udføre Fragtnævnets Rejser

Ved Relten i Ærskøbing er der i Dag afsagt Dom af principiel Interesse i en af Fragtnævnet anlagt Sag mod Skibsfører Morten Høj for i 1943 at have nægtet at udføre to Rejser, som Fragtnævnet havde paalagt ham. Ved Dommen fik han en Bøde paa 300 Kr., subsidiært 10 Dages Hæfte. Desuden skal han betale Sagens Omkostninger.

Nogle og firs Søfolk fra Marstal omkommet under Krigen

III. en Opgørelse har 169 danske Søfolk under denne Krig sat Livet til ved Smaaskibsfarten i de indre Farvande. Af de saaledes omkomne er nogle og firs fra Marstal.

Til Sammenligning kan anføres, at der under forrige Krig omkom nogle og halvtreds Marstal-Sømænd.

Nyt Rederi i Assens

Det nystiftede Rederi-Aktieselskab »Asa« i Assens har holdt stiftende Generalforsamling. Den tegnede Aktiekapital er indtil nu 92.000 Kr., men Bestyrelsen fik Bemyndigelse til at udvide Kapitalen indtil 200.000 Kroner.

Fisker faar Oldtidsbaad i Garnet

Fisker Carl Emil Jensen, Hadsund, gjorde forleden et sjældent Fund, da han var ude at efterse sine Bundgarn ud for Østre Hurups Havn. Han opdagede noget tungt i Garnet, og ved nærmere Eftersyn viste det sig at være en Oldtidsbaad, formet af en udhulet Egetræsstamme. Det lykkedes ham at faa Baaden bragt i Land, og der vil nu blive foretaget en nærmere Undersøgelse af Fundet. Baaden er seks Meter lang, den ene Side er en Del beskadiget, men Forstavnen og Styrbordssiden er derimod velbevaret.

Fyrinspektionsskibet »Absalon« skal hæves

Svitzers Bjergningsdamper »Freja« er med Pontonerne »Odin« og »Thor« paa Slæb afgaaet til Farvandet omkring Sejro for at paabegynde en Hævning af Fyr- og Vagervæsenets Inspektionsskib »Absalon«, der sank her for nogle Maanedes siden. Det er Mening, at Bjergningsdamperen »Egir« senere skal deltage i dette Arbejde.

»Absalon« ligger paa ca. 14 Meter Vand.

De saarede fra »Emanuel« har forladt Femø

De to saarede fra Motorskonnerten »Emanuel«s Forlis har forladt Femø. Fru Nielsen er blevet indlagt paa Saxkøbing Sygehus, og Jungmanden er rejst hjem. »Emanuel« var lige indsat i en ny Paketfart mellem Aarhus og Nykøbing F., men naaede altsaa ikke at fuldføre sin første Tur. Den omkomne Kaptajn Alf. Nielsen var 33 Aar gammel.

Rederiet »Nordhavet«

Paa et Bestyrelsesmøde i Rederiet »Nordhavet« vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen, at der udbetales uforandret 6 pCt. i Dividende.

En Stormflod for 120 Aar siden

I disse Dage er der forløbet 120 Aar, siden den store Stormflod hjemsøgte Vesterhavsegnene omkring de friske Øer.

Det var i Februar 1825, og Erindringen om hin Tids Ulykker og Ødelæggelser var levende til henimod det 19. Aarhundredes Slutning. Alene paa Øen Føhr druknede 4000 Faar og et meget stort Antal Køer. Af 339 Huse paa Halligerne blev 79 skyllet bort af Stormfloden, og 233 blev saa ødelagt, at de ikke mere kunde bruges til Beboelse. Paa 3 af de mindre Øer omkom 68 Personer.

Fleire Kirker blev ødelagt, og ogsaa i Husum skete der betydelige Skader, idet Digerne blev gennembrudt. Skaderne alene i det daværende Hertugdømme Slesvig blev anslaaet til henved 2 Mill. Kr.

Danske Pionerer paa Stillehavet

Forfatteren Bent Rosenkilde Nielsen har paa Reitzels Forlag udsendt en fortrinlig Skildring af danske Pionerers Virke ude paa Stillehavet. Rosenkilde Nielsen har selv sejlet ude paa »Det store Bananblad«, og han er paa

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

disse Rejser kommet paa Sporet af en Række eventyrlige Livsskæbner, og efter sin Hjemkomst har han grundigt studeret disse Landsmænds Oprindelse.

Forfatteren har anvendt næsten 25 Aar til at efterforske disse Landsmænds Skæbner, og hans Bog er blevet en smuk Minderune over de danske Eventyrere.

Som det vil erindres, har *Bent Rosenkilde Nielsen* ogsaa her i Bladet skrevet om disse Landsmænd, der bosatte sig paa Stillehavets Øer, men aldrig glemte deres gamle Land.

Det er en fortrinlig og meget underholdende Bog, der er rigt illustreret.

H. N. Andersen og Hovedregning

Den lollandske Fisker Ole Pedersen fra Nakskov, der forleden fyldte 90 Aar, svarede i et Fødselsdags-Interview paa Spørgsmaalet, om han havde gaaet i Skole med Nakskovs berømte Søn, H. N. Andersen:

— Nej, men det er De s'mænd ikke den eneste, der tror; det var min Kone, og mange Aar efter, at H. N. Andersen forlængst var blevet berømt og Elatsraad, holdt hun af at fortælle, at hun i Skolen sad ved Siden af ham. Paa den Tid adskille han sig vist ikke meget fra alle andre Børn — i alt Fald havde han en vis Afsky for flere af Fagene, bl. andet Hovedregning, og det er mere end een Gang hændt, at min Kone, naar H. N. Andersen blev hørt, har maattet skrive Resultatet paa en Seddel og liste den over til ham. Af og til blev det jo opdaget, og saa maatte hun skam op og staa ret for Skolelæreren; han hed for Resten Petersen.

Dødsfald

Pensioneret Kontorchef i Det Forenede Dampskibsselskab, *C. F. Christensen*, er død, 78 Aar gammel, efter længere Tids Sygdom. Afdøde var ansat i Det Forenede Dampskibsselskab siden sit 15. Aar, og da han blev pensioneret for 13 Aar siden, manglede han kun nogle faa Maaneder i at have været ansat i Selskabet i 50 Aar. Siden 1903 var han Chef for udenlandsk Reklamationsafdeling.

Ny Esbjergkutter fra Thure Værftet

Thure Skibsværft og Kutterbyggeri har i Gaar afleveret en Nybygning — en 45 Tons Esbjerg-Kutter til Fiskeskipper Otto Madsen, Esbjerg. Den er bygget med Statstilskud og har følgende Maal: 60 Fod lang, 17 Fod bred og 8½ Fod i Dybden. Den er forsynet med en 150 Hestekrafts Vølund Motor med Koldstart og dens Fart er 9½ Knob.

Paketten til Esbjerg

Paa Grund af Vanskelighederne for Transporten til Esbjerg meddelte Esbjerg Erhvervsraad forleden, at københavnske Firmaer kunde anvende en særlig Paket. Denne Opfordring er i den Grad blevet fulgt, at der foreløbig ikke er Skibsejlighed med den paagældende Paket. Erhvervsraadet anmoder derfor om, at man anvender Paketter til Kolding eller Vejle, og der vil derfra blive sørget for Viderebefordring ad Landevejene.

Svensk Damper »Magne« krigsforlist

Ifølge telegrafisk Meddelelse fra det svenske Generalkonsulat i London er Dampskibet »Magne«, tilhørende Stockholms-Rederiet »Svea«, nylig krigsforlist i Farvandet uden for Skotland. Ti Mennesker omkom, fem af de omkomne var Svenskere. Desuden omkom 1 britisk, 1 dansk, 1 hollandsk, 1 litauisk og 1 spansk Sømand. Skibets Besætning var paa 21 Mand. De overlevende er overført til Havn i Skotland og er ikke saarede med Undtagelse af en dansk Sømand, der har faaet lettere Brandskader og nu plejes paa Sygehuset.

Skibet, som byggedes 1912 i Helsingør, havde en Dødvægt af 1.940 Tons. Kaptajnens Navn er Albin Vallentin Jeriksson fra Stockholm.

Norske Udbytter

Aktieselskabet »Ganger Rolf« i Oslo giver 4 pCt. i Udbytte. Aktieselskabet »Borgaa« i Oslo giver 5 pCt., og Aktieselskabet »Jelølinien« giver 8 pCt. Alle Udbytter er uforandrede i Forhold til Aaret forud. Aktieselskabet »Strømmens Værksted« giver uforandret 5 pCt. Udbytte paa saavel A- som B-Aktier.

De spanske Værfter

Ved de spanske Værfter er der for Tiden 192 Skibe under Bygning paa tilsammen 276.000 Tons. Blandt Nybygningerne er der 7 Tankskibe paa 67.000 Tons. Værdien af Nybygningerne anslaaes til ca. 1,5 Milliarder Pesetas.

FRA SØRETTENE

Kollisionsskade paadømt

Skibsfører *Alfred Thomsen* havde ved Sø- og Handelsretten paastaet *Københavns Mørtelværker* dømt til at betale 3783 Kr. i Anledning af den Skade, der den 14. Juli i Fjor tilføjedes Motorsejleren »Glaciera« af Gilleleje ved et Sammenstød med Sandpumperen »Kaj«. Mørtelværkerne mødte med et Modkrav paa 4162 Kr. for den Skade, der var sket paa »Kaj«.

Kollisionen fandt Sted Syd for Langebro. Retten fandt, at Hovedskylden maatte lægges paa »Kaj«, der sejlede uforsigtigt ved at staa ind i Hovedløbet foran »Glaciera« uden at give Signal. Paa den anden Side havde »Glaciera« mangelfuldt Udkig, saa »Kaj« opdagedes for sent. Det bestemtes, at »Kaj« havde tre Fjerdedele af Skylden og »Glaciera« een Fjerdedel. Mørtelværkerne dømtes derefter til at betale Skibsfører Thomsen 1783 Kr. plus 200 Kr. i Sagsomkostninger.

3-mastet Motorskonnert »Bris« forlist paa Sjællands Rev

Skibsreder *K. W. Follings* 3-mastede Motorskonnert »Bris« er i sidste Uge forlist paa Sjællands Rev. Der blev i den Anledning afholdt Forhør i Sø- og Handelsretten.

Føreren, Kaptajn *B. Andersson*, forklarede, at Skibet var afsejlet fra Vejle den 15. Marts og havde haft Taage det meste af Vejen. Da Sejre, som man dog ikke kunde se, var passeret, gik Kaptajnen ned for at se paa Kortet, men næsten samtidig varskoede Rorgængereren: »Brænding om Styrbord«, og Skibet tog kort efter Grunden. Der blev gjort alt muligt for at faa Skibet slot ved egen Hjælp, men forgæves.

Under en Klaring viste det sig, at »Bris« stød 1,5 Sømil fra Sjællands Revs Fyr. Da det begyndte at blive Højvande, forsøgte man igen at komme af ved at kaste Brunkullene paa Dækket over Bord, og det var ogsaa ved at lykkes, men saa løb Motoren varm og gik til sidst helt i Slaa, hvorefter Skibet drev længere ind paa Grunden og løb fuldt af Vand. Besætningen maatte da, efter at have bjerget sine Ejendele og Skibspapirerne, gaa i Redningsbaaden og søge ind til Land.

Grundstødningen skyldtes, at Skibet af Strømmen var forsat 3 Sømil østover.

PERSONALIA

70 Aar

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *M. Herskind*, fylder Lørdag den 31. Marts 70 Aar. Kaptajn Herskind pensioneredes i 1940 efter at have gjort Tjeneste i Selskabet fra 1899. Han var sidst Fører af Damperen *Koldinghus*.

65 Aar

Materialmester af 1. Grad i Reserven i Søværnet, *Godfred Olsen*, fyldte forleden Dag 65 Aar. Materialmesteren var under hele sidste Verdenskrig stationeret som Minør ved Nakskov.

60 Aar

Onsdag den 4. April fylder Skibsfører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn *P. C. S. Nykilde*, 60 Aar. Kaptajn Nykilde er Fører af Damperen *Koldinghus*.

50 Aar

Lørdag den 31. Marts fylder Skibsfører i The Siam Steam Navigation, Kaptajn *M. Lüttichau*, 50 Aar.

*

Proviantinspektør i Rederiet *C. K. Hansen*, *Gudmund Weidiche*, fyldte forleden 50 Aar. Proviantinspektør Weidiche har fra sin tidligste Ungdom været knyttet til Rederiet, hvor han for nogle Aar siden fejrede sit 25 Aars Jubilæum.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone»

Telefon Central 12057

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPKIBSSELSKABET PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD

A/S EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

Grundlagt 1874

Th. Höeg * Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Grøn Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe
Patent Menje Grøn Patentmaling til udenbords Brug

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 22. Marts 1945.

Nr. 12.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arket, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, 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. 13 udkommer Onsdag den 28. Marts 1945.

I. Østersøen.

696. Danmark. Fakse Bugt. Feldskov Rev. Sømærke atter i Orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/588 1945 udgaar.

Position. c. 55° 14',0 N. 12° 22',3 E.

Detaller. Feldskov Rev røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste er atter i Orden.

697. Tyskland. Scholpin Fyr N. Vrag.

Position. c. 54° 46' N. 17° 13',8 E.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 15. Marts 1945.)

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

698. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Møn SW.-Pynt. Møns Stenminers Bro. Dybde affaget. Navn forandret.

Position. c. 54° 52',9 N. 12° 08',7 E.

Detaller. Dybden ved Yderenden af Møns Stenminers Bro, hvis fremtidige Navn er Haarballe Hestehave Anlægsbro, er c. 4 m.

Kort Nr. 162.

Publikationer. Danske Lods III, Side 242 og 314. Havnelods, Side 151 og 230.

699. Danmark. Smaalandsfarvandet. Lolland N.-Kyst. Kragenæs Havn Indsejling. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Indsejlingsrenden til Kragenæs Havn er nu afmærket, som følger:

1. Ved Rendens N.-Side:

- a) En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 54° 55' (04") N. 11° 22' (42") E., ved Rendens Yderende.
 b) En rød Stage paa 54° 55' (00") N. 11° 22' (18") E.
 2. Ved Rendens S.-Side:
 c) En hvid Stage med 1 Halmvisk paa 54° 55' (01") N. 11° 22' (42") E., ved Rendens Yderende.
 d) En hvid Stage paa 54° 54' (59") N. 11° 22' (18") E.

Kort Nr. 160, 185 og 140.

Publikationer. Danske Lods III, Side 205. Havnelods, Side 121.

700. (T). Danmark. Store-Bælt. Langeland W.-Kyst. Aasø Bro. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 55° 00',4 N. 10° 49',4 E.

Detaller. Dybden ved Aasø Brohoveds S.-Side er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 1,4 m.

701. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing. Oplysning om Fyr.

Position. c. 54° 56',3 N. 10° 42',6 E.

Detaller. 1. Rudkøbing Havn W. Bagfyr er anbragt paa Taget af et Pakhus ved Havnepladsen, c. 20 m fra Havnens NW.-lige Hjørne.

2. Rudkøbing Havn S. Bagfyr er opført ved Havnens SW.-lige Bolværk, c. 10 m fra Havnens NW.-lige Hjørne. Graa Gittermast.

Kort Nr. 172.

Publikationer. Havnelods, Side 181. Fyr-Fort. Nr. 692 a og 694 a.

702. Danmark. Lille-Bælt. Wedellsborg Baadehavn. Oplysning om Dybde.

Position. c. 55° 21',4 N. 9° 48',9 E.

Detaller. Dybden i Wedellsborg Baadehavn er 1,3 m. Ved Ydermolens Yderside er der 2,2 m Vand.

Kort Nr. 151 og 150.

Publikationer. Danske Lods III, Side 126. Havnelods, Side 224.

703. Danmark. Lille-Bælt. Helnæs Bugt. Illum Bro. Dybde aftaget.

Position. c. 55° 07',9 N. 10° 04',2 E.

Detaller. Dybden ved Illum Bro er kun c. 0,6 m.

Kort Nr. 152, 151 og 150.

Publikationer. Danske Lods III, Side 144. Havnelods, Side 106.

704. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Nygaard Baadebro fjernet.

Position. c. 55° 01',7 N. 9° 52',8 E.

Detaller. Nygaard Baadebro er fjernet.

Kort Nr. 151, 152 og 180.

Publikationer. Havnelods, Side 158.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

705. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr W. Vrag.

Position. c. 56° 04',8 N. 11° 09',2 E., c. 2,3 Sm 270° fra Sjællands Rev Fyr.

Detaller. Vraget af en Fiskerkutter rapporteres at være sunket i c. 32 m Vand paa ovennævnte Plads.

Vraget formenes ikke at være til Hindring for Sejladsen og vil ikke blive afmærket.

706. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W.-Kyst. Maarup Havn. Tilsanding.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/192 1945 udgaar.

Position. c. 55° 56',3 N. 10° 33',3 E.

Detaller. Maarup W.-Havn er tildels tilsandet og kan indtil videre ikke anløbes.

Dybden i Indsejlingen til Maarup Havn er midlertidigt aftaget til 2,9 à 3 m.

707. Danmark. Kattegat. Kalø Vig. Løgten Bro udgaar af Kortet.*Position.* c. 56° 16',9 N. 10° 23',5 E.*Detaller.* Løgten Bro er uanvendelig som Anløbsplads og udgaar af Kort og Sejlhaandbøger.*Kort* Nr. 112, 103 og 100.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 182 (Tillæg). Havnelods, Side 143.**708. (T). Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Mellerup Færgebro. Dybde aftaget.***Position.* c. 56° 31',4 N. 10° 13',7 E.*Detaller.* Dybden ved Mellerup Færgebro er aftaget til c. ½ m.**709. Danmark. Kattegat. Øster-Hurup Fiskerihavn. Oplysning om Havnen.***Position.* c. 56° 48',2 N. 10° 16',7 E.*Detaller.* 1. Broen, der forbandt Øster-Hurup Fiskerihavn med Land, er nu erstattet med en fast Dæmning.

2. Den c. 35 m SE. for det grønne Fyr udlagte hvide Stumptønde er indtil videre inddraget.

Publikationer. Danske Lods II, Side 128. Havnelods, Side 227. Søm.-Fort. Side 34, Nr. 22.**710. (T). Danmark. Kattegat. Læsø W.-Kyst. Vesterø Havn Indsejling. Tilsanding.***Position.* c. 57° 17',9 N. 10° 55',6 E.*Detaller.* Ved den yderste Ende af Sandfangeren ved Vesterø Havns W.-Mole har der dannet sig en Sandrevle, der gaar c. 35 m ud fra Sandfangeren i NE.-lig Retning. Holder man Sømandshjemmet overet med Havnefyret i c. SE., gaar man klar af Revlen.**711. Danmark. Limfjorden. Løgstør Bredning. Han Næs S.-Side. Amtoft Bro delvis odelagt.***Position.* c. 57° 00',3 N. 8° 56',8 E.*Detaller.* Anlægspladsen ved Hovedet af Amtoft Bro er saa forfalden, at den indtil videre ikke kan benyttes.**712. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Agger Tange Bro (Kabebroen) Indsejling. Tilsanding.***Position.* c. 56° 43',4 N. 8° 14',5 E.*Detaller.* I Løbene, der fra Nissum Bredning fører ind til Agger Tange Bro, er der enkelte Steder mindre end 2,0 m Vand; yderligere Tilsanding kan ventes.

Broen, der ejes af Vandbygningsvæsenet er ikke aaben for almindelig Sejlads.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**713. Rettelse til E. f. S.**

E. f. S. Nr. 11/688 1945. Positionen rettes til:

c. 55° 00',1 N. 11° 31',4 E.

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 714. Danmark. Kattegat. Samsø W. Ringebjærg Sand. Skibsfartshindring afmærket.**
Position. c. 55° 51',5 N. 10° 30',1 E., 400—500 m SSE. for *Ringebjærg Sand* hvide Stump-
 tønde med 1 nedadvendt Kost.
Detaller. En Skibsfartshindring i 5 m Vand paa ovennævnte Plads er afmærket med en
 Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt tæt SW. for Hindringen. Mindste Dybde over
 Hindringen er 2½ m.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 715. (S). Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt.**
Tidligere E. f. S. Nr. 5/513 1945.
Position. *Skallingen SW.* Lystønde: c. 55° 27',0 N. 8° 17',1 E.
Detaller. Nedennævnte Lystønder samt Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads:
 1. *Skallingen SW.* Lystønde.
 2. *Søren Jessens Sand* —
 3. *Stejlen* —
 4. *Fovrfeld* —
 5. *Sandodden* —
 6. *Fanø Sandende* Lys- og Fløjtetønde. Vintersømærkerne er inddraget.
- 716. (S). Danmark. Graadyb. Lystønde genudlagt.**
Tidligere E. f. S. Nr. 5/514 1945 udgaar.
Position. 55° 21' 21" N. 8° 18' 30" E.
Detaller. Den midlertidigt udlagte, hvidmalede Lystønde udfor Tilsandingen ved *Tørre*
Bjælke i *Graadyb* er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

Ekstra-Tillæg.

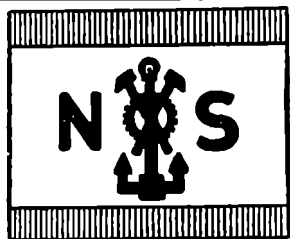
III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 717. (T). Danmark. Kattegat. Skagen. Lodsartøj midlertidigt ikke paa Station.**
Position. *Skagen:* c. 57° 43' N. 10° 36' E.
Detaller. Lodsartøjet ved *Skagen* kan paa Grund af Afmagnetiseringsarbejder ikke for-
 ventes at være paa Station i første Halvdel af April Maaned 1945.
-

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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.



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

♦
5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper

Brændseloliepumper

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELEF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

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

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

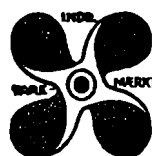
Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S**HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5601. København S.
Amager 1483.**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**EINAR SCHMITH**

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

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

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 13

FREDAG 6. APRIL 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

De i Pauskeugen foreliggende Beretninger om Forholdene paa de oversøiske Markeder tyder ikke paa, at Helligdagene har haft nogen Indflydelse paa Aktiviteten. Tværtimod — Efterspørgslen efter Skibsrum rapporteres at være større end nogensinde tidligere, og alle Betragtninger i de ledende udenlandske Shippingblade gaar ud paa, at nogen Ændring i Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel ikke kan ventes, førend i hvert Fald den europæiske Krig er forbi, og selv da maa man regne med en lang Periode, hvor der vil være Brug for al den Tonnage der kan skaffes.

Om de enkelte oversøiske Markeder foreligger følgende Meldinger: Amerikanerne har frigivet en Del Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerikas Østkyst, hovedsagelig Brasilien, og som sædvanlig skal disse Skibe laste Malm eller Sukker tilbage til Golfen eller Northern Range. Der var endvidere livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Kul til Chile og forskellige europæiske Destinationer, men kontrolleret Tonnage blev ikke frigivet til disse Destinationer og andet Skibsrum var det umuligt at skaffe.

De amerikanske Markeder var iøvrigt præget af meget stor Efterspørgsel efter Tonnage for en lang Række forskellige Ordre, saasom Trælast fra Vestkysten til Northern Range, Papir fra New Foundland til U.S. Atlantic, Linfrø fra Buenos Aires til New York, Malm fra Indien og Sydafrika til Northern Range o. s. v., men paa Grund af manglende Tonnagetilbud gjordes der praktisk talt ingen Forretninger.

For engelsk Regning noteres de sædvanlige Kullaster fra Østkysten og Wales til Azorerne, Gibraltar og de sædvanlige Havne i Middelhavet. Raterne var uændrede. Kul fra Durban til Suezomraadet og det østlige Middelhav sluttedes igen til de kontrollerede Rater paa mellem 90/- og 110/-. En Last Potash fra Haifa betaltes med 60/- til Beira, Option Durban Losning til 62/6d. Endelig gentoges for Fosfat fra Casablanca til Durban den tidligere Rate af 63/6d.

Fra Argentina søges der stadig Tonnage for mange forskellige Laster. Hvede fra Buenos Aires til Lissabon, som sidst betaltes med \$100 skal nu være sluttet til \$105, omend nogen officiel Bekræftelse herpaa endnu ikke foreligger. Det meddeles imidlertid, at flere svenske Skibe er sluttede for saadanne Laster, og da Raterne hemmeligholdes, skal det nok passe, at Rederne har faaet mere ud af det, end hvad der sidst betaltes. Til Eire søges stadig Tonnage til \$120, men det synes vanskeligt at interessere Rederne for denne Destination. For Mel fra Buenos Aires til Sydafrika har den argentinske Regering reduceret Raten for den argentinske Tonnage fra 220 til 180 Pesos, men neutral Tonnage kan stadig faa omkring \$100 for Stykgods. Hvede fra Buenos Aires til Callao indikerer uforandret \$45, og for lignende Last til sydlige Havne i Brasilien ligger Raten mellem 22 og 25 Pesos. — Iøvrigt foreligger der Meddelelse om, at Frankrig skal have købt betydelige Kvantiteter Korn fra Argentina for hurtig Afskibning, men der nævnes endnu ingen Rater for disse Laster.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene meget rolige. Der kan stadig placeres nogle Skibe for forskellige Laster af Sukker og Korn fra Danmark til Norge, ligesom der ogsaa søges Tonnage for enkelte Salpeterlaster fra Skiensfjorden til danske Havne til uforandrede Rater. Bunkersituationen er imidlertid stadig uforandret, saa en Række Baade har maattet lægges op.

BOMBESKADE PAA AARHUS HAVN ANSLAAET TIL 685,800 KR.

Krigsforsikringsforbundet for Havne har meddelt Havneledelsen i Aarhus, at Forbundets Tillidsmand, Professor Schönweller har bedømt Skaden ved Eksplosionen i Aarhus Havn den 4. Juli i Fjor til 635,800 Kr., og dette Beløb tilbyder Krigsforsikringen nu at betale i Erstatning.

Aarhus Havn er imidlertid langtfra tilfreds med denne Sum, idet man mener, at en tilfredsstillende og betryggende Udbedring af Skaden vil koste 1 Million Kr. Man har derfor afvist Tilbudet og forlangt Overtaksation. Som Overtaksatorer er herefter udtaget Havneingeniør A. Mortensen, Aalborg, og Frihavnsdirektør H. Fugl-Meyer, København.

»GEORG STAGE«S NYUDNÆVNTE FØRER DØD

Den nyudnævnte Fører af Skoleskibet *Georg Stage*, Kaptajn *Jens Peter Svendsen*, er forulykket i Nykøbing S. om Bord i sit Skib. Kaptajnen var entret op i Stormastens Rigning for at inspicere, inden Skibet skulde træde i Funktion som Elevskib. Sandsynligvis ramt af et Ildebefindende styrede Kaptajn Svendsen ned, og ved det 20 Meters Fald knuste han Hovedet mod Dækket. Han var død øjeblikkelig.

Kaptajn Svendsen var selv gammel Georg Stage Dreng, og siden 1917 — altsaa i 28 Aar — har han været Overstyrmand om Bord i Skibet. Da Kaptajn Junker faldt for Aldersgrænsen, udnævntes J. P. Svendsen den 1. Januar i Aar til Fører. Han efterlader sig Hustru, men ingen Børn.

Ved hans Bisættelse fra Bispebjerg Krematorium holdt Formanden for Stiftelsen Georg Stages Minde, Kommandørkaptajn, Baron *Niels Juel-Brockdorff* en smuk Mindetale, hvori han sagde Kaptajn Svendsen Tak for de mange Aars fortrinlige Virke.

Kaptajn Svendsen blev 55 Aar gammel.

Bestyrelsen for Stiftelsen Georg Stages Minde har derefter henvendt sig til Kaptajn Junker og bedt ham om indtil videre at overtage sin gamle Post som Skoleskibets Fører. Kaptajn Junker har indvilget heri og er rejst til Nykøbing S., hvor Skibet ligger.

KAPTAJN ROSFELDT FORMAND FOR SKIPPERFORENINGEN

Da der forleden afholdtes Generalforsamling i Københavns Skipperforening, skulde der vælges en ny Formand i Stedet for Kaptajn *Svend Prip*, der døde i Fjor. Som almindelig ventet, valgtes Viceformanden, Skibsfører i Grønlands Handel, Kaptajn *H. L. Rosfeldt* til Formand.

Kaptajn Rosfeldt har gennem en lang Aarrække været Medlem af Skipperforeningens Betyrelse og senest Viceformand.

GENERALFORSAMLING I »HEIMDAL«

Skibsreder *Hans P. Carl* indledede Generalforsamlingen i Dampskibsselskabet *Heimdal* med at mindes, at det i Aar er 50 Aar siden, at Selskabet blev stiftet, og han vilde derfor erindre sin Fader, Skibsreder *Martin Carl*, der havde oprettet Selskabet. Forsamlingen rejste sig i Tilslutning til Skibsrederens Ord.

Han henviste derefter til Beretningen, hvoraf det bl. a. fremgik, at Selskabets Damper »*Martin Carl*«, som det eneste Skib, der staar til Rederiets Disposition, i det forløbne Aar har udført 29 Rejser, hovedsagelig med Kul og Koks til Danmark og med Brunkul fra østjydske Havne til Sjælland. Fra Dampskibene »*Manø*«, »*Aarø*« og »*Kalø*«, der er uden for Selskabets Kontrol, har man ingen Oplysninger, og man regner derfor med, at de er i Behold.

Af Regnskabet, som vi tidligere har givet en fuldstændig Oversigt over, fremgaar det, at der i Udbytte udbetales 6 pCt. til Aktionærerne. Efter at Beretning og Regnskab var godkendt, fik den tidligere mangeaarige Skibs- og Maskininspektør A. E. Matzen Ordet, idet han udtalte, at han jo havde været Funktionær i Selskabet omtrent lige fra dets Stiftelse. Inspektør Matzen gav nogle Træk fra de mange Aars gode Samarbejde med Skibsreder *Martin Carl*.

Som Kommitteret blev i Stedet for Godsejer *Reiman*, der ikke ønskede Genvalg, valgt Konsul *Erik Andersen*. Revisorerne genvalgte.

»ORION«S ENESTE SKIB ER OPLAGT

Paa Dampskibsselskabet *Orions* Generalforsamling fremgik det af Skibsreder *Otto Jelstrups* Beretning, at Damperen *Orion* efter en langvarig omfattende Reparation efter Torpederingen i Sommeren 1942 var sat i Fart i Slutningen af Marts Maaned 1944. Den har væsentligst været beskæftiget med Tilførsel af Kul og Koks til Landets Forsyning. I Midten af Januar i Aar tvang Forholdene Rederiet til Oplægning af Skibet, men man maatte haabe, at der inden altfor længe bliver Mulighed for at faa Skibsfarten i Gang igen.

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* udbetales der for 1944 6 pCt. i Udbytte.

I Stedet for Kaptajn A. K. *Ingemann*, der ikke ønskede Genvalg, valgtes Direktør *Kaj Tersling* til Bestyrelsesmedlem.

ALLE »DANNEBROG«S SKIBE ER OPLAGT

Paa Dampskibsselskabet *Dannebrogs* Generalforsamling knyttede Skibsreder *Chr. Harhoff* nogle Bemærkninger til Aarsberetningen, der tidligere har været omtalt i *Dansk Søfarts Tidende*. Skibsrederen udtalte bl. a.:

Stillingen er i Dag den, at alle Skibe er oplagt paa Grund af Brændselsituationen. Af Hensyn til Beskæftigelsen har Rederiet lagt Baadene op med fuld Besætning, men paa Grund af Brændselsmangelen har det været umuligt fuldt ud at sørge for Opvarmningen om Bord, hvorfor det menige Mandskab, som ønskede at forblive i Arbejde paa Skibene, blev engageret paa Dagløn. Ca. en Trediedel har gjort Brug heraf, medens Resten har ønsket at blive afmønstret.

Selvfølgelig betyder en Oplægning med delvise Besætninger om Bord en stor Udgift for Rederiet, men netop af Hensyn til Søfolkens Indsats i den Tid, man kunde sejle, har man ment, at denne Fremgangsmaade var rigtig, og jeg gaar ud fra, at Aktionærerne slutter sig hertil. I denne Forbindelse understregede Skibsreder *Harhoff*, som allerede sket i Beretningen, at der er Grund til ogsaa i Aar at bringe Officerer og Mandskab i Skibene en Tak for deres pligtgørende Arbejde.

DANIA: 7 PCT.

Fra Dampskibsselskabet *Dania* foreligger den foreløbige Regnskabsmeddelelse, hvori det hedder:

Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet »*Dania*« meddeler: Overskudet for Aaret 1944 — efter Fradrag af samtlige Udgifter — andrager 113,980 Kr., hvortil kommer Overførsel fra forrige Aar 192,120 Kr. Der er saaledes til Disposition 306,100 Kr.

Da Skibene tidligere er kraftigt nedskrevet, mener Bestyrelsen at kunne undlade yderligere Afskrivninger og vil foreslaa den kommende Generalforsamling at anvende det til Disposition værende Beløb med 105,000 Kr. til 7 pCt. Dividende til Aktionærerne, og 201,100 Kr. til Overførsel til næste Aar.

For 1943 beløb Overskudet sig til 270.653 Kroner, og der udbetales 8 pCt. i Udbytte.

»MYREN«: 8 PCT.

Dampskibsselskabet *Myren* har udsendt følgende foreløbige Regnskabsmeddelelse:

Efter et afholdt Bestyrelsesmøde meddeler Dampskibs-Aktieselskabet »*Myren*«, at Netto-Overskudet for Aaret 1944 udgør 174,361 Kr., hvortil kommer Saldo fra forrige Aar 403,826 Kr. og Renter samt Kursavance 228,402 Kr., ialt 806,589 Kr., som Bestyrelsen foreslaar fordelt som følger: Henlæggelse til Lovmæssig Reservefond 50,000 Kr. og til Kursregulerings-Konto 100,000 Kr. samt udbetale i Udbytte 8 pCt. med 320,000 Kr.

Efter Udredelsen af Tantiømen til de Kommitterede fremkommer en Saldo paa 327,087 Kr., som overføres til 1945. Netto-Overskudet er fremkommet efter Afholdelse af de ordinære Skibsudgifter 1,904,375 Kr., Lønninger og diverse Udgifter 119,710 Kr., Skatter 105,352 Kr., Klassifikationer og Tab ved Havarier 56,444 Kr. samt Afskrivning paa Skibene 210,000 Kr.

Udbyttet har i de nærmest foregaaende fire Aar ligeledes været 8 pCt. Nettooverskudet var i det foregaaende Aar 475,716 Kr. — altsaa næsten 300,000 Kr. mere end i 1944.

INTET UDBYTTET I »VENDILA«

Af den foreløbige Regnskabsmeddelelse, som er udsendt af Dampskibsselskabet *Vendila* fremgaar det, at der for 1944 ikke udbetales Udbytte. Den lyder:

Det af Bestyrelsen for A/S Dampskibsselskabet *Vendila* vedtagne Regnskab for 1944 udviser et Driftsoverskud af 312,668 Kr., hvortil kommer Renteindtægter og Kursdifferencer med 3450 Kr., ialt 316,118 Kr.

Efter Fradrag af Kaplak og Omkostninger 150,170 Kr., Tab ved Havarier 72,322 Kr. og vedtægtsmæssig Henlæggelse til Afskrivningsfonden 111,000 Kr. og efter Tillæg af den fra 1943 overførte Saldo 18,851 Kr. fremkommer en Saldo paa 1477 Kr., der overføres til 1945.

For Aaret forud var Overskudet 567,994 Kr., og der udbetales da 4 pCt. i Udbytte.

DANSK-FRANSKS AARSBERETNING

Som tidligere omtalt i en foreløbig Regnskabsmeddelelse udbetaler Aktieselskabet *Det Dansk-Franske Dampskibsselskab* 6 pCt. i Udbytte for 1944 mod 5 pCt. Aaret forud. Nu foreligger ogsaa Selskabets Aarsberetning.

Det hedder i den, at 1944 praktisk talt har budt de samme Vilkaar for Selskabet som de foregaaende Aar. Naar der i Regnskabet forekommer Driftsindtægter, hidrører disse væsentligst fra forskellige mindre Skibe, som man har haft paa Timecharter. Herunder er ogsaa indeholdt et Administrationshonorar for Damperen »*Røsnæs*«, hvis Disponering Selskabet har overtaget fra Midten af forrige Aar.

I Beretningen oplyses det ogsaa, at det er med no-

gen Betænkelighed, Bestyrelsen atter i Aar oplager tilgodehavende Rentebeløb fra Krigsforsikringen for danske Skibe som Indtægt, da Muligheden for dets Udbetaling, efterhaanden som Krigen trækker i Langdrag og Krigsforsikringens Stilling forringes, maa betragtes med et vist Forbehold. Bestyrelsen har maattet anse det for paakrævet at foretage en saa stor Afskrivning paa Garantandelen i Krigsforsikringen for danske Skibe, som Driftsregnskabet muliggør, og har til dette Formaal anvendt 175,000 Kr.

Beretningen gør opmærksom paa, at det er Selskabets sunde Status, der begrundet Bestyrelsens Forslag om at udbetale 6 pCt. Udbytte, da de optagne Indtægter for Størstedelens Vedkommende er unddraget Rederiets Disposition. Der tages ved Regnskabsaflæggelsen Forbehold med Henblik paa de uden for Spærringen værende Skibe.

Bestyrelsen fik ved de to Generalforsamlinger i Sommeren 1944 Bemyndigelse til at udvide Aktiekapitalen op til 6 Mill. Kr. Emissionen af et Aktiebeløb paa 1½ Mill. Kr. fandt Sted i December, saaledes at de nye Aktier ikke deltager i Udbyttet for det forløbne Aar. Provenuet er indtil videre anbragt i kortfrie Statsobligationer.

UTILFREDSTILLENDENDE FRAGTRATER

Paa Generalforsamlingen i Dansk-Norsk Dampskibsselskab oplyste Formanden, Bankier *P. Hagemann* i Beretningen, at Selskabets to Motorskibe havde været i Drift hele Aaret og man var blevet forskaanet for Havarier. Fragtraterne, som er fastlagt af Fragtnævnet, var særlig i Vintermaanederne utilfredstillende. Hertil kom mange forskellige Vanskeligheder, Ophold paa Rejser og i Havnene, daarlig Brændselsolie med deraf følgende Maskinskader, og endelig ret daarligt Vejr. Fra Erhvervenes Side har der været rettet Henvendelse til Fragtnævnet om Fragtforhøjelse.

Af Regnskabet, der forelagdes af Skibsreder *R. A. Robbert*, fremgik det, at der til Disposition var 68,000 Kr. Paa Skibene afskrives 15,426 Kr. Aktionærerne faar 5 pCt. i Udbytte og til næste Aar overføres 35,641 Kr.

Der blev givet Decharge og Grosserer *Hans Tegner* genvalgte til Bestyrelsen. Revisorerne blev ligeledes genvalgte.

HJÆLP TIL SØENS FOLK

Sømandsforeningen af 1856, hvis Formand er Konstoadmiral *C. G. Bastrup*, har udsendt en fyldig Aarsberetning over det Arbejde, der er gjort inden for Foreningens forskellige Organisationer.

Meget anskueligt er Foreningens omfattende Hjælpearbejde vist ved Indtegning i Kompasrosen. Foruden Opretholdelsen af Prinsesse Marias Hjem, Friholigerne paa St. Annæ Plads og Hjemmet for Styrmandselever, yder Foreningen Aldershjælp, Enkehjælp, Forlishjælp, Kosttillæg, Studiehjælp til Styrmandselever, Legathjælp og Syge- og Begravelseshjælp.

Foreningen ligger inde med et betydeligt Antal velbegrandede Ansøgninger om Legathjælp, som det desværre ikke er muligt at efterkomme paa Grund af manglende Midler. Foreningen appellerer derfor til alle, som har Kærlighed til og Interesse for Søen, om at støtte Foreningens Arbejde til Gavn for Søens Folk og deres efterladte.

Beretningen, der indledes med et smukt Digt af *Jørgen Vibe*: »Han var Søn af de vandrende Vande—« indeholder desuden et smukt Farvetryk af Sømandsforeningens gamle Bannermærke.

ATTER ET DANSK MOTORSKIB FORLIST

Motorskibet *Drejø* er forlist ved Sjællands Rev. Af Besætningen omkom Kaptajnen, *Axel Thomassen*, der er fra Bogø. *Hans Lig* er indbragt til Sjællands Odde. Kaptajnen blev 48 Aar. Jung-

manden, *Toni Christiansen*, havde faaet den saarede Kaptajn med overbord, inden Skibet sank, men kunde ikke holde ham oppe, til en nærliggende Fiskerbaad kom til Hjælp, og Kaptajnen var derfor druknet, da han blev taget ombord.

»Drejø«, der er paa 125 Tons Dødvægt, ejedes af Dampskibsselskabet »Samsø«, med Skibsreder *G. Schiønnemann* som korresponderende Reder, og var paa Rejse fra København til Vejle med Stykgods.

Det er det tredje Skib, Rederiet har mistet i Løbet af de sidste fire Maaneder, idet »Froya« forliste i November i Fjor, og som det vil erindres, forliste »Lopra« for kort Tid siden.

HAARDT AAR FOR DEN ISLANDSKE SKIBSFART

I følge Beretning fra »Islands Bjergningsselskab« er Ider paa Havet i Aaret 1944 druknet 83 Islændere og forlist 17 islandske Skibe paa ialt 2,344 Tons. Af de 17 Skibe var et, »Godafoss«, Passagerskib i Udenrigsfart, en Trawler, »Max Pemberton«, tre Fragtskibe, »Rafn«, »Sæunn« og »Budirklettur«, syv Motorbåde større end 12 Tons og 5 Motorbåde mindre end 12 Tons.

S/S »Godafoss« forliste den 10. November 1944 paa Vej fra New York ud for Gardaskagi, kun 1½ Times Sejlads fra Reykjavik. Skibet sank efter en Eksplosion i Løbet af 4—5 Minutter, uden at man fik Tid til at sætte Redningsbaadene i Søen. 2 af Passagererne og 17 af Besætningen reddede sig paa Skibets Redningsflaader og blev hurtigt taget op af tililende Skibe. Ialt omkom 24 af Passagererne og Besætningen, deriblandt en Læge, *Dr. Fridgeir Olafsson* med Hustru og tre smaa Børn.

»Godafoss«, der tilhørte Det islandske Dampskibsselskab, var bygget i København og sejlede før Krigen i fast Rutefart paa Hamborg og Hull.

Motorskibet »Sæunn« paa 29 Tons sprang læk paa en Rejse fra Akureyri til Hofsos med Kul og Cement og sank, idet det dog lykkedes hele Besætningen at bjerpe sig ind til Haganesvik ved Siglufjord.

SVERIGES HANDELSFLAADE IND UNDER POOL'EN

Fra svensk Side har man nu underrettet de amerikanske og engelske Regeringer om, at Sverige har besluttet at stille sin Handelstonnage til Disposition for den allierede Søfartspool. Dette betyder, at den svenske Handelsflaade delvis stilles under allieret Kontrol efter Krigen, men denne Kontrol har den positive Egenskab, at den forebygger Konkurrence mellem allieret og svensk Tonnage, fremhæves det fra Washington.

Det hedder samme Sted fra, at den svenske Tonnage ikke maa være tilgængelig for et besejret Tyskland. I engelske Kredse beregner man den svenske Andel til 2 Millioner Tons, hvorimod amerikanske Shipping-Kredse kun regner med noget over 1 Million Tons.

Naar den formelle Side af Sagen er bragt i Orden, staaer Sverige som det niende neutrale Medlem af Søfartspool'en. Fra London fremhæver man, at de svenske Skibe vil faa en vigtig Opgave med Hensyn til at lette den vanskelige Situation paa Papirmasse-Markedet i saavel England som De Forenede Stater.

Selv om Sveriges Stilling som neutralt Land forhindrer, at den svenske Handelsflaade deltager i Transporter af Krigsmateriel, venter man dog fra allieret Side, at den vil blive til stor Hjælp, fordi den kan lette den allierede Tonnage ved Transporter af Livsfornødenheder til befriede Lande.

FORBEDRET REDNINGSUDSTYR

Takket være forbedret Redningsudrustning og særlig Uddannelse i Redning af Skibbrudne, reddedes 84 pCt. af Besætningerne paa amerikanske Han-

delsskibe i Verdenskrigens værste Tid, meddeler *New York Herald Tribune*.

Det oplyses endvidere, at mindst 32.000 amerikanske Søfolk siden Krigens Begyndelse har maattet forlade deres Skibe paa Grund af Minesprængninger, Torpederinger eller Forlis som Følge af Storm. Gennemsnitlig er 8 Mand af 42 omkommet, naar et Skib er blevet sænket.

De officielle Tabslister indtil Januar i Aar udviser 5.438 døde og savnede, og hertil kommer 579 Krigsfanger. Det største aarlige Tabstal var i 1942, nemlig 3.186 omkomne.

SVENSKA AMERIKA LINIENS AARSREGNSKAB

Af let forstaaelige Aarsager har Svenska Amerika Linien heller ikke i sidste Aar kunnet beskæftige sine Skibe i regelmæssig Fart. De er i Stedet blevet anvendt i Udvekslingstrafiken ligesom de nærmest fore-

gaaende Aar — *Gripsholm* hele Aaret og *Drottningholm* fra Midten af Maj til Midten af Oktober. De i Aarets Løb gennemførte Transporter har omfattet 10,970 Krigsfanger og Civilpersoner.

Det indsejlede Beløb 3,63 Millioner Kr. er noget mindre end det foregaaende Aar, og Omkostningerne, 1,37 Millioner Kr., ligeledes noget lavere.

Sammen med beslægtede Rederier har Selskabet deltaget i Dannelsen af et Partsrederi for Kystfart i Samarbejde med Hallands Ångbåts Aktiebolag. Til det nystiftede Rederi er der bestilt et Motorskib paa 750 Tons.

Til Disposition er der ca. 9,907,000 Kroner. Bestyrelsen foreslaar, at der paa Nybygningskontrakter afskrives 5,27 Millioner, at der uforandret udbetales 5 pCt. til Aktionærerne med 1,20 Millioner, samlet at der til nyt Regnskab overføres 3,44 Millioner Kroner.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald

En af det Forenede Dampskibs-Selskabs kendteste Førere, Kaptajn *M. M. Emdal*, er død 69 Aar gammel.

Kaptajn Emdal blev ansat i Selskabet i 1901, og kun halvandet Aar efter udnævntes han til 2. Styrmand. I 1912 udnævntes han til 1. Styrmand og kom ind i Sydamerika-Farten. Efter at have gjort Tjeneste her i en Aarrække og efter at have sejlet som 1. Styrmand i den firmastede Bark *Viking*, blev han i 1929 udnævnt til Fører, og i de kommende to Aar sejlede han med Motorskibene *California* og *Brasilien*. I Marts 1931 overtog Kaptajn Emdal Motorskibet *Dronning Alexandrine*, og denne Islandsbaad førte han, indtil Krigens Udbrud. Den 1. Oktober 1940 tog han sin Afsked paa Grund af Alder.

Kaptajn Emdal var en meget dygtig Sømand og afholdt af alle, han kom i Forbindelse med. Ikke mindst fra de Aar, Kaptajn Emdal sejlede paa Island, vil han blive mindet af mange Islandsfarere som den venlige, hjælpsomme og stoute Sømand.

Han var dekoreret med Ridderkorset af Dannebrog og Islands Falk, og i en Aarrække sad han i Den almindelige danske Skibsførerforenings Bestyrelse.

Tidligere Skibsfører i Rederiet *J. Lauritzen*, Kaptajn *Niels Hansen Gregersen*, er død i sit Hjem i Nordby paa Fanø, 81 Aar gammel. Kaptajn Gregersen var Skibsførersøn fra Fanø og gik selv til Søs, da han var 14 Aar gammel. Efter at have sejlet med forskellige Sejlskibe tog han i 1882 Eksamen fra Fanø Navigationsskole og sejlede derefter som Styrmand, til han blev 25 Aar og selv fik Skib at føre. Han førte forskellige Skibe, bl. a. i 7 Aar 3-mst. Skonnert »H. Grohmann«, som han selv havde ladet bygge i Sverige, men i 1903 indtraadte han i Rederiet *J. Lauritzen*. I 1907 blev han med s.s. »Ellen« oversejlet i Biscayabugten, og i 1917 blev han med s.s. »Anna« torpederet ved Shetlandsøerne. Besætningen blev ved denne Lejlighed først reddet efter mange Timers Ophold i Vandet. Samme Aar havde Kaptajn Gregersen Lejlighed til i Biscayabugten at redde 20 Mand fra Det Forenedes s.s. »Ebro«.

I 1923 tvang en tiltagende Tunghørighed Kaptajn Gregersen til at gaa i Land. I mange Aar derefter udfoldede han en travl Virksomhed som Revisor for Kommunen, Sparekassen og forskellige Andelsselskaber, som Repræsentant for Forsikringsselskabet »Danmark« og som en passioneret og dygtig Havedyrker, der i Tidens Lob hjemførte adskillige Præmier for sit Havebrug. Han efterlader Enke og fem voksne Børn.

*

81 Aar gammel er en veltjent Redningsmand, flv. Baadmand *Chr. Lyng, Aalbæk*, afgaaet ved Døden. Da han i 1926 tog sin Afsked fra Redningsvæsenet efter 30 Aars Tjeneste, havde han deltaget i Redningen af 23 Skibbrudne.

Danske Søfolk omkommet i Udlandet

Sømandenes Forbund har fra Udenrigsministeriet modtaget tre Dødsbudskaber fra Udlandet. Det oplyses saaledes i Forbundets Medlemsblad *Ny Tid*, at den 37-aarige Baadsmænd *Karl Kristian Kristensen* er omkommet i Udlandet, uden at de nærmere Omstændigheder kendes.

Ligeledes meddeles det, at Baadsmænd *Rasmus Rasmussen* er død i Udlandet efter et Ulykkestilfælde uden nærmere Oplysninger om Tid og Sted. Rasmussen blev 59 Aar gammel og har siden 9. April 1940 ikke været i Forbindelse med Danmark.

Fra Søfartsministeriet har Forbundet endvidere modtaget Underretning om, at den 19-aarige Matros *Otto Glans* er død i Sverige efter et Vaadeskud.

Esbjerg-Fiskekutter forllst

Redningsbaaden fra Esbjerg har bjærget Besætningen fra Kutteren »Ane Margrethe« E 455, der havde faaet Maskinskade til Søs. Kutteren blev slæbt ind mod Havnen af en anden Esbjergkutter, men da man skulde passere Barren, var der haard Sø, og Slæbetrossen sprang. Kutteren maatte overlades til sin Skæbne, efter at Besætningen var bjærget. Der er intel Spor af Kutteren, som antages at være sunket eller slaaet til Vrag.

6 pCt. i Udbytte trods Underskud

Rederiaktieselskabet »Fuglen« har holdt Generalforsamling i Ærøskøbing. Formanden, Skibsreder *A. M. Espensen*, aflagde Beretning for det forløbne Aar. Skibet havde kun været i Fart i ca. 7 Maaned, og der var et Driftsunderskud paa 6814 Kr. Regnskabsføreren, Lærer *G. Larsen*, oplæste Regnskabet, der balancerer med 191.973 Kr. Det vedtoges at udbetale 6 pCt. i Udbytte.

Under Eventuelt foreslog Skibsmægler *W. Nielsen* en Udvidelse af Aktiekapitalen, bl. a. med Henblik paa Anskaffelse af endnu et Skib, naar Forholdene gør det muligt. Efter nogen Diskussion vedtoges det at lade Bestyrelsen undersøge Spørgsmaalet og derefter indkalde til ekstraordinær Generalforsamling.

Skorstensmærke og Kontorflag

I Henhold til Loven om Skibes Registrering har Skibsreder *Ole Ingemann Peter Larsen*, Aarhus, faaet registreret følgende Skorstensmærke:

Paa hver Side af en gul Skorsten et rektangulært, blaåt Felt, hvis Sider er paralelle med Skorstensens Længde og Tværsakse. I Feltet en hvid, ligesidet Firkant, hvis Vinkel-spidser vender mod Midten af Feltets Side, og hvis øverste og nederste Vinkel er stump. I Feltet Bogstaverne O. L. i sort.

Kontorflaget beskrives paa følgende Maade:

Blaåt Stutfag med hvid, ligesidet Firkant, hvis Vinkel-spidser vender mod Midten af Flagets Sider, og hvis øverste og nederste Vinkel er stump. I Firkanten Bogstaverne O. L. i sort.

Nybygning fra Nyborg Skibsbyggeri

Fra Nyborg Skibs- og Baadebyggeri søsattes forleden en Nybygning, Fiskekutteren »Hanne Bjerregaard« til Firmaet Bjerregaard & Søn og Fiskeskipper *Arne Sørensen*, Frederikshavn. Nybygningen, der er 50 Brutto Tons og forsynet med en 150 HK. Gamma-Dieselmotor samt alle moderne Installationer, ventes afleveret i Løbet af nogle Uger. Fra samme Værft er tidligere leveret et Søsterskib til Nybygningen, Fiskekutteren »Sine Bjerregaard«, til Firmaet Bjerregaard & Søn.

Fiskeridirektoratet flytter

Ministeriernes Pressesekretariat meddeler, at Fiskeridirektoratet — efter med kort Varsel at have maaltet rykke ud af sine hidtidige Lokaler, Borgergade 16 — indtil videre har installeret sig i det tidligere Aarehøj Gymnasium, Gersonsvej 43, Hellerup (lige ved Stationen).

Aarhus Havn

Aarhus Byraad har vedtaget Havnens Budget for 1945-46. Til Udvidelse af Trafikhavnen er der afsat 2.533.920

Kr. og til Indretning af en ny Materialgaard paa Lystbaademolen 150.000 Kr. I Aarets Løb skal der optages et Laan paa 2 Mill. Kr., som i Forbindelse med andre disponible Midler skal sættes ind paa Bygningen af Pier I til Erstatning for Midtermolen, Fjernelse af den gamle Søndre Molearm, Færdigbygning af Kystværnet langs den projekterede Pier III og Uddybning af et nyt Bassin V.

Rederiet Odense

Rederiet »Odense« har afholdt Generalforsamling, hvor det vedtoges at udvide Aktiekapitalen fra 200.000 Kr. til 400.000 Kr. De gamle Aktionærer har Tegningsret til de nye Aktier.

Pakelfart Næstved—København

Ogsaa i Næstved har man oprettet Pakelfart, saavel til København som Jylland-Fyn, og i Forbindelse med denne er der nu oprettet en sydsjællandsk Transportlearing med Basis i Næstved.

Danmarks ældste Skib havareret

Danmarks ældste Skib, Galeasen »Trelholm«, der er bygget 1791 og tilhører Skibsreder Bjølk, Søborg, er havareret ud for Karrebækminde paa Rejse fra Stege til Kerteminde med Brænde.

En Fiskerbaad og Lodsbaaden fra Karrebækminde har senere bjerget Galeasen og bragt den i Havn. Før den kan fortsætte Turen, maa den gennemgaa forskellige Reparationer.

En indviklet Dom

I en fynsk Kystby er der i Følge Fyns Tidende i disse Dage afsagt en Dom, som nok vil være i Stand til at faa selv en gammel, veltrænet Jurist til at klø sig i Nakken. Dommer lød i al sin Enkeltighed:

Tiltalte N. N. dømmes efter Straffelovens § 303 Bek. 384 7/11 1939 § 1 jfr. Lov Nr. 406 3/8 1940 § 15 saaledes som forlænget ved Lov af 13/3 1942 Nr. 93, Bek. Nr. 384 1939 § 5, jfr. Bek. Nr. 360 2/7 1940 jfr. tildels Lov Nr. 288 2/9 1939 § 5 og tildels Lov Nr. 406 3/8 1940 § 15 saaledes som forlænget ved Lov Nr. 133 29/3 1941 og Lov Nr. 93 13/3 1942 Bek. Nr. 520 12/4 1940 § 1 jfr. Lov Nr. 406 3/8 1940 § 15 saaledes som forlænget ved Nr. 133 29/3 1941 og Lov Nr. 774 22/11 1941 § 8 jfr. § 19 efter Omstændighederne med en Statskassen tilfaldende Bøde stor 5000 Kr. og saaledes, at Forvandlingsstraffen bestemmes til Hæfte i 10 Dage.

Svensk Regnskab

Ved en Generalforsamling i Kristinehamn besluttedes det i Anghåts Aktiebolaget Ferm at udbetale 7 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

Brandkatastrofe ombord i chilensk Skib

Fra Santiago de Chile meddeles, at der ved en Brand ombord i det chilenske Skib »Mapocho« er omkommet mindst 82 Mennesker, dels Passagerer, dels Medlemmer af Besætningen. Skibet havde en Ladning Nitrat ombord, og dette var medvirkende til, at Ilden bredte sig med stor Hast. Endvidere var Skibets Redningsbaade i en daarlig Forfatning.

PERSONALIA

70 Aar

Tidligere Skibsfører i Færgefarten Fredericia-Strib, Kaptajn *M. J. Mølgaard* fylder paa Onsdag — den 11. April — 70 Aar. Kaptajn Mølgaard har sit Hjem i Fredericia.

Mangeaarig Baadsmand i Det Forenede Dampskibs-Selskab *Hans Peter Sofus Larsen*, der blandt andet i en lang Periode sejlede paa Selskabets Aarhusrute med Damperen *Aarhus* og Motorskibet *Hans Broge*, fylder paa Onsdag — den 11. April — 70 Aar. Larsen, der afmønstrede i 1939 ved Krigens Udbrud, bor nu i Prinsesse Maries Stiftelse.

60 Aar

Paa Mandag — den 9. April — fylder Skibsfører i Aabenraa Rederi A/S, Kaptajn *L. Asmussen* 60 Aar.

Maskinmester *Ditlev Damm-Callesen* ved Sønderjyllands Højspændingsværk i Aabenraa fyldte forleden 60 Aar.

Maskinmester *Damm-Callesen* sejlede indtil 1924. Han har blandt andet været Maskinchef om Bord i Havundersøgelsesskibet *Dana* og i Ø. K.'s Skibe.

25 Aars Jubilæer

Maskinmester i Sydfynske Dampskibsselskab *Valdemar Petersen* havde forleden i 25 Aar været Maskinmestrens Forenings Repræsentant for Svendborg Amt.

Kontorfuldmægtig *V. Berg* ved Fyr- og Vagervæsenets Kontorer og Magasiner paa Holmen har fejret sit 25 Aars Jubilæum i Fyretalen. Siden 1940 har Fuldmægtig *Berg* været Souschef ved Fyr- og Vagervæsenets Etablissement paa Holmen.

Forvalter *R. Stange* har fejret sit 25 Aars Jubilæum i Frihavns Tjeneste. Forvalter *Stange* begyndte paa Havnens Revisorkontor, virkede derefter i 17 Aar paa Nordhavns Forvalterkontor og fra 1938 til 1941 i Forthavnen. I 1941 blev han forflyttet til Vestkajen, hvor han i Januar Maaned i Fjor udnævntes til Forvalter af 1. Grad.

Skibsmægler *H. Lauenborg-Christensen* fejrede den 1. April 25 Aars Jubilæum som edsvoren Skibsmægler. Den 1. April 1920 overtog han Mægler *Holms* Forretning i Vejle efter en Tid at have været Prokurist hos Skibsmægler *Damkier Petersen* i Kolding.

Skibstilsyn

Skibsinpektør i Handelsministeriet *V. Ovesen* og Skibsinpektør under Statens Skibstilsyn i Svendborg *H. Nygaard* er konstitueret som Skibsinpektører af 1. Grad med Bibeholdelse af deres Tjenestesteder.

Ny statsautoriseret Skibsmægler

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har meddelt *Knud Ejner Bredahl Sørensen* Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i København med Forpligtelse til at have Forretningslokale eller i Mangel heraf Bopæl i Byen. Beskikkelsen gælder, saalænge han er knyttet til Firmaet *Stangebye & Hansen*.

Krigsforsikringen af Havne

Handelsministeriet har udnævnt Havnedirektør *Mogens Blach* til Medlem af Forvaltningsnævnet for »Krigsforsikringen af Havne« i Stedet for afdøde Havnedirektør *W. Laub*.

Statsbanerne

Skibskonstruktør ved Statsbanerne *Victor Gustav Bjørn*, Søfartsvæsenet, er blevet udnævnt til Skibsinpektør.

Vandbygningsvæsenet

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt *Carsten Husted Schjorring* til Havncassistent under Vandbygningsvæsenets 7. Lønningsklasse.

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i forrige Maaned afholdte Elektroinstallatør-Prøve for Maskinister var indstillet 65 Eksaminander. Heraf mødte 63, og 53 bestod Prøven.

Københavns Frihavn

Lederen af Frihavns Ekspeditionskontor, Kontorchef *Hilbert Jensen*, har trukket sig tilbage paa Grund af Svagelighed og er blevet efterfulgt af hidtilværende Fuldmægtig paa Ekspeditionskontoret *S. Andersen*, som samtidig er udnævnt til Kontorchef.

Søværnet

Marineministeriet har bevilget, at Maskinmester af 2. Grad i Søværnet Ingeniørassistent *Wilhelm Emil Nielsen* forbliver staaende uden for Nummer i et Aar fra 15. Juni 1945 at regne.

Officelt

Det meddeles i *Statstidende*, at *E. N. A. Jensen* er udraadt af Bestyrelserne for »Nordisk Rute- og Færgefart«, »Albert Jensen, A/S« og »A/S Dampskibet Dorte Jensen«. I hans Sted er Sekretær *Hans Albert Jensen*, Kignæsgaarden, Jægerspris, indtraadt i de tre nævnte Bestyrelser.

Det meddeles i *Statstidende*, at Vedtægterne i A/S Thordén Lines er ændrede. Aktiekapitalen er udvidet med 50.000 Kroner og udgør herefter 100.000 Kroner fuldt indbetalt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KB. 4,00 PB. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langelinlekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglsøen 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.: 18 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 8 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 Skibsforbrødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kalppolsbro-Afgiften er midlertidigt forbejdede med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritagot for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lødspege betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 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 Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lødspege efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilagor ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlakibe 20-60 T. 3 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 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 Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bogsæring 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 Tærdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder foresindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bogsæring 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. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tærdokker 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 3½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker foresindes.

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. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjulpeeskruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her blemmeberende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bogsærdamp. uforudt. Ingen Lødsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrligt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 3,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kælingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bogsæring (se Løds.). Bogsæring faste billige Takster. Vand til Skibbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 28. Marts 1945.

Nr. 13.

„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, hvortil Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Efterretninger for Søfarende Nr. 14 udkommer Fredag den 6. April 1945.

I. Østersøen.

718. (T). Danmark. Lolland S.-Kyst. Rødby Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 39',1 N. 11° 21',0 E.

Detaller. I den NW.-lige Del af Indsejlingen til *Rødby Havn* er sket en Tilsanding, hvorved Dybden ved Havnens W.-lige Molehoved er aftaget til noget under 3 m. Tilsandingen kan formodes at tiltage.

719. (P). Danmark. Gedser W. Kroghage Pynt. Baake nedrives.

Position. c. 54° 34',5 N. 11° 55',3 E.

Detaller. *Kroghage* Baake vil i Løbet af kort Tid blive nedrevet og erstattet med en c. 26 m høj Fod med Aeromotor paa Toppen.

720. (S). Danmark. Grønsund E. Tolkedyb Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/496 1945 udgaar.

Position. c. 54° 50',6 N. 12° 14',4 E.

Detaller. *Tolkedyb* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

721. Sverige S.-Kyst. Åhus E. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 5.—29. Marts 1945, hver Dag Kl. 0830—1700.

Positioner. *Landö:* c. 55° 58',2 N. 14° 24',8 E.

Helgeaaens Udløb: c. 55° 55',6 N. 14° 19',5 E.

Detaller. Skydning mod Luftmaal foretages i ovennævnte Tid ved *Åhus*.

Fareomraadet er et 4,3 Sm bredt Bælte uden for Kysten mellem *Landö* og *Helgeaaens* Udløb.

(U. f. s. Nr. 11/868. Stockholm 1945.)

722. Sverige. Karlshamn Afmagnetiseringsstation. Karlshamn W.-lige Indsejling. Sømærker udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/591 1945.

Position. *Svartskär:* c. 56° 09',3 N. 14° 52',2 E.

Detaller. Stagerne med Kost SSE. og W. for *Svartskär* inden for *Karlshamn* Havne-omraade er udlagt.

Det henstilles til de søfarende at benytte den W.-lige Indsejling til den indre Havn, saalænge der arbejdes paa Afmagnetiseringsstationen i den E.-lige Indsejling.

(U. f. s. Nr. 11/782. Stookholm 1945.)

723. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Lodstjeneste genoptaget.

Tidligere E. f. S Nr. 6/517 1945 udgaar.

Position. c. 57° 00',2 N. 16° 32',1 E.

Detaller. Lodstjenesten ved *St. Oknö* (*Mönsterås Lodsplads*) er genoptaget.

(U. f. s. Nr. 11/863. Stookholm 1945.)

724. (T). Sverige. Gotland W.- og N.-Kyst. Gotska Sandön. Fyr midlertidigt slukket. Radioudsendelser indstillet.

Positioner. *Hoburg Fyr* c. 56° 55' N. 18° 09' E.

Färö Fyr c. 57° 58' N. 19° 21' E.

Gotska Sandön Fyr c. 58° 24' N. 19° 12' E.

Detaller. Nedennævnte Fyr holdes indtil videre slukket:

Hoburg. Stora Karlsö. Stenkyrkehuk. Hallshuk. Färö.

Gotska Sandön.

Udsendelserne fra *Stora Karlsö* og *Gotska Sandön* Radiofyr er indstillet indtil videre. Lufttaagesignaler afgives fra *Hoburg, Stora Karlsö* og *Färö Fyr* i Døgnets lyse Timer.

(U. f. s. Nr. 11/781. Stookholm 1945.)

725. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Fyr midlertidigt slukket.

Positioner. *Huvudskär Fyr* c. 58° 58' N. 18° 34' E.

Grönskär Fyr c. 59° 17' N. 19° 02' E.

Svenska Högarna Fyr c. 59° 27' N. 19° 30' E.

Detaller. *Huvudskär, Grönskär* og *Svenska Högarna Fyr* holdes indtil videre slukket.

Fra *Svenska Högarna Fyr* afgives Lufttaagesignaler i Døgnets lyse Timer.

(U. f. s. Nr. 11/780. Stookholm 1945.)

726. Tyskland. Warnemünde N. Vrag.

Position. c. 54° 22',9 N. 12° 05',8 E.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 17. Marts 1945.)

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

727. Danmark. Sundet. Farvandet omkring Kronborg Pynten. Spærret Omraade.

Positioner. *Helsingør Nordhavn:* c. 56° 02',6 N. 12° 37',2 E.

Helsingør Statshavn: c. 56° 02',1 N. 12° 37',4 E.

Detaller. Farvandet udfør *Kronborg* er indtil en Afstand af 200 m fra Land spærret for Trafik af enhver Art paa Strækningen mellem *Helsingør Nordhavns E.-Mole* og *Helsingør Statshavns N.-Mole*.

De, der handler imod denne Bestemmelse, udsætter sig for øjeblikkelig Beskydning.

(Marineministeriet, den 23. Marts 1945.)

728. (S). Sverige. Sundet. Sejlruten Malmö—Kullen. Lystønder genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/579 1945 udgaar.

Positioner. 10) 55° 53',20 N. 12° 44',30 E.

12) 55° 55',55 N. 12° 43',20 E.

Detaller. Lystønderne 10) S. for *Ven* SE.-Pynt og 12) N. for *Haken* er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.

(U. f. s. Nr. 11/789. Stookholm 1945.)

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

Tidligere E. f. S. Nr. 9/624 1945.

Position. c. 54° 51' N. 12° 13¹/₄' E.

Detaller. Ved Opmaalingen den 19. Marts 1945 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,8 m i E.-Siden af Renden, 5,0 m i Midten af Renden og 3,0 m i W.-Siden af Renden.

Anm. Skibe med et Dybgaaende af indtil 5,9 m kan om Dagen med Lodshjælp passere gennem et Løb uden for Fyrlinien ved daglig Vandstand.

730. Danmark. Smaalandsfarvandet. Askø Havn. Oplysning om Fyr.

Position. c. 54° 53',1 N. 11° 29',3 E.

Detaller. 1. *Askø Havn* Bagfyr, c. 190 m E. for Broen til *Askø Havn*, er fjernet.

2. Ved *Askø Havn* findes nu følgende Fyr:

a) Et hvidt, fast Fyr paa Broen (det tidligere *Askø Havn* Forfyr). Brændetid: 1. September—1. Marts.

b) Et grønt, fast Fyr paa Havnens E.-lige Molehoved. Brændetid: 1. August—31. Marts.

c) Et rødt, fast Fyr paa Havnens W.-lige Molehoved. Brændetid: 1. August—31. Marts.

3. Det hvide, faste Fyr paa Broen holdt overet med det røde, faste Fyr paa W.-lige Molehoved leder ind til Havnen.

Kort Nr. 160 og 140.

Publikationer. Havnelods, Side 41. Fyr-Fort., Nr. 715

731. Danmark. Store-Bælt. Lohals SW. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/690 1945.

Position. c. 55° 07' N. 10° 52' E., c. 1,7 Sm 229° fra *Lohals Havn*.

Detaller. Vraget, der er sunket i 7,0 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket 2 Master rager henholdsvis 10 m og 7 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 50 m W. t. S. for Vraget.

732. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Nakkebølle Fjord. Sømærke genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/678 1945 udgaar.

Position. c. 55° 02',3 N. 10° 22',9 E.

Detaller. Rødløk W. hvide Stage med 2 Halmviske er atter udlagt paa Plads.

733. (T.) Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Følgende Fyr i *Lille-Bælt* holdes indtil videre slukket:

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| 1. <i>Damgaard</i> Ledefyr | c. 55° 31',7 N. 9° 40',1 E. |
| 2. <i>Snoghøj</i> Fyr | c. 55° 31',5 N. 9° 41',9 E. |
| 3. <i>Børup</i> Ledefyr | c. 55° 31',7 N. 9° 40',5 E. |
| 4. <i>Børup</i> Fyr | c. 55° 31',7 N. 9° 40',9 E. |
| 5. <i>Klippehage</i> Fyr | c. 55° 30',8 N. 9° 37',1 E. |
| 6. <i>Klippehage</i> Bifyr. | |

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

734. Danmark. Sjællands Rev E. Vrag afmærket.

Position. c. 56° 04',7 N. 11° 15',5 E., c. 1,3 Sm 95° fra *Sjællands Rev* Fyr.

Detaller. Et Vrag rapporteres at være sunket i c. 15 m Vand paa ovennævnte Plads. Mindste Dybde over Vraget er 1,3 m. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 60 m NE. for Vraget.

735. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev NNW. Undervandshindring rapporteret.

Position. c. 56° 07' N. 11° 11' E., c. 2¹/₂ Sm 331° fra *Sjællands Rev* Fyr.

Detaller. Et Skib rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa ovennævnte Plads.

736. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev Fyr W. Vrag fjernet. **Tidligere E. f. S.* Nr. 12/705 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 04',8 N. 11° 09',2 E., c. 2,3 Sm 270° fra *Sjællands Rev Fyr*.*Detaller.* Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet.**737. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Vrag.***Position.* c. 56° 04',3 N. 11° 12',6 E., c. 1/2 Sm 209° fra *Sjællands Rev Fyr*.*Detaller.* Et Vrag, der rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.**738. Danmark. Kattegat. Endelave WSW. Skibsstartshindring.***Position.* c. 55° 44',4 N. 10° 12',3 E., c. 1,4 Sm WSW. for *Endelave W.-Pynt*.*Detaller.* En Skibsstartshindring er fundet i 13 m Vand paa ovennævnte Plads. Mindste Dybde over Hindringen er 1 m.**739. Sverige. Kattegat. Falkenberg. Lystønde genudlagt.***Position.* c. 56° 53' N. 12° 29' E.*Detaller.* *Falkenbergs ränna* Lystønde er atter udlagt paa sin Plads ved Indsejlingsrenden til *Falkenberg*.

(U. f. s. Nr. 11/865. Stookholm 1945.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**740. Norge. Hordaland. Bergen W. Solsviksund. Forbud mod Ankring og Fiskeri.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Det er forbudt at ankre og at fiske i *Solsviksund* imellem Breddeparallellerne 60° 27',0 N. og 60° 26' 15" N.

(E. f. S. Nr. 5/391. Oslo 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**741. Island E.-Kyst. Vopnafjord. Kolbeinstangi. Nyt Fyr tændt.***Position.* c. 65° 47' N. 14° 47' W.*Detaller.* Et nyt Fyr, *Kolbeinstangi* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 10^s, er tændt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 23,2 m, Synsvidde: 14 Sm for hvidt, 11 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. Hvidt, firkantet Taarn med sorte Streger og graa Fyrlanterne.*Kort* Nr. 72, 70, 25 og 21.*Publikationer.* Islandske Lods, Side 144. Fyr.-Fort. Nr. 994 A.

(U. f. s. Nr. 11/813. Stookholm 1945.)

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 for Aaret 1945 til Svensk Lots, del A.
T	— - — - Svensk Lots, del I.
T	— - — - Svensk Lots, del III.
T	— - — - Svensk Lots, del IV.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram- Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Løbore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Eshjerg 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 Arbejdsgiverne's Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibværftene

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

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Forbundet

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

ODENSE

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngkarken 2

AARHUS

Telefon: 6280

Privat: 4628

Telegr.-Adr.:

„NAVIGATION“

FRIIS & FREDERIKSEN

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.

2830

Tlg. Adr. Friis

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:
988-688Telgr. Adr.
Brokerhoppe

FAABORG

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92

Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

ODENSE

SVENDBORG

CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1868

(INDEHAVER UFFE CLEMMENSEN)

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 33
Rigstelefon 33**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMEN 14

FREDAG 13. APRIL 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

De i den forløbne Uge indgaaede Rapporter om Forholdene paa Markederne uden for Blokadezonen viser ingen Ændringer af Betydning. Paa de af de Allierede kontrollerede Markeder, og det er jo langt den overvejende Del, er Forholdet stadig det, at der er Brug for langt mere Tonnage, end der findes disponibel. Mange Afskibninger maa derfor udskydes eller maaske helt annulleres, og Resultatet heraf vil være, at der overalt i Verden vil være opstaaet en akut Varemangel, naar Krigen engang er forbi. I hvilken Grad dette Behov for civile Konsumvarer til den Tid vil kunne tilfredsstilles, er dog mere end problematisk, og den engelske Forsyningsminister har da ogsaa advaret den engelske Befolkning imod alt for stor Optimisme i denne Retning, idet han bl. a. henviste til, at selv om man kunde se Enden paa den europæiske Krig, saa maatte man gøre sig klart, at Krigen i Østen vilde fordre store og stadig stigende Tonnagemængder, og nogen virkelig Bedring i Verdenstonnagesituationen maatte man ikke vente, førend ogsaa i Østen det sidste Skud var affyret.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder foreligger følgende Meldinger: Amerikanerne har atter givet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til de sædvanlige Destinationer i Vestindien og Sydamerika. For sidstnævnte Vedkommende hovedsagelig til Østkysthavne, hvorimod Chile i den sidste Tid synes at blive noget forfordelt; i hvert Fald er Efterspørgslen efter Skibe for Kul til Chile meget stor. Hjemgaaende skal disse Kuldampere som sædvanligt laste enten Malm fra Sydamerika eller Sukker fra Cuba til Golfen eller Northern Range. Raterne er uændrede. Fra Chile er der meget livligt Begær efter Tonnage for Salpeter til Golfen eller Northern Range, men det har været umuligt at skaffe Tonnage herfor. Raten er uændret \$8.60 plus 30 pCt. Krigstillæg Basis Golfen. Chile/U.S. Pacific noterer \$9 plus 10 pCt. Krigstillæg. Iøvrigt noteres stadig forskellige Laster Linfrø fra Buenos Aires til New York og Bomuld fra Brasilien til St. Lawrence pr. f.o.w. For sidstnævnte Last noteres ingen Rate; Raten for Linfrø betales uforandret med ca. \$20. Iøvrigt skal enkelte Skibe være sluttet for Malm fra Forindien til Baltimore til den fastsatte Rate af \$15 plus 35 pCt.

Englænderne noterer uforandret Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne, Gibraltar og Middelhavet til uændrede Rater, men Efterspørgslen er noget svagere end i forrige Uge, da det engelske Hjemmemarked, uvist af hvilken Grund, da Fyringssæsonen dog nu praktisk talt er slut, lægger Beslag paa en større Del af Produktionen. Salt fra Aden til Calcutta er sluttet til 35 Rupees. I Kombination hermed kan slutes Malm fra Forindien til engelsk Havn til 65/-.

Efter at Argentina er indtraadt i Krigen, kan man vel næppe nu tale om noget frit Marked derfra mere. I hvert Fald kan fra England via Sverige foreliggende Rapporter tyde paa, at ogsaa Afskibningerne fra Argentina paa den ene eller anden Maade vil komme under allieret Kontrol, ligesom ogsaa en Del af den argentinske Handelsflaade vil komme til at sejle under de forenede Nationers Kontrol. Iøvrigt

synes en vis Reaktion at være indtraadt paa dette Marked, specielt i Farten med Korn til Spanien og Portugal. Adskillige Skibe sluttedes nylig til Rater omkring \$100, maaske en Kende mere, Basis Buenos Aires/Lissabon, men Befragterne synes ikke mere villige til at betale denne Rate. Iøvrigt kan der stadig slutes Tonnage for Hvede i Sække fra Buenos Aires til Callao til \$45 kombineret med Kul fra Chile til Buenos Aires til \$15.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene uændrede. Der slutes stadig væk enkelte Skibe i Farten mellem Danmark og Norge til de fastsatte Rater. I Brunkulsfarten fra Østjylland til København ligger Raten paa omkring Kr. 10 for 2500—3000 Tonnere.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

Den 1. Marts omfattede den svenske Handelsflaade 2.104 Skibe paa tilsammen 1.562.872 BRT, hvilket vil sige en Nettoindskrænkning paa 54.000 Tons siden Krigsudbrudet i September 1939. Krigstabene omfatter 256 Skibe paa tilsammen 591.383 Tons. Indenfor Landet er der nybygget 232 Skibe paa 527.044 Tons, og de svenske Værfter ligger inde med Ordre paa over 100 Skibe paa næsten 400.000 Tons. Sverige befinder sig saaledes i den lykkelige Situation, at Landet efter Krigen har en større og navnlig mere moderne Flaade end før Krigen.

Under normale Forhold kan den svenske Handelsflaade ikke varetage Landets Eksport og Import, og naar Krigen i Europa er sluttet og Skagerak-Spærringen dermed ophører, faar Sverige, hævdes det, Vanskeligheder med at eksportere de forhaandenværende Lagre og sørge for en Komplettering af Importlagrene uden Hjælp af udenlandsk Tonnage.

Det er svært at udtale sig om, hvorvidt en saadan Tonnage bliver tilgængelig, men naar man holder sig det allierede Krav om Sveriges Tilslutning til Søfartspoolen for Øje, kan man vist roligt regne med Mangel paa i alle Tilfælde visse Tonnagegrupper.

SVERIGE SKAL HAVE STORT NYT SKOLESKIB

Den svenske Rydberg-Stiftelse har anmodet Overingeniør *Folke Seldén* i Göteborg om at udarbejde Tegninger til et nyt Skolesejlskib til Erstatning for den gamle firmastede Staalbark *Abraham Rydberg*, der blev solgt til Portugal i 1942.

I en Udtalelse til *Svensk Sjöfartstidning* antyder Overingeniøren, at han har til Hensigt at naa frem til et moderne Sejlskib, saadan som det vilde have taget sig ud, hvis Typerne frit havde faaet Lov til at udvikle sig under normal Konkurrence, i Stedet for at Udviklingen, paa Grund af at Sejlskibsfarten blev slaaet ud ved Maskinernes Fremgang, har staaet stille i de sidste 70 Aar.

Rydberg-Stiftelsen har anmodet om Udkast til et Sejlskib paa ca. 3.500 Tons d.w. og et mindre paa ca. 1.800 Tons d.w. til henholdsvis 60 og 40 Elever.

Ingeniør Seldén kommenterer sit Forslag paa følgende Maade:

Det moderniserede Skrog tilsigter at opnaa en bedre Sødygtighed og Sejlvne. Det høje Fribord og det fyldige For- og Agterskib medfører et »tørt« Skib, som under Sejl kan presses temmelig haardt. Det dybbyggede Kølparti tilsigter Opnaelsen af en større virksom Overflade mod Afdrift, samtidig med at det for-

øger Muligheden for en bedre og dybere Placering af Rørledningerne til Skibets Lænsning. Inklusive Dybtanken kan det mindre Sejlskib paa ca. 1.800 Tons d.w. tage ca. 800 Tons Vandballast, hvilket modsvarer et Dybgaende paa ca. 4 Meter.

Den moderniserede Rig tilsigter Opnaelsen af den bedste Sejlevne for et Trampskib, som bør kunne udnytte alle Slags Vinde, samtidig med at Sejlarealet, de enkelte Sejls Størrelse og de mekaniske Anordninger til Haandtering af Sejlene er tilpasset efter de unge Elevers Kræfter. De raariggede Master er af tripod-Konstruktion uden Under- eller Stængevant, hvorved man opnaar en mindre Luftmodstand samt bedre Brasningsvinkel (27 Grader mod Langskibslinien i Stedet for 34 Grader, der tidligere ansaas for Minimum).

Ved passende Vindstyrke kan Krydsningsevnen yderligere forbedres ved, at man kun anvender »fore and aft«-Riggen. Bommene faar dobbelte Dirker og Gaflerne dobbelte Pikfald, monteret paa Spil, saaledes at de relativt let kan slækkes i læ Side. Mastetoppene kan sænkes til 35 Meters Brohøjde, og Ræerne behøver ikke nedtages, men kan forblive paa Plads.

Sejlarealet er ca. 1.000 Kvadratmeter for Raasejlene og ca. 1.450 Kvadratmeter for de øvrige Sejl. For en firmastet Bark er de tilsvarende Sejl-Arealer henholdsvis 1400 Kvadratmeter og 700 Kvadratmeter.

For at undgaa Skruebrønden, som altid indvirker skadeligt paa Sejlevnen, foreslaar Ingeniør Seldén, at der installeres to Hjælpemotorer paa hver ca. 200 BKH med omstillelige Propeller og to smaa Hjælpemotorer til Pumper, Belysning etc. Raaolliemotordrevne Losse-spil kan ogsaa i største Udstrækning udnyttes ved Haandteringen af Sejlene.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Transatlantisk har fornylig sluttet Kontrakt med Göta-Verken om Bygning af et Motorskib paa ca. 9.000 Tons d.w. Det nye Skib bliver en Forbedring og Modernisering af den saakaldte »Barranduna-Type«, og det faar en Længde af 487 Fod og en Bredde af 62 Fod. Skibet skal drives af to Götaverkens-Motorer paa sammenlagt 18.000 IHK. Den kontraherede Fart paa fuld Last bliver ikke mindre end 19½ Knob. Lastelugernes Antal er det samme som paa *Barranduna*, d. v. s. fem, men for at muliggøre en hurtig Losning og Lastning er Spillenes Antal forøget til 16, der placeres paa en saadan Maade, at de tre Midterluger betjenes af hver fire Spil, medens For- og Agterlugerne betjenes af kun to Spil hver.

Skibet kan medbringe tolv Passagerer fordelt paa otte Kabytter, hvor der til hver hører Badeværelser. Mandskabets Beboelsesrum er som sædvanlig henlagt til Agterskibet i dels en Mands og dels to Mands Kamre.

Nybygningen er beregnet til Selskabets Australien-Fart, og det skal i Henhold til Kontrakten leveres i Slutningen af 1946. Det bliver det første i en Serie Skibe af denne Type, som Selskabet har til Hensigt efterhaanden at ind sætte paa denne Rute.

SVENSK REGNSKAB

Svenska Amerika Mexico Liniens Regnskab for 1944 udviser en Nettofortjeneste paa 0,51 Mill. Kroner, efter at der er afskrevet 3,61 Mill. Kr. paa Flaaden og hensat 2,02 Mill. Kr. til Skatter. Der udbetales for 1944 8 pCt. i Dividende ligesom i 1943. Flaaden bestaar af 12 Skibe — 11 Motorskibe og 1 Dampskib — paa ialt 75.184 Tons. Motorskibenes Gennemsnitsalder er ca. 7 Aar, medens Damperen er bygget i 1920.

Selskabet har tre Skibe under Bygning, som beregnes at ville koste 15,1 Mill. Kr. Flaadens bogførte Værdi (inklusive Nybygningerne) andrager 11,97 Mill. Kr. eller ca. 123 Kr. pr. Ton d.w.

AFMAGNETISERINGSTATIONEN I GÖTEBORG

Den i *Dansk Søfarts Tidende* tidligere omtalte Afmagnetiseringsstation i Göteborg er nu blevet taget i Brug. Den har forøvrigt allerede afmagnetiseret

en Snes Skibe, men det har i disse Tilfælde nærmest været Forsøg.

Som bekendt findes en lignende Station i Stockholm, og i Karlshamn er man ved at anlægge en tredje.

DEN HOLLANDSKE SKIBSFARTS TAB

I en Beretning om de hollandske Rederiers Virksomhed i 1944 hedder det, at de Tab, den hollandske Handelsflaade hidtil har haft under Krigen, synes at være mindre, end man havde frygtet i Begyndelsen. Endnu foreligger ikke nøjagtige Tal, men man kan regne med, at Tabene omfatter omkring 1 Mill. BRT. Man maa imidlertid tage i Betragtning, at den Tonnage, som er tilbage, i Mellemtiden er forældet og i høj Grad trænger til Reparationer. Under Krigen er der i Holland saa at sige ikke bygget et eneste Skib, og man regner derfor med en lang Genopbygnings-Periode, før Handelsflaaden har naaet sit gamle Niveau.

Aarsberetningen peger ogsaa paa de store Skader, som enkelte hollandske Havne har lidt ved Krigsoperationer. At der blandt de hollandske Redere raader en stærk Vilje til Genopbygning, fremgaar af den Kendsgerning, at der ogsaa i Løbet af 1944 blev oprettet en Del nye Rederiforetagender.

Af de nystartede Rederier nævnes følgende: *Amsterdamsche Tankrederij, N.V.* i Amsterdam med en Kapital paa 250.000 Gylden, hvoraf 50.000 Gylden er indbetalt kontant. *N.V. Motor-Zeevaart* i Rotterdam med en Kapital paa 400.000 Gylden, hvoraf 100.000 Gylden er indbetalt kontant, og *Scheepvaart Mij. Amstelland* i Amsterdam, ligeledes med en Kapital paa 400.000 Gylden og en kontant Indbetaling paa 100.000 Gylden. Dette sidste Foretagende staar aabenbart i Forbindelse med de af det hollandske Stor-Rederi *Stoomvaart Mij. Nederland* stiftede Datterselskaber, nemlig *Reederij Amsterdam* og *Amsterdamsche Tankrederij N.V.* Kapitallens Størrelse tyder paa dette, og videre er det en Kendsgerning, at et af Bestyrelsesmedlemmerne i *Stoomvaart Mij. Nederland* er blandt Stifterne af *Scheepvaart Mij. Amstelland*.

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKABS GENERALFORSAMLING

Paa Generalforsamlingen i Det Forenede Dampskibs-Selskab henviste Direktør *I. A. Kiørbjerg* til den trykte Beretning, der tidligere har været udførligt behandlet i *Dansk Søfarts Tidende* og gav i Tilslutning hertil nogle Oplysninger om Selskabets Flaade.

Det fremgik heraf, at der pr. 1. Januar 1945 i Selskabets Flaade fandtes 32 Lastskibe, der er bogført til 3.459.000 Kr., hvilket svarer til en Gennemsnitspris af 35,37 Kr. pr. Ton d.w. Af disse Skibe er 18 nedskrevet til Ophugningsværdi. Desuden findes 9 Diesel-Motor Lastskibe, der er bogført til 20.740.000 Kr., hvilket svarer til en Gennemsnitspris af 305 Kr. pr. Ton d.w. Resten af Flaaden bestaar af 40 Passager- og Eksportskibe (22 Dampskibe og 18 Diesel-Motorskibe), der er bogført til 30.446.000 Kr. Heraf er 5 Skibe nedskrevet til Ophugningsværdi.

Endelig er 9 Bugserfartøjer, inkl. »Bryderen«, Kule-elevatoren »Alfa« samt Motorbaaden »Svalen« og Motorbaadene Nr. 5, 6, 8 og 9 bogført til 60.900 Kr. Disse Fartøjer er alle nedskrevet til Ophugningsværdi med Undtagelse af 2 Bugserfartøjer. Flaaden er saaledes ialt bogført til 54.705.900 Kr. Eksklusive de 23 Skibe, der er nedskrevet til Ophugningsværdi, er de resterende 58 Skibes Gennemsnitsalder 19,29 Aar.

Som bekendt udbetales der for 1944 intet Udbytte til Det Forenedes Aktionærer, og der lød paa Generalforsamlingen en enkelt Røst, der fremsatte Ønsket om et beskedent Udbytte. Der fremsattes ingen Kritik, man gav tværtimod Ledelsens Indsigt den fulde Anerkendelse.

Til Bestyrelsen nyvalgte i Stedet for afdøde Høje-

steretssagfører *Fich* Højesteretssagfører *V. Holten-Bechtolsheim*, med hvem Bestyrelsen allerede tidligere havde suppleret sig.

ALLE »PROGRESS« SKIBE ER OPLAGTE

Paa Generalforsamlingen i Dampskibs-Selskabet *Progress* udtalte Skibsreder *Marius Nielsen* blandt andet i sin Beretning:

Vore Skibe har været beskæftiget i Nord- og Østersøfart — ligesom de foregaaende Aar — med Tilførsler af Varer til Landets Forsyning samt Transport af Brunkul inden for Landets Grænser.

I Løbet af 1944 og til Dato har vi ikke faaet Oplysning om de 9 Dampere, der er i Fart uden for Spærringen.

Som tidligere meddelt krigsforliste S.S. »Kejserrinde *Dagmar*« d. 2. April paa Vej til Nordsøhavn for Lastning af Kul til Danmark; desværre onkom *Donkeymanden*, og 4 af Besætningen undgik ikke nogle Skader, som de dog hurtigt kom over, ellers blev hele Besætningen bjerget. Dampere var krigsforsikret for 750.000 Kr. Endvidere har vi haft det Uheld, at to af vore Dampere i August Maaned under Lastning og Losning i Nordsøhavn blev overrasket af allierede Flyvere, nemlig »*Karen*«, der ramtes i Forskibet og sank, og »*Margrete*«, der ramtes af Brandbomber, saa alt Opstaaende brændte. Begge Skibe lykkedes det os at faa bjerget til dansk Havn til Reparation for Krigsforsikrings Regning. Det ene Skib kom i Fart igen i Januar 45, hvorimod »*Margrete*« først kan ventes i Fart i Maj/Juni.

Skibenes Sejlads har været forsinket paa Grund af Krigsrestriktionerne saavel til Søs som ved Ekspeditionerne i Laste- og Losschavnene, hvilket giver sig Udtryk i Regnskabet.

Vore Tidstab har i 1944 været 360 Dage mod sidste Aar 298 Dage.

I Juni Maaned blev den vedtagne Emission af Aktiekapitalen foretaget af Kjøbenhavns Handelsbank, hvorved Selskabets Aktiekapital blev fordoblet til 7.250.000 Kr. og Udvidelsen med 3.625.000 Kr. til Kurs 150 pCt. fuldt indbetalt med 5.437.500 Kr.

Angaaende den løbende Skattesag er Landskatteretten kommet til det Resultat, at vi ikke kan tilkomme den efter vor Mening for meget beregnede Skat refunderet. Skattebeløbet er ca. 271.000 Kr. Bestyrelsen har imidlertid besluttet at lade Sagen — som Princip sag — indanke for Domstolene.

Pensionskassen for Selskabets Funktionærer blev stiftet 1. Juli 1944, og der er yderligere bevilget et Beløb af Driften paa 26.746 Kr. for derved at opnaa en billigere Præmie for Funktionærerne.

Den danske Skibsfart er nu inde i en Krise, der har haft til Følge, at alle vore Skibe er oplagt af Mangel paa Bunkerkul; vi har forsøgt at holde nogle af Skibene i Fart med Brunkul, men det viste sig hurtigt, at vi ikke kan holde Damp med Brunkul.

Udsigterne for 1945 tegner sig meget mørke, og det er umuligt at udtale sig om Fremtiden. Vort Selskab er igennem Aarene blevet godt konsolideret og har Midler til at staa imod Tabene ved Skibsfartens midlertidige Standsning.

I 1944 har vi betalt ca. 1.200.000 Kr. i Skat, hvilket vistnok for mange af vore Aktionærer synes uforstaaeligt. Grunden er, at de fleste af vore Skibe, som har undgaaet Krigsforlis, er over 25 Aar gamle, og vi kan saaledes ikke længere benytte den tilladte 4 pCt. Afskrivning. Vi er nu ude for, at vi nærmest driver vor Virksomhed til Fordel for Skattevæsenet, mindre til Fordel for vore Aktionærer — en hel ny Samfundsordning. En Følge af denne store Skatteudskrivning er, at vi kommer ind under Udbyttebegrænsningsloven, der kun tillader et Gennemsnitsudbytte af Forretningsaarene 1936—38, som var 10 pCt.

Da Skibene er saa langt nedskrevet, at de staar

bogført til ca. 50 Kr. pr. Ton i Gennemsnit, har Bestyrelsen besluttet ikke at foretage yderligere Afskrivninger, i hvert Fald ikke i Aar.

Aarets Driftsoverskud 1.378.371 Kr. samt Kursregulering paa Værdipapirer 45.682 Kr. fordeles saaledes: Kursreguleringsfond 50.000 Kr., Klassifikationer 73.923 Kr., Tab paa Havarier 64.130 Kr., 10 pCt. Udbytte af gamle Aktier 362.500 Kr., 5½ pCt. af nye Aktier 199.375 Kr., Overførsel i ny Regning 674.125 Kr.

»PACIFIC«S BERETNING

I Dampskibsselskabet »*Pacific*«s Beretning hedder det, at Aaret 1944 var et mørkt Aar i Selskabets Historie. Videre hedder det:

Den 28. September forliste S.S. »*Oslo*«, og da man skønnede, at Omkostningerne ved Bjergning og Reparation i væsentlig Grad vilde overstige det forsikrede Beløb, besluttede Bestyrelsen at abandonere Skibet. Forsikringssummen er udbetalt og baandlagt til Anskaffelse af ny Tonnage. Skibets Kapitalkonto er blevet opgjort, og Saldoen er overført til »*Nybygnings- og Afskrivningsfond*«.

Den 10. November sank S.S. »*Stockholm*« efter Kollision med et Vrag; Skibets egne Skader menes at være af ringe Omfang, og da Vanddybde og andre Forhold paa Forlisstedet ikke umuliggør en Bjergning, nærer man Haab om at faa dette Skib bjerget og repareret i Løbet af 1945.

Ved de 2 Skibes Forlis gik heldigvis intet Menneskeliv tabt.

I Lighed med de tidligere Aar har Selskabets Skibe i 1944 hovedsagelig gjort Pligtrejser efter Fragtnavnets Direktiver med Kul og Koks til Danmark, men de har ogsaa sejlet fordelagtigt i anden Fart.

Bestyrelsen ønsker atter i Aar at udtale en Anerkendelse af det dygtige og trofaste Arbejde, der er udført af Officerer og Mandskab, og som har gjort det muligt at holde Skibene i Fart.

VENDILA HAVDE KUN EET SKIB I FART I 1944

Dampskibsselskabet »*Vendila*« har nu udsendt sin Beretning for 1944, der indledes med følgende Linier:

Som omtalt i Selskabets Aarsberetning i Fjor sænkede S.S. »*Svend Pii*« ved Krigsulykke i Oktober 1943. Det lykkedes at bjerge Skibet og bringe det til dansk Værft i Juli 1944 for Reparation.

Som Følge af S.S. »*Svend Pii*«s Havari har Selskabet i 1944 kun haft eet Skib i Fart, nemlig S.S. »*Otto Petersen*«. Dette Skib har ligesom tidligere sejlet efter Fragtnavnets Anvisninger og navnlig været beskæftiget med Landets nødvendige Tilførsler. Det har periodevis været vanskeligt at placere Skibet i Nærfarten, ligesom der har været en Del Ophold og lange Rejser. Alligevel er det lykkedes S.S. »*Otto Petersen*« at opnaa et Driftsoverskud paa 312.668 Kr.

Desværre fik S.S. »*Otto Petersen*« i Januar 1945 Minehavari og sattes paa Grund i udenlandsk Farvand, men der er efter de foretagne Undersøgelser Udsigt til, at Skibet kan bjerges og føres til dansk Værft for Reparation, hvis intet uforudset indtræffer. Selskabet beklager meget, at *Donkeymand H. Tupps* omkom ved S.S. »*Otto Petersen*«s Minehavari.

Selskabet er fremdeles uden Efterretning om de 4 Skibe, som er uden for dets Kontrol.

Af Regnskabet fremgaar det, at Bruttoindtægterne i 1944 har været 1.375.482 Kr., hvilket er godt 600.000 Kr. mindre end Aaret forud. Driftsudgifterne har ogsaa været mindre, 1.049.628 Kr. mod 1.378.967 Kr. for 1943, og *Driftsoverskudet* bliver derefter 312.668 Kr. mod 567.993 Kr. forrige Aar. Efter Fradrag af Udgifter, Tab ved Havarier samt den vedtægtsmæssige Henlæggelse til Afskrivningsfond, og Tillæg af det overførte Beløb fra Aaret forud, bliver til Rest 1476 Kr., der overføres til nyt Regnskab.

I Selskabets Flaade er der ikke sket Forandring i Aarets Løb. Den bestaar af 6 Dampere paa 25.610 Tons d.w., og efter de tidligere Aars betydelige Afskrivninger bogført til 3,7 Mill. Kr. De to tidligere krigsforliste Skibe staa opført med den bogførte Værdi 900.000 Kr. Selskabets Reserver bestaar af Lovmæssig Reservefond 362.275 Kr., Afskrivningsfond 1.502.348 Kr. og Ekstra-Reservefond 588.011 Kr.

KJØBENHAVNS FRIHAVNS-AKTIESELSKAB: INTET UDBYTTE

Fra Bestyrelsen for Københavns Frihavns Aktieselskab foreligger der nu Meddelelse om, at man vil foreslaa den kommende Generalforsamling, at der af den Aktionærerne tilfaldende Del af Driftsoverskudet for 1944, 17.750 Kr. 14 Øre, plus det paa Aktionærernes Konto pr. 31. December 1944 staaende Beløb, 93.043 Kr. 38 Øre, intet Udbytte udbetales, men at Beløbet, 110.793 Kr. 52 Øre, hensættes paa Aktionærernes Konto til Skat og senere Disposition. Det bemærkes yderligere i Meddelelsen, at der til Reservefonden er henlagt 4592 Kr.

For 1943 blev der, ligesom Aaret forud, udbetalt 4 pCt. i Udbytte. Aktionærernes Andel i Driftsoverskudet for 1943 androg 150.815 Kr., og paa Aktionærernes Konto henstod 116.105 Kr. Til Reservefonden blev henlagt 51.330 Kr.

DET FORENEDE BUGSERSKAB: 8 pCt.

Det Forenede Bugserelskab har ligeledes udsendt sin foreløbige Regnskabsmeddelelse for 1944, hvoraf det fremgaar, at der foreslaas 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne. I Meddelelsen hedder det:

Bestyrelsen for A/S Det forenede Bugserelskab meddeler, at Aarets Overskud, efter at Afskrivninger til Beløb 36.800 Kr. har fundet Sted, andrager 47.826 Kr., hvortil kommer Overførsel fra 1943: 4376 Kr.

Det samlede Beløb, 52.202 Kr., foreslaas fordelt som følger: Udbytte 8 pCt. samt Tantième ialt 51.200 Kr. Overførsel til 1945: 1002 Kr.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Sydfynske Dampskibsselskab

Sydfynske Dampskibsselskab i Svendborg holdt forleden Generalforsamling med Købmand *Baagøe*, Svendborg, som Ordstyrer. Formanden, Greve *Ahlefeld-Laurvig-Bille*, Ege-skov, aflagde Beretning og betegnede Aaret som tilfredsstillende i økonomisk Henseende. Direktør *Bondo-Lauritsen* forelagde Regnskabet, der balancerede med 107.619 Kr. Der udbetales 6 pCt. Udbytte. Alle Valg var Genvalg.

Dødsfald

Skibsfører i Ø. K., Kaptajn *Hans Frandsen*, Norasvej 37, er efter nogle Maaneders Sygdom afgaaet ved Døden, 62 Aar gammel. Han var født i Holstebro, hvor hans Fader var Herredsfuldmegetig, og han fik sin praktiske Uddannelse i danske, engelske og amerikanske Sejlskibe. Straks efter i 1905 at have taget Eksamen fra Københavns Navigationsskole, kom han ind i Ø. K. som Aspirant. Han avancerede hurtigt og blev i 1909 Skibsfører i Siam Steam Navigation Co., i hvis Tjeneste han virkede indtil 1927, derefter i Aarene fra 1916—23 som Selskabets Agent i Singora. I 1927 vendte han tilbage til Ø. K. som Fører af M.S. »Siam«. Senere førte han bl. a. Motorskibene »Boringia« og »Lalandia« samt »Meonia«, med hvilket det siamesiske Kongepar foretog en Europarejse for en halv Snes Aar siden. De senere Aar tilbragte han her hjemme.

Tidligere mangeaarig Fører af Det Forenedes Dampers »Island«, Kaptajn *Lyder Deth Lydersen*, Ingersvej 35, er død, 72 Aar gammel. Kaptajn Lydersen var født paa Læsø og havde sejlet siden sit 14. Aar. Han tog Eksamen fra Bogø Navigationsskole i 1895 og sejlede derefter som Styrmand med store FanøBarker, indtil han kom ind i D.F.D.S., hvor han i 1911 fik S.S. »Skalholt« at føre. Senere førte han ikke mindre end 5 forskellige af Selskabets Skibe, men sin længste Tid var han beskæftiget i Islandsfarten, hvor han førte Dampene »Ceres«, »Botnia« og »Island«. Da han fyldte 65 Aar og dermed faldt for Aldersgrænsen, havde han udført over halvtredie Hundrede Rejser i denne Fart. Han var i en Aarrække Medlem af Skibsførerforeningens Bestyrelse.

For Aaret 1943 var Overskudet 110.905 Kr., og der udbetales 10 pCt. i Udbytte plus 2 pCt. Jubilæumsbonus i Anledning af Selskabets 75 Aars Jubilæum.

INDENLANDSK SØMANDSMISSION JUBILERER

Indenlandsk Sømandsmission kan den 28. April fejre sit 40 Aars Jubilæum. Egentlig kan Sømandsmissionen i Danmark føres helt tilbage til Treserne, da der i Borgergade blev aabnet en Læsestue for Sømænd og Soldater. Men først i 1905 lykkedes det *Vilhelm Rasch* at faa nedsat et Udvalg, der kunde tage sig af det missionerende Arbejde blandt vore Søfolk herhjemme. Det konstituerende Møde blev holdt i Fredericiagade hos Pastor *Edv. Eilschou-Holm*. Pastor *C. Hasle* blev Formand, medens *Eilschou-Holm* og *Rasch* blev Sekretærer henholdsvis for København og Provinsen.

Indenlandsk Sømandsmission har opnaaet meget betydelige Resultater i de svundne fyrretyve Aar, idet der her i Landet er blevet rejst ikke mindre end 50 Sømandshjem, hvoraf dog syv er blevet nedlagt paa Grund af ændrede Skibsfartsforhold.

Sømandshjemmene har aarligt over een Million Besøg, og der findes for Tiden 325 Sømandskredse rundt om i Landet, der støtter Indenlandsk Sømandsmission økonomisk.

I Jubilæumsaaret skal der i Helsingør indvies et nyt Sømandshjem, og der arbejdes energisk paa at faa rejst Hjem saavel i Næstved som paa Sjællands Odde.

Sømandsmissionens Arbejde har under Krigen antaget helt nye Former. Der afholdes saaledes med Støtte fra vore Rederier hvert Aar de saa kendte Sommerlejre for Sømandsenker og Sømandshustruer med Børn — en Institution, der paa fortrinligste Maade ledes af den nuværende Sømandspræst, Pastor *Fr. V. Eilschou-Holm*. Endvidere er det paa Pastor *Eilschou-Holms* Initiativ, at der hver Nytaarsdag afholdes de smukke Mindegudstjenester over de omkomne Søfolk.

Efter flere Aars Sygdom er fhv. Skibsfører i Heckshers Rederi, Kaptajn *Mads Jensen Madsen*, Kastetvej 18, Aalborg, afgaaet ved Døden, 69 Aar gammel. Kaptajn Madsen stammede fra Vorupør og sejlede i sine unge Dage med danske, tyske og engelske Sejlskibe, indtil han kom paa Marstal Navigationsskole, hvorfra han tog Eksamen i 1906. Efter et Par Aar som Styrmand sejlede han som Fører af egne Skibe fra Aalborg, indtil han i 1914 blev ansat i Knakkergaard's Rederi i Nykøbing Mors, og fra 1916—32 var han Skibsfører i Heckshers Rederi. Derefter sejlede han igen med egen Skonnert, indtil han i 1935 gik i Land. Han efterlader Enke og en Søn.

Skibsfører *H. Wulff* (tidl. M.S. *Ketty*), Alnor pr. Graasten, er Fredag den 23. Marts afgaaet ved Døden, 58 Aar gammel. — *H. Wulff* var i Aarene fra 1936—44 Medlem af Bestyrelsen for Egersund gensidige Skibsforsikring.

»Peder Most«

3-m. Sk. »Noah« af Troense, som Befragter *Mogens Huusfeldt Sørensen* forleden købte af Skibsreder *Gunnar Jacobsen*, Troense, er i disse Dage blevet omdøbt. Skibet bærer herefter Navnet »Peder Most« af Svendborg.

Ledig Lodsstilling.

En Lodsstilling ved København Lodseri bliver ledig. Fortrinsvis Adgang til at komme i Betragtning har Navigatorer med Skibsførerbevis, og som ikke er fyldt 32 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamenbeviser og af eventuelle Forholdsalteser modtages indtil den 15. Maj d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 9. April 1945.

Havne- og Brotaksterne

Ministeriet for offentlige Arbejder har meddelt Kommunerne, at de nugældende Havne- og Brotakster vil blive approberet for Perioden indtil Udgangen af Marts næste Aar.

Havneudvidelse i Skive

Havneudvalget i Skive foretager for Tiden Projektering af en Havneudvidelse. Ministeriet for offentlige Arbejder har dog afslaaet at yde Tilskud til Projekteringsarbejderne og oplyst, at selve Udvidelsen ikke kan vente Støtte som Beredskabsarbejde, før der er truffet en endelig Afgørelse i Spørgsmaalet om Lukning eller Ikke-Lukning af Thyborøn Kanal.

Større Udnyttelse af »Georg Stage«

Som det vil erindres fremsatte Forretningsudvalget i Stiftelsen »Georg Stages Minde« i November sidste Aar — under Diskussionen om, hvad der kan gøres for at skaffe de unge Sømænd en bedre Uddannelse — et Forslag, der kunde hjælpe til at denne vigtige Sag under de nuværende Forhold kunde løses paa bedste Maade.

I Forslaget, der havde Form som en Henvendelse til Søfartsministeriet, gjorde man opmærksom paa, at »Georg Stage«, der for Tiden er det eneste Skoleskib, som Danmark i Øjeblikket raader over, gennem alle Aarene har været udrustet ca. 150 Dage hvert Aar. Under de nuværende Forhold er det aarlige Togt gaaet ned til 110 Dage, og Stiftelsens Forslag gik i store Træk ud paa, at der søges uddannet to Hold Elever mod hidtil et Hold, og hvert Hold paa 80 Elever med en Uddannelsesetid paa 12 Uger.

Naturligvis saa Stiftelsen helst, at man ligesom tidligere kommer til Søs med Skoleskibet, men saaledes som Forholdene i de sidste Aar har udviklet sig, maa man være forberedt paa, at rigtig Sejlads ikke de første Aar kan realiseres, da der maa lages Hensyn til den gennem Krigsaarene skabte Minefare. Forslaget maatte da ogsaa betragtes som en midlertidig Foranstaltning, men paa denne Maade, gennem en udvidet Virksomhed og Benyttelse af Skoleskibet, tilbød Stiftelsen at bidrage til Løsningen af Spørgsmaalet. I Henvendelsen gjorde man opmærksom paa, at Stiftelsens Midler ikke tillader en yderligere Anspændelse af dens Budget, hvorfor det er en Forudsætning for Planens Realisation, at den støttes økonomisk.

Paa denne Henvendelse modtog Stiftelsen et imødekommende Svar fra Søfartsministeriet med Tilsagn om Støtte til Gennemførelse af det 2. Togt, og man kunde derefter lægge Uddannelsen til Rette for to Hold. Skoleskibet »Georg Stage« ligger i Nykøbing S. Havn, og for et Par Uger siden ankom Kaptajn J. P. Svendsen, Officererne og 15 Elever af 1. Hold til Skibet for at gøre dette klart. Under Opholdet ombord døde Kaptajn Svendsen som meddelt efter et Fald fra Rigningen, og Skoleskibets mangeaarige Fører, Kaptajn J. B. Juncker, overtog atter Kommandoen.

Georg Stage er nu klar til, at Undervisningen kan begynde, og forleden mødte Resten af Aarets første Hold ombord. De 80 Elever faar ca. 3 Maaneders Uddannelse, og først i Juli staar 80 andre Elever parat til Afsløsning, saa der i Sommerens Løb kan uddannes 160 unge vordende Sømænd.

PERSONALIA**70 Aar**

Paa Torsdag — den 19. April — fylder Maskinmester Anton Bruunsgaard 70 Aar. Maskinmester Bruunsgaard, hvis Søn ogsaa er Maskinmester og sejler paa Kina-Kysten, har sit Hjem Birkevang 179 i Husum.

65 Aar

Den tidligere Formand for »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe«, Skibsreder A. H. Petersen, Svendborg, fyldte forleden 65 Aar.

A. H. Petersen, der er født i Marstal, kom efter Konfirmationen ud at sejle med »Den gamle Lods« af Marstal. Derefter sejlede Petersen nogle Aar paa Langfart med



**Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.**

store Skibe. I 1902 gennemgik han Marstal Navigations-skole og tog Styrmands- og Skibsførereksamen i 1903, hvorefter han som Styrmand sejlede paa Langfart med forskellige Marstalskibe indtil 1907, da han købte Galeasen »Brødrene«.

Dette Skib ombyttedes i 1915 med Galeasen »Kate«, der i 1919 fik installeret Motor, og i 1921 begyndte Petersen Paketfarten mellem København og Svendborg. I 1925 byggedes den nye Motorgalease »Svendborg«, som siden 1934 har udført Paketfarten.

50 Aar

En afholdt og meget dygtig Shipping-Mand, Prokurist Henry Hansen, fyldte forleden Dag 50 Aar.

Prokurist Henry Hansen har i ikke mindre end 35 Aar været knyttet til Skibsreder R. A. Robberts Firma.

Ny Lodskaptajn i København

Mangeaarig Lods ved Københavns Lodseri, Kaptajn Peter Bom, er blevet udnævnt til Lodskaptajn ved Københavns Lodseri efter Lodskaptajn Viggo Olsen, der paa Grund af Alder trækker sig tilbage med Udgangen af denne Maaned.

Den nye Lodskaptajn, der er af gammel Sømændsslægt fra Sydlyn, er 58 Aar gammel og har været ansat ved Københavns Lodseri siden 1913. Før den Tid havde han sejlet paa Langfart med store Sejlskibe. Efter at have taget sine Navigationseksaminer, traadte han ind i Lauritzens Rederi, og da han kom til Lodsvæsenet var det fra Dampskibsselskabet Vulcan.

25 Aars Jubilæer

Maskinmester P. Andersen kan i disse Dage fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse paa Fælleskraftstationen i Odder. Han sejlede i sin Tid som Maskinmester i C. K. Hansens Rederi.

*

En af Rederiet C. K. Hansens overordnede Funktionærer, Hovedbogholder Th. Vendelhaven, har fejret sit 25 Aars Jubilæum inden for Firmaet, hvor han begyndte som Lærling.

*

Maskinmester Holger Lyhne-Nielsen har fejret 25 Aars Jubilæum som Maskinmester ved Silkeborg kommunale Elektricitetsværk. Fra 1910 til 1917 sejlede han som Maskinmester i C. K. Hansens Rederi.

Storebæltsoverfarten

Skibsfører af 1. Grad ved Storebæltsoverfarten H. M. Hansen er efter Ansøgning afskediget paa Grund af Alder med Pension fra Udgangen af Juni Maaned.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør F. B. RGGH

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 "Central" 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Nærsk statsaut. Kompassrettere
Forlæng W. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 6. April 1945.

Nr. 14.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvortil Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* 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.

Danmark.

742. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.
Tidligere E. f. S. Nr. 9/620 1945 udgaar.

Forkortelser:

Blk.	betyder	Blink.
ED.	—	Eksistens tvivlsom.
El. hv.	—	Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
El. r.	—	Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
Fl.	—	grønt Flag.
Fmk.	—	Formørkelse.
Forg. efts.	—	Forgæves eftersøgt.
Jspir. hv.	—	Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
Jspir. r.	—	Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
L.-Flt.	—	Lys- og Fløjtetønde.
L.-Klt.	—	Lys- og Klokketønde.
Lt.	—	Lystønde.
M.	—	Mast.
o. V.	—	rager op over Vandet.
PD.	—	Plads tvivlsom.
Skfh.	—	Skibsfartshindring.
Tbt.	—	Topbetegnelse.
Uvh.	—	Undervandshindring.
Vg.	—	Vrag.
Vgl.	—	Vraglystønde.
Vgt.	—	Vragtønde.
Vgv.	—	Vragvager.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 44',5	12° 43',0		Vgl. W.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	187, 126, 180.		927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vgl. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.		822	1944
54° 42',1	12° 37',2		Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s , NE. f. Vg.	187, 188.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vgl. i mindst 150 m Afst. om Bb.	480	1945
					<i>E.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vgl. i mindst 60 m Afst. om Bb.		
54° 41',1	12° 32',9		Vgl. E.-Tbt., To-Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.-Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt., To-Blk. 15 ^s . S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygning o. V. <i>Gennemsejlingsaabning</i> afm. S. f. Vg.: N.-lige Lt.: sort L.-Flt., S.-Tbt. rødt To-Blk. 7 ^s . S.-lige Lt.: rød Lt., N.-Tbt. hvidt En-Fmk. 5 ^s .	1642	1944
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgl. W.-Tbt.			1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal passeres S. om Vg.	1736	1942
54° 19',8	12° 05',2		Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s , S. f. Vg.			877	1944
54° 20',5	12° 04',5		Rød Bøje.			538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 19',3	12° 04',8					671	1945
54° 16'	12° 04'					665	1945
54° 15',1	12° 04',6					665	1945
54° 13',8	12° 05',3		Vgl. W.-Tbt., Et-Blk. 6,5 ^s . W. f. Vg.			185	1942
54° 22',9	11° 58',9		a) Vgl. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NW. f. Vg. b) Vgl. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NE. f. Vg.	186, 187.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal holde Vraglystønderne paa Stb. Side.	642	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.		
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar	
54° 13'	11° 25'	5	Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.	185.	2 M. o. V.	481	1945	
54° 00',7	10° 55',0					1644	1940	
54° 22',8	11° 10',7					1597	1942	
54° 28'	11° 33'					Uvh.	1629	1944
54° 29',6	11° 24',3					1151	1944	
54° 34',2	11° 14',3					704	1944	
54° 35',8	11° 02',6					Uvh.	2215	1940
54° 34',6	10° 56',4					775	1944	
54° 26',7	10° 42',4					M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0					o. V.	1261	1942
54° 34',3	10° 48',2					988	1944	
54° 33',7	10° 45',5					988	1944	
54° 33',6	10° 40',9					906	1944	
							NNW. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .	
			SSE. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .					
54° 32',5	10° 35',1		N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .	185.	Man skal altid passere Vg. paa sin Bb. Side.	1339	1944	
			S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .					
54° 32',4	10° 34',2				Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940	
54° 33',3	10° 28',6		Vgt. S.-Tbt.			1645	1940	
54° 31',1	10° 31',3		Vgt. N.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , N. f. Vg.	185	M. og Skorst. o. V. Der skal al- tid passeres N. om Vgl.	363	1945	
54° 31',2	10° 28',1		Vgt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . SE. f. Vg.	185	o. V.	363	1945	
54° 28',4	10° 29',6				M., sandsynlig- vis fast i Vg.	1595	1942	
54° 30',0	10° 25',2		Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.			2270	1940	
54° 28',2	10° 27',5	10				907	1944	
54° 29',3	10° 25',8				185.	1136	1944	
54° 27',7	10° 18',9					947	1944	
54° 28',7	10° 14',6			Vgt. E.-Tbt., To- Blk. 7 ^s . ENE. f. Vg.	185.	1505	1940	
54° 27',4	9° 54',9					482	1945	
Sundet.								
56° 05',9	12° 31',0		Afm. med Strøm- bøjer.			1308	1944	
56° 05'	12° 34'	10,2 7,8			Forg. efts.	1432	1940	
55° 52',0	12° 36',6				131, 130, 125.	1282	1944	
55° 46',3	12° 39',9				133, 132, 130.	2865	1940	
55° 41',7	12° 41',0					Forg. efts.	927	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.		323	1943
55° 40',5	12° 41',8				Forg. efts.	1152	1942
55° 38',7	12° 40',6				Uvh. Forg. efts.	438	1944
55° 38',7	12° 41',1	5,0	Vg. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	133, 132, 130.		1221	1941
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.		1352	1943
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.		1199	1943
55° 30',9	12° 41',5		El. r:	133, 132, 130.	o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Jspir. hv. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	Vinterafm.	456	1945
55° 30'	12° 37'				P. D.		
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.		1387	1942
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	2 M. o. V.	1230	1943
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.		1616	1944
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	M. o. V.	1159	1944
55° 23'	12° 35'				Forg. efts.	399	1944
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. V.			1649	1942
55° 29',6	12° 27,8		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		M. o. V.	1566	1944
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.		1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	Jvf. Svensk Kort Nr. 271.	1001	1941

Smaalandsfarvandet.

54° 51',8	12° 13',0					2897	1940
54° 58',7	11° 52',1	0				1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.		1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.		1550	1944
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.		1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.		1645	1944
55° 00',7	11° 32',3		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.		M. o. V.	747	1945
55° 02',5	11° 19',7		Vgv. 1 Fl. W. f. Vg.			753	1945
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.		1025	1943
55° 06',0	11° 19',0				Forg. efts.	508	1944
55° 07',9	11° 13',2	7,6		142, 160, 140.		1178	1942
55° 10',2	11° 17',4	10,2		143, 160, 140.		817	1944

Store-Bælt.

55° 43',1	10° 47',2				Uvh.	542	1944
55° 16',4	10° 53',4				Jernbanevogn	358	1942
55° 16',2	11° 01',3	14,6		143, 141, 142. 140.		550	1942
55° 13',7	10° 57',7				Forg. efts.	1092	1943
55° 07'	10° 52'		Vgv. 1 Fl. W. t. S. f. Vg.		2 M. o. V.	731	1945
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140, 126, 180.		1323	1944
55° 08',1	11° 02',0		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.	2 M. o. V. Vinterafm.	401	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140, 126.		1123	1943
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942
55° 00',2	11° 03',1				Forg. efts.	655	1942
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185, 126.		1669	1943
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	o. V.	894	1943
54° 58',4	10° 56',8		Vintersøm. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	o. V. Vinterafm.	506	1945
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	Vg. sprængt i 2 Dele. Afst. 170 m mellem De- lene.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8		Vintersøm. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg. El hv.	142, 140, 185.	1 M. o. V. Vinterafm.	507	1945
54° 50',8	10° 58',9				o. V.	1617	1944
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7						
54° 47',0	10° 53',1				Ponton.	716	1942

Farvandet Syd for Fyn.

54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170, 142.		1837	1940
55° 03',4	10° 37',3		Klar Lanterne, grønt Flag.		2 M. og Skorsten o. V.	1369	1944
55° 01',4	10° 13',9				Skfh.	914	1944

Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114, 103, 150, 125, 100.		950	1944
55° 33',3	9° 46',7				Uvh.	1378	1940
55° 26',	9° 42',				P. D.		
55° 21',5	9° 43',8				Forg. efts.	2463	1940
55° 21',0	9° 43',3	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.			1128	1943
55° 21',	9° 41',				Forg. efts.	2247	1940
55° 03',	9° 52',				Skfh.	818	1944
54° 59',5	10° 02',0				2 Vg.	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.		1653	1940
54° 53',0	9° 36',0		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	154, 152, 150.	Man skal altid gaa N. om Vglt.	556	1945

Kattegat.

56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.		1589	1943
56° 11',3	12° 17',0					411	1943
56° 18',	12° 17',					1646	1944
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.		917	1944

Maanedsoversigt Nr. 4
over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige
Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 6. April 1945.

—————
Danmark.

- 1945
1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
2/361 } Farvande.
3/368 }
14/742 } Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i *danske* og nærliggende
Farvande.
5/462 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre *danske* Farvande.

I. Østersøen.

- 1945
1/5 } *Østersøen* E.-lige og mellemste Del. Operationsomraade udvidet. Advarsel.
1/6 }
1/7 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraador.
13/719 } *Danmark. Gedser W. Kroghage Pynt.* Baake nedrives.
1/9 } *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/11 } *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.
1/12 } *Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen.* Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
8/591 } *Sverige. Karlshamn* Indsejling. Forbudt Omraade.
13/722 } *Sverige. Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. *Karlshamn* W.-lige Indsejling. Sømærker
udlagt.
1/13 } *Sverige. Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/14 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.
1/15 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.
1/16 } *Sverige. Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/17 } *Sverige. Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/18 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Oplysning om Skydebane.
1/19 } *Sverige. Öland* E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
1/20 }
1/21 } *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod
Luftmaal kan finde Sted.
1/22 } *Sverige. Oxelösund.* Skydeøvelser.
1/23 } *Sverige. Oxelösund. Marsviken.* Bombekastningsøvelser.
1/24 } *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
1/25 } *Sverige. Gotland. Fårösund.* Indsejling spærret.
1/26 }
1/27 } *Sverige. Hävringe—Kråkelund.* Miner udlagt.
1/28 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden.* Arbejder med Dykker.
1/29 } *Sverige. Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Oxelösund.* Forbud mod Ankring.
1/30 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko.* Lodsartøjs Plads.
1/31 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär.* Forbudte Løb.

1945

- 1/32 Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
 1/33 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
 1/34 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.
 1/35 Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.
 1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/37 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
 1/38 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
 1/39 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmalöbet. Forbud mod Ankring.
 1/40 Sverige. Södra Kvarken. Minospærring. Advarsel.
 1/41 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Forbud mod Ankring.
 1/42 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
 1/43 Sverige. Öregrundsgræpen. Lodstjeneste indstillet.
 1/44 Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.
 1/45 Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.
 1/46 Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
 1/47 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
 4/434 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå E. Skydeøvelser.
 1/48 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmssundet. Uddybningsarbejder.
 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.
 1/02 Tyskland. Greifswalder Oie. Forbudt Omraade.
 1/93 Tyskland. Greifswalder Bodden Anduvning. Spærret Omraade.
 1/94 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/95 Tyskland. Rügen NE. Sejladsforskrift.
 1/96 Tyskland. Darßer Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/97 Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohner Wiek. Skydeomraade.
 1/98 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.
 1/99 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Skydeomraader.
 7/550 Tyskland. Wismar Bugt. Poel Öen. Timmendorf. Oplysning om Lodstjenesten.
 1/100 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Skydeøvelser.
 1/101 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.
 Oplysning om Afmærkning.
 1/102 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Bollenhagen—Rosenhagen. Fareomraade.
 1/103 Tyskland. Neustädter Bugt. Fareomraade.
 1/104 Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.
 1/105 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/106 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baakø NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/107 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
 1/108 Tyskland. Kieler Fjord. Bülk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/109 Tyskland. Kiel Havn. Holtenau Red. Forbud mod Ankring.
 1/110 Tyskland. Kiel Havn. Mollenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.
 1/111 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
 1/112 } Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
 1/113 }
 1/114 Tyskland. Eckernförde Bugt. Sømærke udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

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

1945

- 13/727 Danmark. Sundet. Farvandet omkring Kronborg Pynten. Spærret Omraade.
 1/116 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.
 1/117 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Købel udlægges.
 1/118 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.
 4/454 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnofyr midlertidigt forandret.
 5/501 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.
 1/120 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
 1/121 Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.
 1/126 Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Forbudt Omraade.
 1/127 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.

- 1945**
- 1/128 *Danmark. Sundet. Middelfgrund W.* Midlertidig Skæktø. Fyr tændt.
- 4/438 *Danmark. Sundet. København. Lystbaadehavnen i Swanemøllebugten.* Fyr midlertidigt slukket.
- 1/129 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Kloakledning under Udførelse.
- 1/130 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn.* Oplysning om midlertidigt Ø.
- 1/131 *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.
- 1/132 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/133 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekrøner N.* Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.
- 1/135 *Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.*
- 1/136 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Bøje midlertidigt udlagt.
- 1/137 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen.* Spærring udlægges.
- 1/138 *Danmark. Sundet. Flakfort.* Forbudt Omraade.
- 1/139 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr* midlertidigt nedlagt.
- 1/140 *Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb.* Forbud mod Fiskeri.
- 1/141 *Danmark. Sundet S.-lige Del.* Spærring udlagt.
- 1/142 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
- 1/143 *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladforskrifter.*
- 1/145 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr.* Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
- 1/145 *Sverige. Sundet. Hålsingborg.* Oplysning om Ankring og Fiskeri.
- 1/147 *Sverige. Sundet. Malmö Havn.* Oplysning om Uddybningsarbejder.
- 11/886 *Sverige. Sundet. Malmö.* Bølgebryder opføres. Advarsel.
- 1/148 *Sverige. Sundet. Flinterenden.* Fyrskib og Lystønder udlagt.
- 1/149 *Sverige. Sundet. Limhamn.* Bølgebryder opføres.
- 1/150 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom* gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
- 13/729 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.
- 1/152 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masnedundsbroen.*
- 1/155 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund.* Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
- 4/458 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord* Indsejling. Sømærke forsvundet.
- 4/459 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord* Indsejling. Indsejlingsbaake i Uorden. Advarsel.
- 8/602 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Havn.* Oplysning om Dybde.
- 1/158 *Danmark. Store-Bælt. Korsør Yderhavn.* Dybde aftaget.
- 8/603 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N.* Fyr midlertidigt fjernet.
- 1/160 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn.* Forbud mod Ankring.
- 1/163 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.
- 1/165 *Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs.* Fyr midlertidigt fjernet.
- 1/166 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn* Indsejling. Oplysning om Dybde.
- 13/733 *Danmark. Lille-Bælt.* Fyr midlertidigt slukket.
- 1/167 *Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen.* Oplysning om Lods.
- 1/168 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord.* Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
- 1/170 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/171 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord.* Forbudt Omraade.
- (Se endvidere sidste Afsnit.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1945**
- 2/178 *Danmark. Kattegat. Raageleje NNW.* Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
- 2/179 *Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested.* Radiofyr midlertidigt nedlagt.
- 14/748 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand.* Oplysning om Dybde.
- 2/182 *Danmark. Isefjord. Lynæs Havn* Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 1/176 *Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E.* Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/184 *Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev.* Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
- 2/185 *Danmark. Kattegat. Samsø NE.* Bosserne. Hus ødelagt.
- 2/189 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N.* Klokketønde midlertidigt inddraget.
- 2/193 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Ledefyr midlertidigt i Uorden.
- 2/194 *Danmark. Kattegat. Aarhus.* Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/197 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Dybde aftaget. Advarsel.
- 2/198 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/199 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn.* Fyr paa *Kornpieren* midlertidigt slukket.

- 1945
- 2/201 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N.* Oplysning om Havnearbejder.
- 3/408 *Danmark. Kattegat. Aarhus Lystbaadehavn.* Fyr midlertidigt slukket.
- 6/542 *Danmark. Kattegat. Aarhus Lystbaadehavn.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/203 *Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr.* Radiofrekvens midlertidigt forandret.
- 2/204 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning.* Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/205 *Danmark. Kattegat. Randers Fjord.* Dybde i Sejløb midlertidigt aftaget.
- 2/206 *Danmark. Kattegat. Mariager Fjord* Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
- 2/207 *Danmark. Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib ombyttet midlertidigt med Reservefyrskib.
- 2/211 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/212 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn.* Fyr midlertidigt forandret.
- 2/213 *Danmark. Kattegat. Hirsholm NW.* Sømærke forsvundet.
- 2/214 *Danmark. Kattegat. Skagen S.* Forbudt Omraade.
- 2/366 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/216 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Fyr midlertidigt forandret.
- 7/561 *Danmark. Kattegat. Skagens Havn.* Fyr slukket indtil videre.
- 12/717 *Danmark. Kattegat. Skagen.* Lods fartøj midlertidigt ikke paa Station.
- 6/538 *Danmark. Kattegat. Læsø.* Forbudt Omraade.
- 2/217 *Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev.* Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
- 2/219 *Sverige. Kattegat. Skagerrak.* Sejlads gennem minespærret Omraade.
- 2/220 *Sverige. Kattegat. Skagerrak.* Minespærring udlagt. Advarsel.
- 2/221 *Sverige. Kattegat. Skagerrak.* Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Breddeparallellerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved Sveriges W.-Kyst.
- 2/222 *Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard.* Ankringsforbud.
- 2/223 *Sverige. Kattegat. Göteborg Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/224 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg.* Afmærkning midlertidigt forandret.
- 14/756 *Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik—Limfjordsbroen.* Forbud mod Sejlads med Smaanfartøjer.
- 2/226 *Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik.* Læmole opføres.
- 2/227 *Danmark. Limfjorden. Aalborg E.* Havnearbejder paabegyndt.
- 2/228 *Danmark. Limfjorden.* Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Norre-Sundby.
- 2/229 *Danmark. Limfjorden. Nibe* Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 2/230 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
- 2/231 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Duc d'Alber fjernet af Isen.
- 2/232 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Dybde i W.-Side af Svajobassin aftaget.
- 2/233 *Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W.* Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/237 *Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn.* Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 2/238 *Danmark. Limfjorden.* Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.
- 2/239 *Danmark. Limfjorden. Lemvig Havn.* Fyr midlertidigt fjernet.
- 2/240 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/241 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal* Fyr væltet.
- 10/662 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal* Vandstand.
- 2/244 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn.* Sunket Pram.
- 2/243 *Danmark. Skagerrak. Skagen* Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/245 *Danmark. Skagerrak. Spirbakken* Baake midlertidigt fjernet.
- 3/413 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/247 *Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/248 *Danmark. Skagerrak. Svinklov* Baake midlertidigt fjernet.
- 4/445 *Sverige. Skagerrak. Lysekil.* Minefanger udlagt og afmærket.
- 2/249 *Sverige. Skagerrak.* Fyrskib udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 2/250 *Norge. Oslofjord. Færder.* Oplysning om Lods.
- 9/641 *Norge. Oslofjord. Fredrikstad Havn.* Advarsel. Spærreomraade.
- 2/251 *Norge. Oslofjord.* Kontrol med Skibe, der anløber Oslo Havn.
- 2/252 *Norge. Oslofjord. Oslo Havn.* Løbet Lindøya—Grasholmen. Trafikforbud.
- 2/253 *Norge. Oslofjord. Mølen.* Sejladsforskrift.
- 2/254 *Norge. Oslofjord. Mefjordbåen S.* Bombekastningsomraade.
- 2/255 *Norge. Skagerrak. Sandefjord og Tonsbergfjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/256 *Norge. Skagerrak. Larviksfjord.* Forbud mod Ankring.
- 2/257 *Norge. Skagerrak. Langesunds Bugt.* Forbud mod Ankring.
- 2/258 *Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør E.-lige* Indsejling. Granholmgapet. Afspærring.
- 2/259 *Norge. Skagerrak. Kristiansand* Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.
- 2/260 *Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalafjord.* Sejladsforskrift.
- 2/261 *Norge. Skagerrak. Kristiansand S.* Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1945
- 2/367 Norge. Bergen. Kontrolstationer.
- 2/262 Norge. Bergen Omraade. Fyr upaalidelige.
- 2/263 Norge. Hordaland. Bergen N.-lige Byfjord. Ask og Hegrenes. Nye midlertidige Fyr.
- 2/264 Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.
- 2/265 Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
- 2/266 Norge. Bergen Anduvning. Håøysund. Mineomraade.
- 13/740 Norge. Bergen W. Solsviksund. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/267 Norge. Bergen S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.
- 2/268 Norge. Samnangerfjord. Forbudte Omraader.
- 2/269 Norge. Lerøyosen. Mineomraade.
- 2/270 Norge. Hordaland. Korsfjorden og Hjellefjorden. Natspærreomraade.
- 2/271 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.
- 2/272 Norge. Hjellefjorden. Mineomraade.
- 2/273 Norge. Hordaland. Hjellefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/274 Norge. Grimstadfjord. Natspærring.
- 2/275 Norge. Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskrift.
- 2/276 Norge. Bjornefjord og Lysefjord. Forbud mod Ankring.
- 2/277 Norge. Selbjørnfjord. Færligt Omraade.
- 2/278 Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.
- 2/279 Norge. Sirafjord—Sletta. Mineomraade.
- 2/280 Norge. Rogaland. Håugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.
- 2/281 Norge. Rogaland. Håugesund. Spærret Omraade.
- 2/282 Norge. Karmøy og Storøy. Gennemsejling forbudt.
- 2/283 Norge. Talgefjord. Mastrafjord. Mineomraader.
- 2/284 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/285 Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.
- 2/286 Norge. Lister og Jæderen. Forbudte Omraader.
- 2/287 Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Natspærring.
- 2/288 Norge. Farsund. Forbud mod Ankring.
- 2/289 Norge. Farsund. St. Håøy NW. Vrag. Ankring forbudt.
- 2/290 Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.
- 2/291 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
- 2/292 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
- 2/295 Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
- 2/296 Danmark. Fano Bugt. Spærrede Omraader.
- 2/297 Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.
- 2/298 Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
- 2/299 Danmark. Graadyb. Torre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 14/757 Danmark. Graadyb. Lystønde sunket.
- 2/300 Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.
- 2/301 Danmark. Fano. Fano Lø. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/303 Danmark. Mano W. Sømærke midlertidigt udlagt.
- 2/304 Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 2/305 Lister Dyb. Romo—Sild. Forbud mod Ankring.
- 2/306 Tyskland. Ems. Pogum—Ditzum. Forbud mod Ankring.
- 5/493 Tyskland. Ems. Emdet Sejløb. Forbud mod Ankring.
- 2/307 Tyskland. Ems. Borkum. Forbud mod Ankring.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1945
- 3/418 Skagerrak. Nordsøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.
- 2/309 } Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Fiskeri. Advarsel.
- 5/494 }
- D a n m a r k.
- 2/310 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
- 2/311 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
- 2/312 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 2/313 Nødmeldinger fra Skibe.
- 2/314 Stednavne rettes i de danske Søkort.

- 1945
 2/315 }
 2/316 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 2/317 } danske Farvande.
 2/318 }
 2/319 }
 2/320 }
 2/321 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 2/322 } *Jylland. Frederikshavn—Hojer Sluse.* Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden.
 Advarsel.
 2/323 }
 2/324 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst. Mineomraade.*
 2/325 } *Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N.* Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.
 8/611 } *Danmark.* Bestemmelser om Smaaskibe og Fiskerfartøjers Anløb af *danske* Havne.
 8/612 } *Danmark.* Bestemmelse om Adgang til søgaaende Skibe i *danske* Havne.

Norge.

- 2/326 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra
Norge til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 7/585 *Norge.* Sejlansvisninger i *norske* Farvande.
 2/327 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 2/328 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
 2/329 *Norge S.- og W.-Kyst.* Tidsbegrænset Spørring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 2/330 *Norge S.- og W.-Kyst.* Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
 2/331 Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer.

Sverige.

- 2/332 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/333 *Neutralitetslobet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 2/334 }
 4/450 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 2/335 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len.*
 2/336 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Om-
 raader.
 2/337 *Østra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.
 2/338 *Sverige. Stockholms Frihavn, Louddshammen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron, Stads-
 gårdshammen, Värtahammen og Hammarbyhamnen.* Adgangsbestemmelser.
 2/339 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
 2/340 *Sverige E.-Kyst.* Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem *Öregrund Skærgeard.*
 2/341 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 2/342 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 2/343 *Falsterbokanalen.* Søfartskontrol.
 2/344 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 2/345 *Falsterbokanalen N. og S.* Miner udlagt.
 2/346 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk*
 Kystfarvand.
 2/347 *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 2/348 }
 8/613 } Midlertidige Lodsfarvande.
 2/349 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.
 2/350 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.

Tyskland.

- 2/351 Spørring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 2/352 Signal for Spørring af Havne efter Mineudlægning.
 2/353 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 2/354 Afstandssignal. Advarsel.
 2/355 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 2/356 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene
 dertil samt i *Kattegat og Skagerrak.*
 2/357 Forholdsordre for Handelsskibe under Luftalarm.
 2/358 Afmærkning. Advarsel.
 2/359 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
 2/360 Signal for Afmagnetisering.

**Efterretninger om danske Havne og Broer angaaende Dybdeforringelser
paa Grund af Tilsanding o. lign.**

1945.		1945.	
2/225	<i>Aalborg Portland-Cementfabrik.</i>	6/516	<i>Lundehejce.</i>
8/604	<i>Aarosund.</i>	12/706	<i>Maarup.</i>
12/700	<i>Aaso Bro.</i>	12/708	<i>Mellerup.</i>
1/156	<i>Agerso.</i>	1/172	<i>Mommark.</i>
12/712	<i>Agger T'ange Bro.</i>	1/157	<i>Mullerup.</i>
12/711	<i>Amtoft Bro.</i>	2/229	<i>Nibe.</i>
4/442	<i>Anholt.</i>	1/159	<i>Nyborg.</i>
9/630	<i>Asaa.</i>	10/651	<i>Nykøbing S.</i>
5/485	<i>Assens.</i>	8/601	<i>Nyord.</i>
1/8	<i>Bagenkop.</i>	1/162	<i>Omo.</i>
9/622	<i>Bakkerne Baadehavn.</i>	10/648	<i>Reerso.</i>
5/484	<i>Ballen, Fyn, Bro.</i>	7/565	<i>Ringkøbing.</i>
6/532	<i>Birkholm.</i>	10/650	<i>Ristinge Bro.</i>
10/647	<i>Bisserup Bro.</i>	14/744	<i>Rungsted.</i>
2/188	<i>Bregnar.</i>	13/718	<i>Rodby Havn.</i>
5/491	<i>Dover Odde Anlægsbro.</i>	2/215	<i>Skagen.</i>
7/562	<i>Ejerslev Udskeibningsted.</i>	2/234	<i>Skive.</i>
7/566	<i>Esbjærg.</i>	7/557	<i>Skuldelev Bro.</i>
6/529	<i>Espergærde.</i>	1/123	<i>Sletten.</i>
10/661	<i>Feggesund Bro.</i>	7/563	<i>Sundby Tovbane, Limfjorden.</i>
2/210	<i>Frederikshavn.</i>	10/654	<i>Sælvig Bro.</i>
11/672	<i>Gilleleje.</i>	8/605	<i>Sonderborg.</i>
2/202	<i>Grenaa.</i>	1/125	<i>Taarbæk.</i>
1/153	<i>Guldborg, Lolland.</i>	8/589	<i>Tejn.</i>
9/627	<i>Hadsund.</i>	2/293	<i>Torsminde Slusehavn.</i>
8/607	<i>Havnsø Anlægsmole.</i>	11/695	<i>Tyboron.</i>
1/169	<i>Hejlsminde.</i>	1/154	<i>Urne.</i>
2/246	<i>Hirtshals.</i>	12/710	<i>Vestero, Læsø.</i>
2/183	<i>Holbæk.</i>	2/236	<i>Vilsund Anlægsbro.</i>
7/578	<i>Hornbæk.</i>	7/559	<i>Æbelø.</i>
1/122	<i>Humblebæk.</i>	1/104	<i>Ærøskøbing.</i>
2/180	<i>Hundested.</i>	2/235	<i>Ørodde Bro.</i>
9/623	<i>Kastrup Skibsbro.</i>	2/218	<i>Østerby, Læsø.</i>
7/554	<i>Lundeborg.</i>	2/208	<i>Øster-Hurup.</i>

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 13',8	12° 11',6		Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	130, 102, 100.	M. o. V.	707	1944
56° 14',5	12° 09'					1057	1943
56° 19'	11° 52'				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 04'	11° 43'				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.		1467	1943
56° 03',5	11° 34'				Lossebom o. V. Forg. efts. Skfh.	1574	1944
56° 13'	11° 29'					1284	1944
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.		1204	1943
56° 04',7	11° 15',5	1,3	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.			734	1945
56° 06'	11° 16'				Uvh Forg. efts.	930	1944
56° 10'	11° 11'				P D.	403	1945
56° 07'	11° 11'				Uvh.	735	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.		575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.		575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.		575	1944
56° 01',7	10° 58',7		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	103, 102, 100.	M. o. V.	461	1945
56° 00'	11° 03'				Skfh.	1285	1944
55° 59 ¹ / ₂	11° 04 ¹ / ₂				Skfh.	667	1945
55° 57',3	11° 02',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.			668	1945
55° 46'	11° 13'				Skfh. Forg. efts.	931	1944
55° 50',8	11° 12',5				Skfh. P. D.	1225	1944
55° 53',1	11° 04',5				Skfh. P. D.	1225	1944
55° 48',1	10° 53',9		El. r. + Vgv. 1 Fl., WSW. f. Vg.	141, 140, 103, 100.	M. o. V.	486	1945
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943
55° 44',6	10° 36',5	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150, 125, 100, 180.		1388	1943
55° 44',2	10° 33',9	4,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.		1257	1944
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	1 M. o. V.	1624	1943
55° 43',8	10° 10,1				Forg. efts.	2309	1940
55° 44',4	10° 12',3	1			Skfh.	738	1945
55° 48',5	10 28,1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.		1373	1942
55° 51',5	10° 30',1	2 ¹ / ₂	Vgv. 1 Fl. SW. f. Skfh.		Skfh.	714	1945
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.		1620	1941
55° 59',7	10° 46',0			112, 103, 102, 100.	nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	920	1944
56° 00',0	10° 49',5					755	1945
56° 08',4	10° 52',0					1193	1943
56° 20',0	11° 04',3	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.		1429	1942

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56 ¹ / ₂ °	11°				P. D. Imellem <i>Fornæs og Ger- rild.</i> M. o. V.	535	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.		504	1943
56° 35',	11° 00'				Forg. efts.	1657	1942
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.		1466	1941
56° 43',0	11° 02',4		Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	2 M. o. V.	1009	1943
56° 39'	10° 55',7					992	1944
56° 45',9	10° 54',1		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.		689	1944
56° 37',8	10° 46',2				M. o. V.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				Rundholt, til- syneladende fast i Bunden.	1763	1943
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	Nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5					440	1944
56° 50',4	11° 10',0		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	Vinterafm.	489	1945
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8					404	1944
56° 50',5	11° 23',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	509	1945
56° 50',1	11° 23',6		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	3 M. o. V.	692	1945
56° 50',6	11° 27',0		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.		1657	1944
56° 49',9	10° 43',9		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	1077	1944
56° 51',8	10° 37',0		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	1441	1944
56° 52'	10° 41',5				M. o. V.	693	1945
56° 52',2	10° 48',8		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	510	1945
56° 52',8	10° 47',0		El. hv. + Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	102, 100.		1498	1944
56° 53',0	10° 31',0					1677	1944
56° 53',7	10° 31',6		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V. Vinterafm.	536	1945
56° 53',8	10° 30',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V. Vinterafm.	537	1945
56° 55',0	10° 26',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	M. o. V.	1078	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5	Vgl. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 102, 100.		1024	1942
56° 58',5	10° 52',0					970	1942

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
57° 01'	10° 44'				o. V.	1460	1942
57° 10',5	10° 47',0			101.		1868	1943
57° 12'	10° 44'				Skfh.	411	1945
57° 15',5	10° 50',8				o. V.	1468	1943
57° 16',4	10° 33',2				c. 200 m fra Land	560	1945
57° 16',5	10° 38',2		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.		329	1943
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.		601	1942
57° 25',5	10° 33',8		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		o. V.	657	1945
57° 27',5	10° 46',2			101.		780	1941
57° 29'	10° 48'					561	1944
57° 29',9	10° 37',5				Skfh.	1844	1943
57° 33'	10° 57'					410	1945
57° 36',7	11° 03',0	10		101.	Uvh.	1510	1940
57° 39',0	10° 45',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101, 100, 92.	Vinterafm.	543	1945
57° 40',8	10° 41',4		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	o. V.	741	1943
57° 42'	10° 54'					1482	1940
57° 43',5	10° 37',0				o. V.	1542	1944
57° 47'	10° 58',5					1181	1940
57° 20',5	11° 13',0		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1621	1944
57° 08',5	11° 15',5		Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.		M. o. V.	1419	1944
56° 24'	12° 31'					1720	1941
56° 33',0	12° 54',6					781	1944
57° 46',5	11° 22',0					1499	1944

Limfjorden.

57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		2 Vg.	846	1944
56° 45',2	9° 10',5				Skfh.	1579	1944

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'				Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'	11,4				1590	1941

Nordsøen.

56° 52',5	7° 45',0					1681	1944
56° 22',2	8° 02',1		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	o. V.	1140	1940
55° 59',7	8° 07'					830	1944
55° 31',8	7° 52',2					1128	1944
55° 29',5	8° 13',3				M. o. V.	851	1944
55° 27'	8° 10'		Vgv. 2 opadv. Ko- ste ved Pladsen.		Forg. efts.	692	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 27',1	8° 11',4		Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	o. V.	2977	1940
55° 25',8	8° 14',8					1945
55° 28',3	8° 23',3	2,5	Stage. Grøn Bøje.		Tørt ved Lav- vande. M. o. V.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4					1411	1944
55° 26',1	8° 19',8					765	1942
55° 18'	8° 15'						

I. Østersøen.

743. (S). Danmark. Hollændergrund W. Lystønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/497 1945 udgaar.

Position. c. 55° 05',2 N. 12° 19',0 E.

Detaller. Hollændergrund W. hvidmalede Lystønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

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

744. Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/365 1945 udgaar.

Position. c. 55° 53',1 N. 12° 32',9 E.

Detaller. Dybden i Rungsted Havn og i Indløbet dertil er midlertidigt aftaget til 2,8 m.

745. (S). Sverige. Sundet. Malmö. Lys- og Klokketønde samt Lystønder genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/600 1945.

Position. Röderprick: c. 55° 38' N. 12° 59' E.

Detaller. Röderprick Lys- og Klokketønde samt Lystønderne Malmö Nr. 1, Nr. 2, Nr. 4, Nr. 7 og Nr. 8 er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 12/876. Stockholm 1945.)

746. (S). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Anduvning. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/503 1945 udgaar.

Position. c. 55° 07',9 N. 12° 16',8 E.

Detaller. Bøgestrøm Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

747. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø N. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/688 1945.

Position. 55° 00' 45" N. 11° 32' 16" E., c. 1 Sm NNW. for Stenøre Nakke.

Detaller. Vraget, der er sunket i 13,0 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket en Mast rager c. 7 m op over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 30 m N. t. E. for Vraget.

Kort Nr. 160 og 140.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

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

Tidligere E. f. S. Nr. 9/625 1945.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 24. Marts 1945 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

749. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/737 1945.

Position. c. 56° 04',3 N. 11° 12',6 E., c. 1/2 Sm 209° fra *Sjællands Rev Fyr*.

Detaller. Det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er fjernet.

750. Sverige. Kattegat. Vinga. Stormvarselssignaler afgives atter.

Tidligere E. f. S. Nr. 51/2844 1940 udgaar.

Position. *Vinga Fyr* c. 57° 38' N. 11° 36' E.

Detaller. Afgivelsen af Stormvarselssignaler fra *Vinga Fyr* er genoptaget.

(U. f. s. Nr. 12/877. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

751. (S). Danmark. Graadyb. Vraglystønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/512 1945 udgaar.

Position. 55° 25' 48" N. 8° 14' 50" E.

Detaller. Vraglystønden, der viser grønt To-Blink, ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

752. (S). Danmark. Graadyb. Lystønder genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/513 1945 udgaar.

Position. 1. c. 55° 25',6 N. 8° 14',1 E.

2. c. 55° 26',4 N. 8° 15',9 E.

Detaller. *Graadyb Lys-* og *Fløjtetønde* (1) samt *Graadyb Barre Lystønde* (2) er atter udlagt paa Plads. Vintersømærkerne er inddraget.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

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

753. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro W. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/674 1945.

Position. 55° 02' (33") N. 11° 19' (42") E., c. 1,5 Sm 278° fra *Vejro Fyr*.

Detaller. Vraget, der er sunket i 4,1 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 40 m W. for Vraget.

754. (T). Danmark. Store-Bælt. Lohals Hage. Lystønde midlertidigt slukket.

Position. c. 55° 08',6 N. 10° 54',2 E.

Detaller. *Lohals Hage Lystønde* er slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

755. Danmark. Kattegat. Vejrsø NE. t. N. Vrag.

Position. c. 56° 00',0 N. 10° 49',5 E., c. 3,7 Sm 33° fra Vejrsø Baake.

756. Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik—Limfjordsbroen.
Forbud mod Sejlads med Smaafartøjer.

Positioner. Aalborg Portland-Cementfabrik c. 57° 04' N. 9° 58' E.

Limfjordsbroen c. 57° 03' N. 9° 55' E.

Detaller. For Strækningen mellem Aalborg Portland-Cementfabrik og Limfjordsbroen gælder følgende Forskrifter:

1. Alt Fiskeri er forbudt.
2. Optagning af Kul fra Søen er forbudt.
3. Kun i Døgnets lyse Timer maa Smaafartøjer benyttes til at opretholde Forbindelse mellem Handelsskibe og Land og i saa Fald kun, naar behørig Tilladelse for hver enkelt Gang er indhentet og Fartøjerne fører deres Nationsflag.
4. I Havnen maa kun findes Smaafartøjer, der enten er forsynet med gyldigt Baadpas, eller som hører til Skibe, der er indkommet til Havnen med Tilladelse, og som atter skal forlade Havnen med Tilladelse. Lystfartøjer samt Ro- og Sejlbaade, som ikke opfylder disse Betingelser, skal holde sig W. for Limfjordsbroen.
5. Lodsartøjer, Fiskerbaade med Sejltilladelse og Slæbebaade skal passere de ved Kaj liggende Krigs- og Handelsskibe i mindst 100 m Afstand, saafremt de ikke i tjenstligt Øjemed skal nærme sig Skibene. Ogsaa Værftsanlæg i Land skal passeres i mindst 100 m Afstand.

Skibe, der ikke retter sig efter de i Punkterne 1—5 nævnte Bestemmelser, udsætter sig for at blive opbragt eller beskudt.

(Tysk Havnekaptajn i Aalborg, den 20. Marts 1945.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

757. (T). Danmark. Graadyb. Lystønde sunket.

Position. 55° 27' 21" N. 8° 18' 30" E.

Detaller. Den midlertidigt udlagte, hvidmalede Lystønde udfor Tilsandingen i Graadyb er sunket.

Ekstra-Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

758. (S). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Horsens Fjord. Lystønder genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/608 1945 udgaar.

Positioner. a) c. 55° 51',1 N. 10° 00',8 E.

b) c. 55° 50',7 N. 9° 59',1 E.

Detaller. Lystønden Sølgrund N. (a) og Lystønden ved Horsens gravede Rendes E.-Ende (b) er atter udlagt paa Plads.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 12. April 1945.

Nr. 15.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet kan indtil Udgangen af Januar Kvarthal 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 Kvarthalsabonnementet til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarthal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarthals Begyndelse. Kvarthalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnementet. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

759. Sverige. Kalmarsund. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.

Positioner. *Skansgrundet* Fyr: $56^{\circ} 39' 08''$ N. $16^{\circ} 22' 43''$ E.

Krongrundet Fyr: $56^{\circ} 41' 22''$ N. $16^{\circ} 24' 25''$ E.

Sillåsen Fyr: $56^{\circ} 45' 49''$ N. $16^{\circ} 29' 56''$ E.

Detaller. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra Kabler, der er udlagt fra den indre Del af *Revsudden* paa *Skäggenäs* til *Sillåsen* Fyr samt fra *Tjårhovet* i *Kalmar* til *Krongrundet* og *Skansgrundet* Fyr.

(U. f. s. Nr. 13/934. Stockholm 1945.)

760. Sverige. Kalmarsund. Bergkvara. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.

Positioner. *Dalskär* $56^{\circ} 23' 26''$ N. $16^{\circ} 05' 36''$ E.

Garpen $56^{\circ} 23' 25''$ N. $16^{\circ} 07' 52''$ E.

Detaller. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 100 m fra et Stærkstrømskabel, der er udlagt mellem *Dalskär*, N. for *Bergkvara*, og *Garpen* Fyr.

(U. f. s. Nr. 13/933. Stockholm 1945.)

761. (S). Sverige. Mönsterås Indsejling. Fyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 6/518 1945 udgaar.

Position. *Oknö nedre* Fyr: c. $57^{\circ} 00'$ N. $16^{\circ} 32'$ E.

Detaller: Fyrene *Oknö övre* og *nedre* samt *Mönsteråsredden övre* og *nedre* er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 13/932. Stockholm 1945.)

762. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmaløbet. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.

Positioner: *Näskubben* c. $59^{\circ} 52',6$ N. $19^{\circ} 05',1$ E.

Simpnäsclubb c. $59^{\circ} 53',6$ N. $19^{\circ} 05',0$ E.

Detaller. Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 200 m fra et Stærkstrømskabel, der er udlagt mellem *Näskubben* og *Simpnäsclubb*.

(U. f. s. Nr. 13/929. Stockholm 1945.)

763. Sverige. Bottniska Bugt. Skellefteå Indsejling. Kabel udlagt. Forbud mod Ankring.*Positioner.* Rönnskär 64° 40' 12" N. 21° 17' 05" E.*Gåsören* 64° 39' 51" N. 21° 19' 14" E.*Detaller.* Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 50 m fra et imellem *Rönnskär* og *Gåsören* udlagt Stærkstrømskabel. (U. f. s. Nr. 13/928. Stockholm 1945)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**764. (T). Danmark. Store-Bælt. Naskov Fjord. Albuen Fyr NE. Vragafmærkning midlertidigt forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 49/1617 1944 og 14/742 1945.*Position.* 54° 50' (50") N. 10° 58' (53") E., c. 1500 m 41° fra *Albuen Fyr*.*Detaller.* Den paa det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag anbragte elektriske Blinklanterne, der viser hvidt Hurtigblink, er slukket. En klar Lanterne er midlertidigt anbragt paa Vraget. Lanternen vil snarest blive erstattet med en Blinklanterne.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**765. Danmark. Kattegat. Gilleleje Havn N. t. W. Vrag.***Position.* c. 56° 15',5 N. 12° 15',7 E., c. 8 Sm 345° fra *Gilleleje Havn*.**766. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev NE. t. N. Vrag afmærket.***Position.* c. 56° 10' N. 11° 18',5 E., c. 6 Sm 30° fra *Sjællands Rev Fyr*.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Master og Skorsten rager henholdsvis 11 og 8 m op over Vandet, og som er sunket i 20,5 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa Vragets Mast.**767. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal atter i Virksomhed.***Tidligere E. f. S.* Nr. 9/640 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 09',5 N. 10° 13',5 E.*Detaller.* Taagesignalet med elektrisk Gongong paa Hovedet af *Mellemarmens N.-Mole* er atter i Virksomhed.**768. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr midlertidigt slukket.***Position.* c. 56° 09',5 N. 10° 13',5 E.*Detaller.* *Bassin II Fyr* paa Hovedet af *Mellemarmens N.-Mole* er midlertidigt slukket.**769. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin III. Vrag afmærket.***Position.* c. 56° 09',0 N. 10° 13',1 E.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket i *Bassin III* ved *Gasværkskajen* i *Aarhus Havn*, og af hvilket Master og Dele af Skroget rager op over Vandet, er afmærket med en grøn Stage med 2 grønne Flag, udlagt ved Vragets NE.-lige Ende, samt med en grøn Stage med 1 grønt Flag, udlagt ved Vragets SW.-lige Ende.**770. Danmark. Kattegat. Anholt Fyr S. Vrag.***Position.* c. 56° 35',5 N. 11° 40' E., c. 9 Sm 178° fra *Anholt Fyr*.*Detaller.* 3 Vrag rapporteres at være sunket i Nærheden af ovennævnte Plads. Et af Vragene ligger med Stævnen over Vandet; af de to øvrige kan intet ses.**771. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Sømærker sunket.***Positioner.* 1. c. 56° 42',8 N. 8° 13',0 E.

2. c. 56° 42',7 N. 8° 13',6 E.

Detaller. *Tyborøn* røde Stage med 2 opadvendte Koste (1) og *Tyborøn Kanal N.* røde Stage med 1 opadvendt Kost (2) er sunket. Sømærkerne vil indtil videre ikke blive genudlagt.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

772. Sverige. Klotet. Yttre Stengrund. Lys- og Fløjtetønder genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/592 1945 udgaar.

Positioner. a) c. 56° 00',0 N. 15° 48',0 E.

b) c. 56° 09',6 N. 16° 03',4 E.

Detaller. Lys- og Fløjtetønderne a) *Klotet* og b) *Yttre Stengrund* er atter udlagt paa ovennævnte Pladser.

(U. f. s. Nr. 14/1012. Stockholm 1945.)

773. Sverige. Stockholms Skærgaard. Askrikefjärden. Torpedoskydning.

Tidspunkt. Fra den 15. Marts 1945 og saa længe, der er aaben Farvand. Hverdage, undtagen Lørdage, Kl. 0600—1700.

Position. *Bosön* c. 59° 23' N. 18° 11' E.

Detaller. I ovennævnte Tid afholdes Torpedoskydning i *Askrikefjärden* fra en ved *Bosön* opankret Ponton i Retning mod nogle Flaader, der forankres 1000—5000 m E. for *Bosön*. Flaaderne er om Natten afmærket med Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 10^s. Naar der skal skydes, vises paa Pontonen og Flaaderne et rødt Flag paa halv Stang. Naar et Skud er affyret, og medens Torpedoen er i Banen, sættes de røde Flag paa hel Stang.

Det henstilles til de søfarende ikke at opholde sig i Skudlinien under Skydning.

(U. f. s. Nr. 14/1051. Stockholm 1945.)

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

774. Sverige. Sundet. Höl viken. Sejladsforskrift. Oplysning om Fiskeri.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Anledning af det i Tiden April—Oktober stedfindende Fiskeri med Drivgarn og faststaaende Redskaber henstilles det til de søfarende mest muligt at undlade at ankre E. for den graveede Rende i *Höllviken* mellem det som Vagtskib udlagte Fyrskib Nr. 17 paa c. 55° 28',5 N. 12° 53',2 E. og den N.-lige Grænselinie for Mineomraadet i *Höllviken*. Grænselinien er en ret Linie mellem *Knösen* (N.-Spidsen af *Falsterboudde*) paa 55° 26' 21" N. 12° 52' 00" E. og et Punkt paa *Näsets* S.-lige Del paa 55° 26' 21" N. 12° 57' 12" E.

Fiskeri indenfor Mineomraadet maa indtil videre kun finde Sted dels E. for en Linie, der fra *Falsterbokanalens* Nr. 5 Fyr (*Falsterbokanalens* N.-lige Indsejlings E.-lige Fyr) gaar i retvisende N.-lig Retning, dels S. for en Linie mellem *Falsterbokanalens* Nr. 6 Fyr (*Falsterbokanalens* N.-lige Indsejlings W.-lige Fyr) og *Knösen*.

(U. f. s. Nr. 14/1056. Stockholm 1945.)

775. Danmark. Store-Bælt. Lohals Hage. Lystønde atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 14/754 1945 udgaar.

Position. c. 55° 08',6 N. 10° 54',2 E.

Detaller. *Lohals Hage* Lystønde er atter tændt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

776. Danmark. Kattegat. Røsnæs W. Volderup Rev. Vrag afmærket.

Position. 55° 44' (25") N. 11° 03' (57") E., ved E.-Siden af *Volderup Rev* og c. 0,4 Sm fra Kysten.

Detaller. Et Vrag, af hvilket Sprydet rager c. 1 m op over Vandet, og som er sunket i c. 7½ m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 30 m N. t. E. for Vraget.

Kort Nr. 141, 103 og 140.

777. (S). Danmark. Kattegat. Anholt NW. Vraglystønde genudlagt. Vinterafmærkning inddraget.*Tidligere E. f. S. Nr. 5/489 1945 udgaar.**Position. c. 56° 50',4 N. 11° 10',0 E., c. 13,5 Sm 303° fra Anholt Havn Fyr.**Detaller. Vraglystønden, der viser grønt To-Blink, ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag, er atter udlagt. Den for Vinterperioden udlagte Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, er inddraget.**Kort Nr. 102 og 100.***778. (T). Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Sejlløbet til Göteborg. Knippelholmen Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.***Position. c. 57° 41' N. 11° 49' E.**Detaller. Taagesignalet ved Knippelholmen Fyr er paa Grund af Beskadigelse af Kablerne midlertidigt ude af Virksomhed.*

(U. f. s. Nr. 14/1014. Stockholm 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**779. Sverige. Oplysning om Redningsstationer.***Detaller. I. Nye svenske Redningsstationer:*a) *Kåseberga Redningsstation paa c. 55° 23' N. 14° 04' E. Motorredningsbaad og Raketapparat. Sættes i Virksomhed den 1. Juli 1945.*b) *Huvudskär Redningsstation paa c. 58° 58' N. 18° 34' E. Patrouillerende Motorredningsbaad, der besejler Farvandet mellem Landsort, Sandhamn og Gotska Sandön.*c) *Holmön Redningsstation paa c. 63° 48' N. 20° 52' E. Motorredningsbaad.*II. *Følgende Redningsstationer er nedlagt:*d) *Halmstad Redningsstation paa c. 56° 40' N. 12° 38' E.*e) *Höganäs Redningsstation paa c. 56° 12' N. 12° 33' E.*III. *Følgende Redningsstation nedlægges 1. Juli 1945:*f) *Sandhammaren Redningsstation paa c. 55° 23' N. 14° 11' E.*IV. *Ved Hälsingborg Redningsstation paa c. 56° 03' N. 12° 41' E. er Roredningsbaaden fjernet. Ved Stationen findes nu kun Raketapparat.**Kort Nr. 131, 189, 130, 102, 188, 125, 100, 180, 181 og 182.**Publikationer. Danske Lods I, Side 85 og 86. Danske Lods II, Side 198 og 214.**Danske Lods III, Side 14, 15, 277, 309 og 316.*

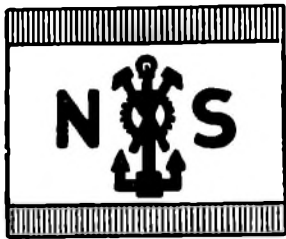
(U. f. s. Nr. 14/1054 og 1055. Stockholm 1945.)

Ekstra-Tillæg.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****780. (P). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib ombyttes midlertidigt med Lys- og Fløjtetønde.***Tidspunkt. 14. April 1945 eller snarest derefter.**Position. c. 55° 20',2 N. 11° 02',8 E.**Detaller. Halsskov Rev Fyrskib vil blive inddraget for Reparation efter Paascjling.**Under Fyrskibets Fraværelse fra Station vil der paa Pladsen være udlagt en hvidmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 12^s, Blink 3^s. Mørke 9^s.*

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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusem«

Telefon Central 12057

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

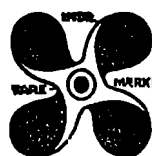
Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 15

FREDAG 20. APRIL 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Det er stadig kun faa Nyheder, der foreligger om Forholdene paa de oversøiske Markeder. Alle Steder tales om Tonnagemangel, især for Transporter der ikke er direkte krigsvigtige, men nogen Bedring i disse Forhold kan næppe ventes et Stykke Tid endnu. Selv om den europæiske Krig nu er inde i sin Slutfase, og Enden næppe kan være langt borte, vil der alligevel blive Brug for al den Tonnage, der kan fremskaffes. Mange Soldater og meget Materiel skal sendes fra den europæiske Krigsskueplads til det Fjerne Østen, hvilket i Forbindelse med Forsyningsproblemerne for det europæiske Kontinent, der nu har været afskaaret fra den store Verden i en Aarrække, utvivlsomt vil skaffe de forskellige Skibsfartsmyndigheder lige saa store Vanskeligheder, som de har haft under Krigen.

Fra de amerikanske Markeder foreligger Meldinger om yderligere Tildelinger af Tonnage til Kuleksperten fra Hampton Roads til de forskellige Destinationer i Vestindien og Østkysten af Sydamerika. Der er ligeledes frigivet nogle Skibe for Kul fra Hampton Roads til de amerikanske Stationer i de europæiske Farvande. Raterne var uforandrede. Sukker fra Cuba og Malm fra Brasilien fik ligeledes adskillige Tildelinger af den kontrollerede Tonnage til de kendte Rater. Chile noterer mange Ordre for Salpeter til saavel Golfen og U.S Atlantic som til Pacifickysten. Kontrolleret Tonnage blev ikke frigivet for saadanne Laster, og de enkelte neutrale Skibe, der kunde være Tale om, var ikke interesseret i de officielt fastsatte Rater. Paa de amerikanske Markeder noteres iøvrigt en lang Række Ordre, saasom Malm fra Forindien, Sydafrika og New Foundland til Northern Range, Papir fra Canada til USNH. og Trælast fra Pacifickysten til Northern Range. Raterne viser ingen Ændringer.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul til de forskellige Destinationer i Atlanterhavet og Middelhavet. Raterne er de sædvanlige. Af specielle Forretninger kan nævnes Cement fra Themsen til St. Johns NF., der sluttedes til 20/- fob. og stuvet. For Kridt til Philadelphia eller New York betaltes 27/6 d. Kul fra Durban til Port Said eller Alexandria sluttedes til 90/-, og Salt fra Aden til Calcutta betaltes med 35 Rupees.

Fra La Plata er der stadig meget stærk Efterspørgsel efter Korntonnage til Portugal, Spanien og Eire. Raterne var nominelt uforandrede. Endvidere sluttedes adskillige Skibe for Korn til sanvel Brasilien som til Vestkysten af Sydamerika. Til Brasilien betaltes de fastsatte Rater paa mellem 22 og 25 Pesos og til Callao var Raten \$45.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene meget rolige. Bunkersituationen for de danske Dampere er uforandret, og jo længere Tiden gaar, desto vanskeligere bliver Forholdene. Enkelte Baade kan bruge Brunkul, men i Almindelighed er disses Varmeevne dog for ringe til, at Trykket kan holdes. Der er stadig nogen Forretning mellem Danmark og Norge og tilbage til uforandrede Rater, men i det store og hele er Befragtningerne indskrænket til de indenrigske Markeder.

10 PCT. I BEGGE A. P. MØLLERS REDERIER

A/S Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 A/S har nu afsluttet deres Regnskaber for 1944.

Hvad Tank- og Ruteskibe i Interessentskab med solidarisk Ansvar mellem de to Rederier angaar, slutter Regnskabet — efter at der paa Skibene er afskrevet 1.153.035 Kr. — med et Tab paa 1.395.319 Kr., der dækkes ved Overførsel fra Dispositionsfonden af 945.319 Kr. og ved Overførsel fra de to Selskaber med Halvdelen hver af 450.000 Kr.

Dampskibsselskabet »Svendborg«s eget Regnskab udviser incl. Overførsel fra 1943 508.622 Kr. et Overskud paa 916.395 Kr., hvoraf — som nævnt 225.000 Kr. anvendes til Dækning af Interessentskabets Tab. I Udbytte til Aktionærerne foreslaas udbetalt 10 pCt. med 414.000 Kr., medens 277.395 Kr. foreslaas overført til 1945.

Regnskabet for »Dampskibsselskabet af 1912« viser — incl. en Overførsel fra 1943 paa 601.316 Kr. — et Overskud paa 1.283.106 Kr., hvoraf 225.000 Kr. som nævnt anvendes til den delvise Dækning af Interessentskabets Tab. I 10 pCt.s Udbytte til Aktionærerne foreslaas udbetalt 600.000 Kr., medens 458.106 Kr. foreslaas overført til 1945.

For 1943 var der for Tank- og Ruteskibe i Interessentskabet et Tab paa 1.884.335 Kr., der blev dækket med Overførsel fra Dispositionsfonden 1.084.335 Kr., samt med 400.000 Kr.s Overførsel fra hvert af Selskaberne.

Dampskibsselskabet »Svendborg« havde for 1943 et Overskud paa 1.480.422 Kr., og der udbetaltes 12 pCt. i Udbytte.

Overskudet i »Dampskibsselskabet af 1912« var i 1943 1.871.315 Kr., og Udbyttet ligeledes 12 pCt.

»VENDILA« HAVDE KUN ET SKIB TIL DISPOSITION I 1944

Af Skibsreder A. Møllers Beretning paa Dampskibsselskabet »Vendila«s Generalforsamling fremgik det, at Selskabets Damper *Svend Pii*, der forliste i 1943, var bjerget i Fjor, og at den derefter var ført til dansk Værft for Reparation. Som Følge af dette Skibs Havari har Selskabet i 1944 kun haft eet Skib, nemlig Damperen *Otto Petersen*, til Disposition. Denne Damper har sejlet under Fragtnavnets Anvisninger og derfor været beskæftiget med Tilførsler her til Landet. Skibet har været vanskeligt at placere i Nærtrafik, og det har haft ret lange Ophold og ret lange Rejser. Det er — som tidligere meddelt i *Dansk Søfarts Tidende* — lykkedes at faa indsejlet et Driftsoverskud paa 312.668 Kr., men der betales intet Udbytte.

I Januar i Aar maatte *Otto Petersen* sættes paa Grund i udenlandsk Farvand, men man mener at kunne bjerge den.

Fra fire af Vendilas Skibe, der er uden for Kontrol, foreligger der ingen Efterretninger.

»DANIA«S ENESTE SKIB ER HAVARIST

Paa Dampskibsselskabet »Dania«s Generalforsamling udtalte Skibsreder, Konsul *Chr. Andresen* bl. a. følgende:

Det Held, som hidtil havde fulgt s.s. »Elic« — det

eneste Skib, som Selskabet disponerer over — svigtede desværre i 1944.

I første Halvaar sejlede s.s. »Elie« heldigt, men allerede i Juli fik Baaden en meget betydelig Bundskade ved en Grundstødning. Reparationen heraf forårsagede et Ophold paa ca. 3 Maaneder og havde betydelige Udgifter til Følge. I Slutningen af Oktober kom s.s. »Elie« atter i Fart, men allerede den 24. November, medens Skibet var paa Rejse til Danmark, maatte det sættes paa Grund paa den tyske Kyst. Heldigvis kom ingen Mennesker til Skade.

Der toges straks fat paa at bjerge Skibet, men forskellige Aarsager bevirkede, at Bjergningen — i hvert Fald foreløbig — har maattet indstilles, og da Skibet i Vintertiden har lidt yderligere Skade, er det maaske tvivlsomt, om det i det hele taget kan bjerges.

For at udnytte et Kvantum Olie, som Selskabet havde i Behold, har Rederiet haft et lille Motorskib »Bygholm« paa Timecharter i nogle Maaneder, og Resultatet heraf har været ret tilfredsstillende.

Fra de Skibe, som Rederiet ikke har Kontrol over, foreligger kun faa Oplysninger, men det formodes stadig, at i hvert Fald to af Skibene er i Behold.

Paa Generalforsamlingen genvalgte Skibsreder H. A. Hansen til Bestyrelsen.

UFORANDRET 4 PCT. I »ORIENT«

Der foreligger nu den foreløbige Regnskabsmeddelelse fra Dampskibsselskabet »Orient«, der foreslaar 4 pCt. i Udbytte ligesom Aaret forud.

I Meddelelsen hedder det:

Da alle Selskabets Skibe i 1944 ligesom i de tre foregaaende Aar har været uden for Rederiets Kontrol, kan et Driftsregnskab for Skibene heller ikke opstilles for 1944, 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. ialt 101.160 Kr. Hertil kommer Saldo fra forrige Aar 23.164 Kr. Administrationsudgifter andrager 122.926 Kr. og Diverse Udgifter vedrørende Skibene 20.815 Kr.

Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen, at der af Dispositions-fonden overføres 255.450 Kr. til Driftsregnskabet, og at der deraf udbetales et Udbytte paa 4 pCt., hvorefter Restsaldoen 35.973 Kr. overføres til næste Aars Regnskab.

SKATTEFRI AFSKRIVNINGER

Skattedepartementet har uændret forlænget Adgangen til Foretagelse af ekstraordinære skattefri Af-skrivninger paa Skibe samt visse Bygninger og Maskiner. Forlængelsen gælder indtil 31. Marts 1946.

VORDINGBORGS STORE HAVNEPLANER

Vordingborg har to Havne, nemlig foruden Byens gamle Havn, Nordhavnen, med 85 Meter Bolværk og 2,5 Meter Vand tillige Sydhavnen ved Masned-sund, hvor der er 3 à 3,6 Meter Vand i Inderhavnen og 5,3 à 6,3 Meter i Yderhavnen. Nu har Byen afkøbt Statsbanerne den gamle Masned-sund Station med tilhørende Bygninger og Arealer og videresolgt Remise-Komplekset med ca. 7500 Kvadratmeter Grund til A/S Kanolds Fabriker. Købet af det gamle Bane-gaards-Terræn er et Led i Kommunens Bestræbelser for at sikre sig den fulde Dispositionsret over Havne-arealerne og giver tillige Mulighed for at forbedre Havnebanens Linieføring. Arealerne nærmest Kajerne vil ikke kunne sælges, men lejes paa langt Aaremaal, f. Eks. 49 eller 99 Aar. I Øjeblikket ejer Kommu-nen ca. 40 Tdr. Ld. Jord bag Digerne. I Forbindelse med nye Havneanlæg er der planlagt Opfyldninger paa yderligere ca. 24 Tdr. Ld. Der vil saaledes blive god Plads til adskillige nye Virksomheder.

Havneingeniør Aage Lauesen oplyser, at der er projekteret en Udvidelse paa ca. 500 Meter Bolværk med 7 Meter Vand og ca. 300 Meter Bolværk med 5 Meter Vand, hvilket reelt vil betyde en Fordobling af den nuværende Kajlængde. Man vil særlig lægge sig i Selen for at faa placeret saadanne Virksomheder, som tager Raavarer ind over Kajen og eksporterer Færdigvarer ud over den igen.

DANSK OLIERAFFINADERI DØMT TIL AT BETALE NORSK REDERI 388.000 KRONER

Højesteret har afsagt Dom i en Sag mellem A/S Kalundborg Olieraffinaderi og det norske Skibsrederi H. H. Hannevig. I Marts 1940 befragtede Kalundborg Olieraffinaderi det Hannevig tilhørende Motortankskib »Mexico« til at føre en Olieladning fra Curaçao til Kalundborg. »Mexico« afsejlede den 13. April 1940 fra Curaçao under norsk Flag og ankom den 16. April til Kingston, hvor Ladningen blev beslaglagt af de engelske Myndigheder. Hannevig anlagde ved Sø- og Handelsretten Sag mod Kalundborg Olieraffinaderi for at faa betalt Fragten. Olieraffinaderiet, hvilket i Realiteten vil sige Krigsforsikringen for Varer, procederede til Frifindelse, subsidiært Frifindelse for Tiden. Men ved Sø- og Handelsretten blev Olieraffinaderiet dømt til at betale Hannevig 387.909 norske Kroner samt Sagens Omkostninger med 8000 Kr. Højesteret stadfæstede denne Dom og paalagde Olieraffinaderiet Sagens Omkostninger for Højesteret med 4000 Kr.

SVENSKA AMERIKA MEXICO LINIEN I 1944

Ifølge en Meddelelse til *Scandinavian Shipping Gazette* formindskedes Svenska Amerika Mexico Linien's Indsejlingsoverskud yderligere i Aaret 1944. Nedgangen var beskeden og skyldtes de vanskelige Trafikforhold. Flere Skibe var i længere eller kortere Perioder oplagt, men Selskabet staar rede til den Tid kommer, da de ordinære Ruter paa De Forenede Stater, Canada, Vestindien og Mexico kan genoptages.

I Løbet af i Fjor leveredes et Erstatningsskib for et krigsforlist Skib, nemlig Motorskibet *Sparreholm* med en Lasteevne paa 6350 Tons. I Løbet af dette Aar ventes yderligere tre Erstatningsskibe paa tilsammen 21.900 Tons leveret fra Værft.

Rederiet ejer nu 11 Motorskibe med en Gennemsnitsalder af ca. 7 Aar. Ikke mindre end fem af disse er leveret i Perioden 1942—44. Desuden ejer Rederiet Damperen *Braeholm*, bygget i 1920. Denne Flaade paa 12 Skibe har en samlet Lasteevne paa 75.184 Tons, og Anskaffelsesomkostningerne andrager 39,7 Millioner Kroner. De tre Skibe, der er under Bygning, beregnes at koste 15,1 Millioner Kroner, hvorved den sammenlagte Anskaffelse-sum for hele Flaaden bliver 54,9 Millioner Kroner, men da der findes et Af-skrivningsfond paa 42,9 Millioner Kroner, er hele Flaadens bogførte Værdi — incl. Nybygningerne — 11,97 Millioner Kroner eller 123 Kroner pr. Ton d.w.

For Aaret 1944 har Selskabet haft en Nettoindtægt paa 0,51 Millioner Kroner, efter at der var afsat 2,02 Millioner Kr. til Skatter og 3,61 Millioner Kr. til Af-skrivning paa Flaaden. Der udbetales — ligesom i 1943 — 8 pCt. i Udbytte.

Svenska Amerika Mexico Linien har i Samarbejde med Hallands Ångbåts Aktiebolag dannet et Partsrederi, der skal befordre Omlastningsgodset, og Partsrederiet har til dette Formaal bestilt et 750 Tons Motorskib, i hvilket Selskabets Andel er 221.304 Kroner.

SVENSK-ISLANDSK HANDELSAFTALE UNDERTEGNET

De Forhandlinger, som har været ført i Stockholm mellem en svensk og en islandsk Handelsdelegation, er nu tilendebragt og har resulteret i Underteg-

nelsen af en Handelsoverenskomst mellem de to Lande. Forudsat de to Landes Regeringer godkender Overenskomsten, træder den i Kraft efter Ratificering og gælder foreløbig til April næste Aar.

I Overenskomsten har man fra svensk Side forpligtet sig til at tillade Eksport til Island af Materialer til Kraftstationer, elektriske Motorer og andet elektrisk Materiale, Telefonmateriel, Marinemotorer, Landbrugsmaskiner, Køleanordninger, Papir, Pap, Tændstikker, diverse Værktøj, Trævareer, Træhuse m. m.

Fra islandske Side har man fremsat Ønsket om i Sverige at indkøbe yderligere 55 Fiskebaade fra svenske Værfter. Endvidere er der aabnet Muligheder for islandske Bestillinger i Sverige af et Antal Jernskibe af mindre Størrelse.

Fra islandske Side er der givet Tilsagn om Licens for Eksport til Sverige i Aftaleperioden af 125.000 Tdr. Saltsild samt Sildeolie, Torskerogn, Faareskind, frosset Lammekød, Uld, Tørfisk og lynfrossen Fisk.

Fra svensk Side er der tillige fremsat Ønske om, at de svenske Fiskere kunde faa bedre Muligheder for at gennemføre nødvendige Arbejder inden for den islandske Territorialgrænse for at bevare deres Fangster og passe deres Redskaber. Den islandske Handelsdelegation har erklæret sig parat til at fremføre disse Ønsker for sin Regering.

GENERALKONSUL GUNNAR CARLSSON OM DEN SVENSKES HANDELSFLAADE OG DE ALLIEREDE

I *Transbladet* har Generalkonsul Gunnar Carlsson fremsat nogle interessante Udtalelser, hvori han kommer ind paa den svenske Handelsflaades Problemer over for de Allierede.

Generalkonsulen skriver, at der har været talt og skrevet saa meget om, hvad den svenske Tilslutning til den internationale Skibsfartspool egentlig betyder, og man har fra mange Sider gjort gældende, at den skulde indebære, at hele den svenske Handelsflaade skulde udlaanes eller bortfragtes til de Allierede, og at Sverige med Henblik paa sin Import og Eksport skulde være afhængig af disses Forholdsbefindende.

Intet kan være mere forkert, hævder Generalkonsulen. Sveriges Tilknytning til United Maritime Authority betyder ganske simpelt en Tilslutning til en international Organisation, hvis Opgave det er at tage Hensyn til samtlige Medlemmers særskilte Interesser og at sørge for, at den tilsluttede Tonnage udnyttes paa den mest rationelle Maade i den Hensigt — saavidt det er gørligt — at forsyne et nødlidende og udmarvet Europa med Levnedsmidler, Raastoffer og alle de Fornødenheder, som savnes saa haardt.

Generalkonsul Gunnar Carlsson udtaler videre, at det er værd at understrege, at Grundprincippet er, at hvert Medlem skal have Ret til i første Række at lænke paa sit eget Lands Behov med egen Tonnage. Samtidig er samtlige interesserede Parter paa det rene med, at det kan blive nødvendigt at slække paa dette Princip, hvis det i almen Interesse gælder om i enkelte Tilfælde at sørge for, hvad der er absolut tvungende Behov. Det vil altsaa fra Tilfælde til Tilfælde blive en Undersøgelse af Behovspørgsmaalet, men en Undersøgelse, hvor Sverige — hvor der er Tale om svensk Tonnage — har Ret til selv at være repræsenteret, og hvor svensk Sanktion er en given Forudsætning for Vedtagelsen af Forholdsregler, der berører svenske Skibe.

Det kan naturligvis ikke nægtes, siger Generalkonsul Carlsson, at det mange Gange maa blive en tungt arbejdende Organisation, men det kan ogsaa lænkes, at denne Organisation i sig kan bære Spiren til et fremtidigt internationalt Samarbejde, som maaske i nogen Grad kan mildne den haarde Konkurrence, som ikke kan undgaas under normale Forhold med

den altfor store Verdenstonnage. Indtil videre maa man maaske lade sig nøje med at slaa fast, at bortset fra de Baand, som bliver lagt paa den enkelte Reder, kommer efter menneskelig Bedømmelse svenske Interesser ikke til at blive afhængig af, hvad der nu er sket. Svenske Eksportører og Importører kan regne med at faa deres Tonnagebehov bevilget, og svenske Redere faar Mulighed for at kunne beskæftige deres Tonnage paa lige Vilkaar med de udenlandske Konkurrenter.

Generalkonsul Gunnar Carlsson slutter med at fastslaa, at det er Genopbygningen og Moderniseringen af den svenske Handelsflaade trods uhorste Vanskeligheder i Krigsaarene ved svenske Værfter, der har gjort denne for Sverige stort set lykkelige Udvikling mulig.

SKIBSTAB OG NYBYGNINGER UNDER KRIGEN

At opstille et Skema over Skibstabene for samtliges Verdens Handelsflaader under Krigen er en vanskelig Opgave, men samler man alle tilgængelige Oplysninger fra de mange forskellige Sider, synes meget at tyde paa, at hele Verdens Skibstab ved Krigens Slutning vil ligge paa omkring 36 Millioner BRT., hvilket svarer til mere end Halvdelen af den oceanegaende Verdenstonnage før Krigen, der da var 66 Millioner BRT.

Hvis man skal betragte den Erstatningstonnage, der er sat i Vandet under Krigsaarene, har England til og med 1943 bygget 4.717.000 BRT., De Forenede Stater 19.040.000, Canada henved 1.300.000, Sverige 671.000 og ander neutrale Lande ca. 250.000 BRT., hvilket tilsammen giver henved 26 Millioner Tons. En tilnærmet Beregning for det efterfølgende halvandet Aar indtil Sommeren 1945 vil give et samlet nybygget Tonnaget paa 45,5 Millioner, hvoraf ikke mindre end 36 Millioner i De Forenede Stater.

Efter dette skulde Verdenstonnagen ved denne Krigs Ophør være mindst 75 Millioner BRT. mod 66 Mill. BRT. før Krigen.

En Fordeling af Handelsflaadernes Størrelse i de forskellige Lande før denne Krig og efter den, vil antagelig blive som følger:

	1939	1945
England og Imperiet	21,0	17,4
De Forenede Stater	8,9	39,0
Norge	4,8	2,5
Holland	3,0	1,5
Frankrig	2,9	0,8
Grækenland	1,8	0,6
Sverige	1,6	1,6
Sovjetunionen	1,3	1,3
Danmark	1,2	0,6
Andre Lande	19,6	9,7

Saaledes skulde De Forenede Stater efter Krigen eje det firedobbelte af den Handelsflaade, Landet havde før, og saaledes disponere over mere end Halvdelen af Verdenstonnagen. Det engelske Imperiums Handelsflaade er reduceret med omkring 20 Procent, medens Sverige gennem Nybygninger har kunnet dække sine Tab ind. For Norges, Hollands og Danmarks Vedkommende ser Tallene ikke muntre ud.

Man regner i internationale Søfartskredse med, at henved Halvdelen af de Skibe, der var i Fart før Krigen, er gaaet tabt, derimod skal blot 3 Millioner Tons af disse Tab falde paa krigsbyggede Skibe.

Hvad Størrelsesfordelingen angaar, regner man med, at der ialt vil være 22,5 Millioner Tons af Skibe under 6.000 BRT. mod 38 Mill. før Krigen. Af Skibe mellem 6.000 og 10.000 Tons er der 48 Millioner mod 19,4 før Krigen, over 10.000 Tons er der 4,5 Millioner mod 8,9 i 1939. Tanktonnagen heraf vil udgøre 15 Millioner Tons mod 11,4 Millioner Tons før Krigen.

SNARLIG EKSPORT AF KUL FRA POLEN?

Det polske Telegrambureaus London-Korrespondent, Stefan Litauer, der er vendt tilbage til England efter et længere Besøg i Polen, oplyser til den derværende svenske Presse, at Sverige har gode Udsigter til at faa Kul fra Polen.

Litauer har besøgt Gruberne i Øvreschlesien, som han melder uskadt.

Samme Kilde melder Gdynias Havn relativt uskadt, hvorfor man snart skulde kunne vente Kultransporterne. Litauer udtalte, at man i polske Kredse haabede, at Svenskerne til Gengæld vilde deltage i den polske Genopbygning ved Udbedring af det ødelagte Telefonnet.

INTERNATIONAL LUFTFARTSKONFERENCE I HAVANNA

I disse Dage afholdes der i Cubas Hovedstad, Havanna, en international Luftfartskonference.

17 amerikanske og 20 udenlandske Luftfartsselskaber har modtaget Indbydelse til Konferencen.

DEN NORSKE SØFART UNDER KRIGEN

Efter hvad Søfartsminister Arne Sunde i den norske Eksilregering i London oplyser, købte Norge i 1941 13 nye og 6 ældre Skibe af den engelske Regering. De nye kan efter Krigen sælges til norske Redere, medens de ældre snart er egnet til Ophugning. I 1943 overtog den norske Regering Driften af 10 nye amerikanske Skibe, til hvilke Ejendomsretten imidlertid bevarede af De Forenede Stater. Hvorvidt den norske Regering efter Krigen kommer til at overtage disse Skibe, betegnede Ministeren som uvist, men selv om dette ogsaa skulde blive Tilfældet, dækker de kun en ringe Procent af de norske Tab.

Ved Krigens Slutning regnede Minister Sunde med, at omtrent Halvdelen af den norske Førkrigs-Tonnage paa 4.835.000 Tons var gaaet tabt, medens Resten var blevet meget medtaget under Krigsaarene.

Det norske Genopbygningsprogram maa derfor omfatte 2,5 til 3,5 Millioner BRT. De andre Søfartsnationer, som kæmper ved den norske Eksilregerings Side, skønnede han, befandt sig i en lignende Situation, hvorfor Fornyelsen af den norske Handelsflaade maa ses i Forbindelse med de øvrige europæisk-allierede Nationers Tonnageproblem, og hele dette Problem maa ses paa Baggrund af Mulighederne for at bygge og købe nye Skibe.

Ingen kan, hævdede Minister Sunde, forudse, hvilken Kapacitet de kontinentale Skibsværfter har efter Krigen. I alle Tilfælde kan de europæiske Søfartsnationer under ingen Omstændigheder løse deres Nybygningsproblemer alene gennem disse Værfter. Hvis de norske Værfter efter Krigen viser sig at være intakte, kan Norge maaske erstatte en Del af sine Skibstab ved egne Værfter, men det kan kun dreje sig om en meget ringe Del af Behovet, og hvad de svenske Værfter angaar, saa er de overlæst med Bestillinger fra Indlandet.

Minister Sunde forudser, at de gamle Forbindelser mellem britisk Skibsbyggeri og norsk Rederiering genopstaar, men England har imidlertid sine egne Skibstab at erstatte og kan derfor i Begyndelsen kun bygge en meget begrænset Del af det norske Behov. Kun Amerika disponerer efter Krigen over tilstrækkelig Tonnage, og Ministeren fastslaar, at Norges Genopbygningsproblem synes at blive afhængig af et intimt Samarbejde med den kommende amerikanske Skibsfartspolitik.

Det er værd at tilføje, at den norske Eksilregering — efter at Sunde har fremsat disse Udtalelser — har udarbejdet et tre Aars Program vedrørende Skibsbestillinger ved svenske Værfter.

FRA AMERIKANSKE VÆRFTER

I Marts Maaned leveredes der fra de amerikanske Skibsværfter 126 Nybygninger paa sammenlagt 2.294.432 Tons d.w., meddeler U.S. Maritime Commission.

SKOTSK CONTINENTAL LUFTFORBINDELSE

I følge Meddelelser har Scottish Aviation Ltd. i Prestwick Planer om at etablere en daglig Luftforbindelse fra Skotland til Vesteuropa umiddelbart efter Krigen. Der vil blive foretaget flere Ture om Ugen fra Skotland til Central- og Østeuropa, Rusland, Indien og det fjerne Østen. Mellem Skotland og Oslo, Stockholm, Hamburg og Amsterdam er der projekteret to Ture om Dagen i hver Retning, og endvidere vil der blive oprettet en Forbindelse om Ugen eller maaske mere mellem Skotland og København. Hvad angaar disse Ruter, nævnes Billetpriisen paa £9.10s. fra Prestwick til Stockholm.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Bombebøssen

Sømandsstiftelsen »Bombebøssen«, der i November sidste Aar fejrede 125 Aars Jubilæum, har udsendt Beretning og Regnskab for 1944. Det fremgaar heraf, at ved Udgangen af 1944 boede i Stiftelsen ialt 39 Personer, nemlig 5 Ægtepar og 29 enlige Sømænd. Stiftelsen har i Aarets Løb givet Beboerne Bolig, Lys og Varme samt fuld Middagsbespisning i 10 Maaneder, ligesom der ogsaa er givet Pengestøtte og Hjælp til Beklædning. Regnskabet præges af Jubilæet, idet Indtægten ved Gaver andrager ikke mindre end 14.789 Kr. Stiftelsens Formue, inklusive Legater, beløb sig til 820.707 Kr.

I Beretningen mindes to af Direktionens Medlemmer, Sparekassedirektør Winkel Smith og Kaptajn Svend Prip, der er afgaaet ved Døden i Løbet af Aaret. De havde haft Sæde i Direktionen fra henholdsvis 1928 og 1932.

Dødsfald

Den kendte Søassuranceekspert, Kaptajn *N. R. Storm* er død, 69 Aar gammel.

Kaptajn Storm, der var af gammel Sømandsslægt, farede hele sin Ungdom med store Sejlskibe i Langfart. Han tog sine Navigationseksaminer i 1905, men han gik ikke, som saa mange andre Kolleger, over til Dampskibe; han elskede Sejlskibene, og efter et Par Aar som Styrmand blev han i 1907 Fører af Sejlskibe i Konsul Breinholtts Rederi. Han gik senere over i Knakkegaards Rederi i Nykøbing M., hvor han i flere Aar sejlede med de 4-mastede Motorsejlere i Langfart. Under den forrige Verdenskrig førte han Bark »Labas« af København, som han dog forlod i New York paa Grund af Sygdom.

Kaptajn Storm blev derefter ansat i Firmaet Theo. Kock & Co. som Havarieekspert, og senere overgik han til andre Søassuranceelskaber.

*

Tidligere Lodsformand i Aarhus, *Martin Jensen*, er død efter tre Ugers Ophold paa Kommunehospitalet. Han har været svagelig i flere Aar. Afdøde var 67 Aar og efterlader sig Hustru og et Par Døtre. Han stammer fra Hjerm og kom paa Navigationsskole paa Fanø. Forud havde han siden sit 18. Aar sejlet i Langfarten, men efter Skibsførereksamen blev han Styrmand og Reserveskibsfører i D. F. D. F., indtil han udnævntes til Lods i Aarhus. Her virkede han i mange Aar og blev en populær Skikkelse ved Havnen. Han fungerede bl. a. som Bisidder i Søretten og var en brav Sømand af den gamle Type.

*

Fhv. Redningsmand *Peter Christiansen*, Nr. Tornby, er død, 94 Aar gammel. Den Afdøde har været Baadmand ved Nr. Tornby Redningsstation i ca. 50 Aar og deltaget i en lang Række Redningsforetagender. Han var dekoreret med den engelske Redningsmedalje og havde modtaget adskillige andre Anerkendelser.

»Peder Most« paa Prøvesejlads

Befragter Mogens Huusfeldt Sørensens nyhvervede 3-mst. Skonnert »Peder Most« af Svendborg har været paa Prøvesejlads, efter at der er foretaget forskellige Reparationer om Bord. Prøvesejladsen forløb ualmindelig godt. Baade Motoren og Sejlene blev prøvet og alt var tilfredsstillende. »Peder Most« har en Besætning paa 7 Mand. Skibets Kaptajn er E. Petersen, der i mange Aar har sejlet med »Falken« først som Styrmand og senere som Kaptajn. Mogens Sørensen, der ejer Skibet, er selv med som Jungmand.

Den ukendte Sømand

En ukendt Sømand, hvis Lig sidste Efteraar drev i Land ved Middelfart, blev uden kirkelig Medvirken stedt til Hvile paa Byens Kirkegaard og fulgt til Graven af Repræsentanter for de maritime Foreninger med Faner. Nu har Marineforeningen ladet Gravstedet istandsætte og smykket det med en Marmorlavle med Indskriften:

*Tavs og ukendt du kom i Land,
Navnet kun kendes paa Himmelens Strand.*

De sidste Skibssalg

Motorgaleasen »Dana« er af Skibsfører Steenberg, Hasle, solgt til Skibsfører Schonemann og Skibsreder Erik Hoffmeyer, Tuborg Havn. »Dana«, der er paa 100 Tons d.w., er bygget af Eg i Odense 1908, og den er forsynet med en 90/100 HK Motor. Købesummen var 65.000 Kr.

Den tremastede Skonnert »Noah«, der er paa 100 Tons d.w., er af Skibsreder Jacobsen, Troense, solgt til Skibsreder A. E. Sørensen, Svendborg. Skibet, der er bygget af Eg i Troense 1903, er forsynet med en 113 HK Oliemotor.

Den tremastede Skonnert »Danebrog« af Aalborg, der for faa Maaneder siden blev købt af Skibsreder Stromberg, er nu atter solgt. Køberen er Tømmerhandler Jensen, Nr. Sundby. »Danebrog« er bygget af Eg 1916 og laster 370 Tons.

Lauritzens Søfartsskole til Thure

Paa Grund af Overtagelse til andet Formaal er J. Lauritzens Søfartsskole i Kogtved blevet flyttet til Thure Bund, hvor Undervisningen midlertidigt vil foregaa om Bord paa Rederiets Dampner »Nina Lau«. Ligeledes vil et Hus i Nærheden blive benyttet til Beboelse for Skolens Kvinder og Børn. Ialt er der 26 Drengene paa Søfartsskolen.

Frederikshavn Havn

Driften af Frederikshavn Havn er for indeværende Finansaar budgetteret til at ville give et Underskud paa 299.284 Kr., idet Indtægterne er anslaaet til 265.000 Kr. og Udgifterne til 564.284 Kr., af hvilke 220.607 Kr. falder paa Afskrivning og Forrentning.

Fredericia—Strib Overfarten

Trafikministeriet har meddelt A/S Fredericia—Strib Overfarten, Fredericia, Bevilling til i 10 Aar, fra den 26. September 1944 at regne, at drive Færgefart mellem Fredericia og Strib.

Havneplaner i Guldborg

Gennem længere Tid har Majbølle Sogneraad som omtalt arbejdet med Planerne om at skaffe Guldborg en rigtig Havn. Man har overdraget Projekteringen til Civilingeniør H. K. Nielsen, København, men agter at løse Spørgsmaalet i flere Tempi, og foreløbig ønsker man et Anlæg til 190.000 Kr. Deraf venter man at kunne faa et Tilskud fra Stat og Amt paa indtil 85 pCt. af Anlægssummen.

Stabelafløbning paa Ring Andersens Værft

Paa Ring Andersens Træskibsværft er der for Tiden en 3-mastet Skonnert under Bygning. Skonnerten, der bliver paa ca. 180 Tons d.w., bygges for Skibsreder C. P. Jensen, Lindevej 11, Rudkøbing. Stabelafløbningen vil antagelig finde Sted en af de nærmeste Dage.

Nyt Rederi i Middelfart

Fabrikant *Palle Spøer* og Skibsfører *Johs. Jakobsen*, Middelfart, har købt Motorskibet »Libra«, der for nogle Maaneder siden blev beskadiget af en Mine, men nu har været paa Bedding og er blevet sat i Stand. »Libra«, der blev bygget i 1936, laster 150 Tons. Det nye Rederi er det fjerde, der nu findes i Middelfart, hvor der for nogle Aar siden ikke var et eneste Skib hjemmehørende.

Helsingørs Færgelejer

Paa Finansloven er der oplaget en Restbevilling paa 240.000 Kr. til Ombygning af Færgelejerne i Helsingør, som derefter har kostet 2,3 Mill. Kr. Til Udvidelse af Helsingør Havn, hvortil i sin Tid blev anslaaet 3,3 Mill. Kr., stilles der 800.000 Kr. til Raadighed for indeværende Finansaar.

Papegøjen

K. C. beretter i »Aalborg Stiftstidende«:
En Sømand, Klusmann, havde fra en af sine Rejser

bragt en Papegøje med hjem. Papegøjen var lærenem og kunde sige mange Ting. Dog kunde Sømanden ikke faa den til at sige Klusmann. Ofte hersede han med den, men uden Resultat, og da han vidste, den kunde sige det, ærgrede det ham mere og mere.

En Søndag forsøgte han igen med det vanskelige Navn, men det lykkedes ikke. Saa holdt han Papegøjen under Vandhanen og smed den bagefter ud i Hønsedaalen.

En Tid efter hørte han en frygtelig Støj derudefra, og da han saa derud, saa han Papegøjen sidde paa Ryggen af Hanen, der fo'r rundt, medens Papegøjen ruskede den og skreg:

— Kan du sige Klusmann! Kan du sige Klusmann!

Søsyg

En meget søsyg Passager hænger udmattet ved Rælingen, da en af Skibets Matroser kommer forbi.

— Sig mig, siger Passageren og peger fremefter, er det ikke Land, man ser derude?

— Nej, svarer Matrosen, det er kun Horisonten.

— Naa, ja, svarer den søsyge, det er da bedre end ingenting.

FRA SØRETTENE**Det var ikke let at faa Skibet flot**

Motorsejleren »Glory« af København grundstodte for nylig ved Langø Vrid. I den Anledning afgav Kaptajn P. P. Petersen Søforklaring i Sø- og Handelsretten. Han oplyste, at Skibet var paa Rejse fra Næstved til København med Stykgods. Den 6. April afsejlede »Glory« fra Karrebæksminde. I Nærheden af Langø Vrid gik Motoren i Staa, Skibet mistede Styringen og løb paa Grund. Et Varp-anker blev kastet ud, men det lykkedes ikke at faa Skibet flot. Motoren blev efterset og sat i Gang, men Skibet stod stadig fast paa Grunden. Motorsejleren »Hjælperen« af Kallehave kom til og fik to Trediedele af Lasten lægget over. Den 9. April kom Skibet flot, og Lasten blev atter indladet, hvorefter Rejsen fortsattes til København. Det viste sig, at den daarlige Olie var Skyld i, at Motoren gik i Staa.

PERSONALIA**Statens Skibstilsyn**

Den 1. Maj fratræder Kaptajn C. Schov, Statens Skibstilsyn, idet han falder for Aldersgrænsen. Kaptajn Schov er i Aarenes Løb kommet i Forbindelse med mange Søfarende og er meget afholdt for sin Elskværdighed og Hjælpsomhed. I de sidste sytten Aar har han virket paa Sydlyn.

Svendborg Navigationsskole

For nogle Maaneder siden fyldte Navigationsskolebestyrer, Translater Rasmussen, Svendborg, 70 Aar, og han faldt dermed for Aldersgrænsen. Imidlertid blev han opfordret til at fortsætte midlertidigt. Der er dog nu gennem *Statstidende* udsendt officiel Meddelelse om, at Translater Rasmussen med Udgangen af denne Maaned paa Grund af Alder fratræder som Bestyrer af Svendborg Navigations-skole.

Vandbygningsvæsenet

Efter derom indgivet Andragende har Ministeriet for offentlige Arbejder meddelt Havnebetjent under Vandbygningsvæsenet *Johan Karl Frederik Gaben*, Esbjerg, Afsked fra Vandbygningsvæsenets Tjeneste paa Grund af Svagelighed med Pension fra Udgangen af Juni Maaned at regne.

Sømandshjemmene

Bestyrer *Palle Hvass* forlader den 1. Maj Nørresundby Sømandshjem efter at have arbejdet i Sømandsmissionens Tjeneste i Stor-Aalborg i en halv Snes Aar. Han har købt et Syge- og Aldersdomshjem i Bjerringbro.

Officielt

Det meddeles officielt i Statstidende, at Vedtægterne i *A/S Dampskibsselskabet D. F. K.* er ændret. *H. Molzen* er udtraadt af Direktionen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PB. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K.

Abonnement

Redaktør:

Telefon Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Mogens Nyholm

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sølfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets 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. Kulpelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Læsning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Læsning og Læsning. I F r i h a v n e n besørges Læsning og Læsning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tærdokke 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 Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybdere ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluseisrækelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 30 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Læsning og Læsning: Læsning og Læsning besørges af herværende Firmaer til faste Priiser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibereparationsværfter og Ophalingsbedding for Fartøjer paa indtil 600 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet: 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 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. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 E.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 Sølfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Løds 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. Læsning og Læsning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tærdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 3,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Læsning og Læsning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tærdokker 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. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (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: Sejlak. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 29 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værafgift: Moderat. Bugseridamp. uforudt. Ingen Lodsaft., naar Løds ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Læsning og Læsning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 13 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. B.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Læsning- og Læsningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 19. April 1945.

Nr. 16.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det pangældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

781. (S). Sverige. Kalmarsunds djuprännan. Lystønder genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/569 1945 udgaar.

Positioner. a) c. 56° 38' N. 16° 22' E.

b) c. 56° 39' N. 16° 23' E.

c) c. 56° 40' N. 16° 24' E.

Detaller. Følgende Lystønder er atter udlagt paa Plads:

a) *Trädgårdsgrund*, b) *Tärnör*, c) *Kalmar Tredingsgrund*, *Gillburen* og *Mellgrund*.

(U. f. s. Nr. 15/1061. Stockholm 1945.)

782. (S). Sverige. Sejlløbet Arkö—Mem. Fyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 6/520 og 8/594 1945 udgaar.

Positioner. a) c. 58° 25' N. 16° 48' E.

b) c. 58° 25' N. 16° 45' E.

c) c. 58° 26' N. 16° 40' E.

d) c. 58° 27' N. 16° 36' E.

Detaller. Følgende Fyr er atter tændt:

a) *Björkskär*, b) *Fårholmen*, c) *Ellersundet östra og västra* samt d) *Stegeborg*.

(U. f. s. Nr. 15/1060. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

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

783. Sverige. Sundet. Neutralitetsløbet. Sømærker inddraget.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Nedennævnte Sømærker er inddraget:

a) Den røde Stage med 1 Ballon over 1 opadvendt Kost paa 55° 27' 37" N. 12° 45' 00" E.

b) Den sorte Stage med 1 Ballon og hvidt Bælte paa 55° 30' 10" N. 12° 48' 06" E.

c) Den røde Stage med 3 opadvendte Koste paa 55° 30' 42" N. 12° 48' 46" E.

d) Stagen uden Topbetegnelse paa 55° 30' 45" N. 12° 48' 41" E.

e) Stagen uden Topbetegnelse paa 55° 31' 03" N. 12° 48' 51" E.

f) Den røde Stage med to opadvendte Koste paa 55° 31' 35" N. 12° 49' 23" E.

Kort Nr. 132, 130, 125 og 180.

(U. f. s. Nr. 15/1066. Stockholm 1945.)

784. (T). Danmark. Store-Bælt. Langeland E.-Kyst. Spodsbjærg. Oplysninger om Havnen. Tilsanding.*Position.* c. 54° 56',1 N. 10° 50',3 E.*Detaller.* 1. *Spodsbjærg* Dampskibsbro er forlænget c. 10 m; Broens Bredde er forøget med c. 3 m.

2. Dybden ved N.-Siden af Dampskibsbroen er ved Yderenden c. 3,9 m. W.-efter aftager Dybden og er 3,0 m c. 45 m fra Broens Yderende.

3. Paa Hovedet af Fiskerihavnens S.-Mole er paa 54° 56' (00") N. 10° 50' (09") E. tændt et Fyr, *Spodsbjærg Fiskerihavn* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: c. 3 Sm. Rødmalet Jernpæl. Fyret, der lyser hele Horisonten rundt, brænder kun, naar Fartøjer ventes.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 102. Havnelods, Side 197. Fyr-Fort. Nr. 532 A.**785. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Fjord. Bjørnø Landingsbro. Tilsanding.***Position.* c. 55° 04',1 N. 10° 15',4 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding kan normal Vanddybde ikke forventes at være til Stede ved *Bjørnø* Landingsbro.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**786. (T). Danmark. Isefjord. Lammefjord. Avdebo Anlægsbro ødelagt og tilsandet.***Position.* c. 55° 46',4 N. 11° 37',9 E.*Detaller.* *Avdebo* Anlægsbro er for Tiden saa ødelagt af Pæleorme og tilsandet, at den ikke er farbar mere.**787. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr atter tændt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 15/768 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 09',5 N. 10° 13',5 E.*Detaller.* *Bassin II* Fyr paa Hovedet af *Mellemarmens* N.-Mole er atter tændt.**788. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr midlertidigt slukket.***Position.* c. 56° 09',5 N. 10° 13',8 E.*Detaller.* *Østre-Mole* Fyr paa *Østre-Moles* Hoved er midlertidigt slukket.**789. (T). Danmark. Kattegat. Grenaa Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/202 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 24',7 N. 10° 55',9 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding er Vanddybden i Indløbet til *Grenaa* Havn aftaget og er nu c. 3,5—4,8 m i Løbets W.-lige Halvdel og 5,4 m i Løbets E.-lige Halvdel.**790. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Fladbjærg Bro. Tilsanding.***Position.* c. 56° 41' N. 10° 02',6 E.*Detaller.* *Fladbjærg* Bro paa S.-Siden af *Mariager Fjord* er tilsandet og ikke i Brug.**791. Danmark. Kattegat. Anholt Fyr S. Oplysning om Vrags Plads.***Tidligere E. f. S.* Nr. 15/770 1945.*Rettet Position.* c. 56° 35',0 N. 11° 40',0 E., c. 9¼ Sm 178° fra *Anholt* Fyr.*Detaller.* Positionen for de tre Vrag er som ovenfor anført.**792. Sverige. Kattegat. Göteborg. Afmagnetiseringsstation oprettet.***Position.* c. 57° 41',3 N. 11° 54',0 E.*Detaller.* *Goteborg* Afmagnetiseringsstation er oprettet paa ovennævnte Plads ved *Nya Varvet*.

(U. f. s. Nr. 13/945. Stockholm 1945.)

793. Sverige. Kattegat. Sejlløbet Göteborg—Marstrand. Afmærkning forandret.*Position.* Se nedenfor.

- Detaller.* 1. Stagen uden Topbetegnelse paa 57° 47' 33" N. 11° 38' 10" E., ved Grunden *Ramberget*, er flyttet c. 350 m i Retning 5° til 57° 47' 45" N. 11° 38' 12" E., ENE. for en 5,5 m Grund.
2. Stagen uden Topbetegnelse paa 57° 49' 02" N. 11° 37' 10" E., ENE. for en 5,3 m Grund og SW. for *Sälö Fyr*, er ombyttet med en sort Stage med 2 Balloner.

(U. f. s. Nr. 15/1067. Stockholm 1945.)

794. Danmark. Limfjorden. Skive Indsejling. Baake fjernet.*Position.* c. 56° 34',2 N. 9° 03',3 E.*Detaller.* Baaken med Trekant med nedadventt Spids paa Havnepladsen W. for *Skive Sydhavn* er fjernet.*Kort* Nr. 104.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 78 (Tillæg). Havnelods, Side 191 (Tillæg). Søm.-Fort. Side 27, Nr. 21.**795. (S). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønde gonudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 5/511 1945.*Position.* c. 56° 39',9 N. 8° 14',2 E.*Detaller.* *Sælhundeholm Løb* Nr. 3 Lystønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.**796. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.***Tidligere E. f. S.* Nr. 10/662 1945.*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.*Detaller.* I *Tyborøn Kanal* var Vandstanden den 11. April 1945 ved Middelhøjvande: I *Sælhundeholm Løb*: 3,9 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,4 m, i *Svaneholm Løb*: 1,3 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m.Der er saaledes for Tiden 3,9 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.**797. Norge. Skagerrak. Arendal. Forbud mod Sejlads og Fiskeri.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Al Sejlads og Fiskeri er forbudt i Omraadet mellem Forbindelseslinierne gennem følgende Punkter:

- I. a) 58° 25',0 N. 8° 46',8 E. (*Hafsoy S.-Pynt*).
- b) 58° 24',6 N. 8° 46',1 E. (*Ærøys S.-Pynt*).
- c) 58° 24',9 N. 8° 45',0 E. (Pynt ved *Utnes*).
- II. I *Hafsoysund*:
- d) 58° 25',2 N. 8° 46',5 E.
- e) 58° 25',2 N. 8° 46',7 E. (*Hafsoy S.-Pynt*).

(E. f. S. Nr. 6/413. Oslo 1945.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

798. Danmark. Gedser W. Kroghage Pynt. Baake nedrevet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 13/719 1945.*Position.* c. 54° 34',5 N. 11° 55',3 E.*Detaller.* *Kroghage* Baake er nedrevet.*Kort* Nr. 191, 186, 187 og 126.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 259, 263, 264 og 310. Søm.-Fort. Side 93, Nr. 8.**799. Tyskland. Neuland Fyr N. Vrag.***Position.* c. 54° 32',8 N. 10° 37',7 E.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 17. April 1945.)

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

800. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Spærrede Omraader.

<i>Positioner. Skudehavn</i>	55° 42' (55") N.	12° 36' (06") E.
<i>Stubbeløb</i>	55° 42' (40") N.	12° 36' (35") E.
<i>Kalkbrænderihavn Indsejling</i>	55° 42' (53") N.	12° 35' (42") E.
<i>Lynneteløb</i>	55° 41' (54") N.	12° 37' (15") E.

- Detaller.* 1. Indsejlingsløbene til *Skudehavn*, saavel E. fra som W. fra (under Broen til *Benzinøen*), samt *Stubbeløb* er spærret til Stadighed.
2. Indsejlingen til *Kalkbrænderihavnen* samt *Lynneteløb* er spærret i Mørklægningstiden.

(Havnedirektøren, København, 17. April 1945.)

801. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Kalveboderne SW. t. S. Vrag.

Position. c. 55° 32',0 N. 12° 27',7 E., c. 1½ Sm SW. t. S. for *Kalveboderne S. Lys- og Fløjtetønde*.

802. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.

Position. c. 54° 59',8 N. 11° 53',6 E.

Detaller. c. 10 m E. for *Masnedsundbroens* Gennemsejlingsaabning og c. 5 m N. for Sejløbets S.-Kant er fundet nogle Pælerester, der rager 0,2—0,7 m op over Havbunden, og over hvilke mindste Dybde er 5,9 m.

I selve Gennemsejlingsaabningen er Dybden 6,2 m over en lille Stenryg. c. 25 m E. for Gennemsejlingsaabningen findes en Sten med 6,2 m Vand.

803. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.

Tidligere E. f. S. Nr. 15/780 1945.

Position. c. 55° 20',2 N. 11° 02',8 E.

Detaller. *Halsskov Rev* Fyrskib er inddraget for Reparation. En hvidmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser rødt Et-Blink hver 12^s, Blink 3^s, Mørke 9^s, er udlagt paa Pladsen.

804. (T). Danmark. Lille-Bælt. Middelfart. Ledefyr midlertidigt slukket.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/733 1945.

Position. c. 55° 30',3 N. 9° 45',6 E.

Detaller. *Middelfart* Ledefyr holdes indtil videre slukket.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

805. Danmark. Kattegat Sjællands Rev Fyr NW. t. W. Vrag.

Position. c. 56° 07' N. 11° 08' E., c. 3,7 Sm 308° fra *Sjællands Rev* Fyr.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 17. April 1945.)

806. Danmark. Kattegat S.-lige Del. Samsø E. Spærret Omraade.

<i>Positioner.</i> 1.	55° 50',0 N.	10° 45',1 E.
2.	55° 53',5 N.	10° 46',1 E.
3.	55° 53',5 N.	10° 50',6 E.
4.	55° 50',0 N.	10° 50',6 E.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er spærret for al Sejlads.

Kort Nr. 112, 103 og 100. (Tysk Havnekommandant i København, 10. April 1945.)

807. Danmark. Skagerrak. Skagen NW. Spærret Omraade.

<i>Positioner.</i> 1.	57° 41',7 N.	10° 26',7 E.
2.	57° 45',0 N.	10° 24',0 E.
3.	57° 46',8 N.	10° 34',8 E.
4.	57° 44',5 N.	10° 38',0 E.

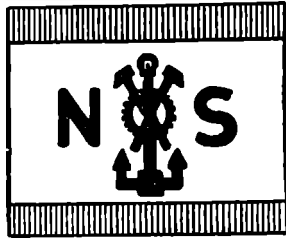
Detaller. Omraadet inden for en Linie, der gaar gennem Punkterne 1, 2, 3 og 4 og derpaa langs Kysten tilbage til Punkt 1, er spærret for al Sejlads.

Kort Nr. 101 og 100. (Tysk Havnekommandant i København, 10. April 1945.)

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

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

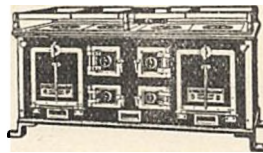
DIESELMOTORER
FRA 10-3000 H.K. FR.CYLINDER

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/S

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/S.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—(1811)

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

KØGE

CARL MÜLLERStatsautoriseret Skibsmægler
KØGETelegr.-Adr.:
„MÜLLER“Telefoner:
Køge 710-1485

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

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

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 419

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.-Ad.
»Hudes.
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZStatsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.TLGR. ADR.
SCHULTZ**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 16

FREDAG 27. APRIL 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

Medens Slaget om Berlin nærmer sig Klimaks, og en snarlig Afslutning paa den europæiske Krig ventes af de Allierede, er der Grund til at paapege, hvad den amerikanske Flaadechef, som man maa gaa ud fra har alle Forudsætninger for at vurdere Situationen, udtalte for nogle Dage siden om Krigen mod Japan, idet Tonnagesituationen naturligvis vil blive paavirket af den militære Udvikling derude. I Modsætning til den Bølge af Optimisme, der er skyllet hen over Amerika i Anledning af de ubestridelige Resultater, den amerikanske Krigsførelse kan opvise i det sidste Aars Tid, fremhævede Admiral King, at de amerikanske Stridskræfter endnu har lang Vej tilbage, førend Japan er besejret, da Japan vilde være i Stand til at udholde overordentlig store Afværgeanstrengelser. Om denne Spaadom er rigtig, vil Fremtiden vise. Der er imidlertid Grund til at nævne forskellige Faktorer, der taler for, at Afslutningen af Krigen i Østen kan være nærmere, end den ser ud til at være, nemlig for det første den psykologiske Indvirkning, Krigens Afslutning i Europa vil have paa det japanske Folk, og derefter den Kendsgerning, at Amerikanerne praktisk taget indtil nu har kæmpet »single-handed« mod Japanerne. Naar Krigen i Europa er forbi, vil Amerikanerne kunne optræde med fuld Styrke paa Østens Krigsskuepladser, og Englænderne vil være i Stand til at levere et meget betydeligt Bidrag til det fælles Krigsmaal: Japans »unconditional surrender«. Og endelig er der den russiske Gaade, idet man maa gaa ud fra, at Russernes Opsigelse af den russisk-japanske Neutralitetspagt har en bestemt Hensigt. Hvorlænge Japanerne vil kunne holde Stand overfor en saadan Udfoldelse af militær Styrke, vil Tiden vise. Een Ting er imidlertid givet; jo hurtigere Krigsafslutningen i Østen kommer, desto hurtigere vil Skibsfarten blive befriet for de snærende Baand, der nu hindrer al Handlefrihed.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der heller ikke i den nu forløbne Uge særlige Nyheder. Amerikanerne har som sædvanlig frigivet Tonnage for Kuleksporten fra Hampton Roads til de kendte Destinationer i Vestindien og Sydamerika til uforandrede Rater. Hjemgaaende er Skibe sluttet for Malm fra Brasilien, Sukker fra Cuba og Salpeter fra Chile. Iøvrigt er der sluttet Tonnage for Papir fra Botwood til New York og andre Northern Range Havne, ligesom adskillige Dampere er frigivet for Baryt fra Bay of Fundy til New York til \$2.70 plus 13 pCt.

Paa de engelske Markeder har der været livlig Aktivitet i Kulbefragtingen fra Wales og Østkysten til Azorerne, Gibraltar og Havnene i Middelhavet paa Basis af de kendte Rater. Der er ligeledes sluttet Tonnage for Salt fra spansk Middelhavshavn til Calcutta og for Kul fra Durban til Suezomraadet.

Fra River Plate er sluttet Tonnage for Korn i Sække fra Buenos Aires til syd-brasilianske Havne til Rater mellem 22 og 25 Pesos og til Callao til \$42.50. For Korn fra River Plate til Lissabon kan neutral Tonnage stadig opnaa Rater omkring \$100. Diskussionen om en Reduktion af denne Rate til 175/- beror paa en Misforstaelse. Som det vil erindres opnaede

Englænderne visse politiske og militære Koncessioner fra Portugal for godt et Aar siden og til Gengæld paatog Englænderne sig at stille et begrænset Antal Skibe til Portugiserens Disposition, bl. a. til Transport af Korn fra River Plate til Portugal. Det er disse Skibe, der betales med 175/- pr. Ton.

Vore hjemlige Markeder er stadig præget af Bunkersituationen. En enkelt Baad er sluttet for Korn fra 2 danske Havne til 1 Havn Syd Norge til n. Kr. 27. Retur kan slutes Salpeter til d. Kr. 35.

AARSBERETNING FRA A. P. MØLLERS REDERIER

Dampskibsselskabet *Svendborg* har som det første af A. P. Møllers Rederier holdt sin Generalforsamling i Svendborg, og paa næste Lørdag vil *Dampskibsselskabet af 1912's* Generalforsamling finde Sted i København. Der er tidligere udsendt en Meddelelse om Regnskabet i de to Selskaber. For begges Vedkommende foreslaas et Udbytte paa 10 pCt. Af de to Selskabers Overskud overføres 225,000 Kr. fra hvert til delvis Dækning af Underskud i Tank- og Ruteskibe i Interessentskab. Resten af Underskuddet i Interessentskabet dækkes ved en Overførsel fra Dispositionsfondet paa 945,319 Kr.

Umiddelbart før Generalforsamlingen i Svendborg forelaa trykt den Aarsberetning, Skibsreder A. P. Møller vil aflægge i de to Selskaber. Det hedder i den bl. a.:

Selskabernes faa hjemmeværende Skibe har i det forløbne Aar næsten udelukkende været beskæftiget med Transport af Ladninger til Danmark eller mellem danske Havne, og denne Sejlads har vel været udsat for mange Forsinkelser, men har været forskaanet for Ulykker. — Derimod er en Matros død om Bord af Hjerteslag, en af vore Styrmand omkom ved et Ulykestilfælde ved Sejlads til en Nybygning herhjemme, og af Rederiernes Besætninger for Krigen er desværre i det Fremmede, flere afgaaet ved Døden, dels som Følge af Sygdom, dels ramt af Ulykker. Sin Sædvane tro gør Rederiet for de Efterladede, hvad Omstændighederne i hvert enkelt Tilfælde synes at paabyde.

S/S »Johannes Mærsk«, tilhørende Dampskibsselskabet af 1912 A/S, er gaaet til Grunde i Sortehavet omkring August 1944. Besætningen var fremmed. M/S »Niel Mærsk« maa forudsættes at være gaaet til Grunde i Mozambique Strædet i 1942. Dette Skib skal have haft en af vore Kaptajner som Fører og 2 andre Danske om Bord. Alle tre meldes bjærget.

Om Nybygninger er intet nyt at meddele.

Som tidligere paapeget har Selskaberne 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 fremmede Valutaer ligeledes unddrager sig Bedømmelse, har Ledelsen set bort fra Regulering af de bogførte Kurser. Paa Garantiforskrivninger til den danske Krigsforsikring, ialt for D/S Svendborg ca. 3,723,703 Kr., og for D/S af 1912 ca. 4,447,882 Kr. er stadig intet afskrevet. Ej heller paa Selskabernes Forpligtelser overfor Krigsforsikringen for Løsere. Ved Regnskabsaflæggelsen tages for øvrigt de Forbehold, som de usikre Forhold gør naturlige.

I Betragtning af den lige siden Selskabernes Stiftelse

maalbevidst gennemførte Konsolidering og den Byrde, Formueskatten er for Aktionærer, har de to Bestyrelser ment at kunne imødekomme indtrængende Henstillinger m. H. t. Udbytteprocenten, ihvorvel Aarets Overskud ikke kan siges at hjemle denne, og det saaledes maa ske delvis paa Bekostning af ikke faste Reserver, hvilke jo, særlig i Fællesrederiet, er reduceret stærkt i Besættelsesaarene.

Mit i Fjor fremsatte Syn om Udsigterne for Tidehvervet efter nuværende Krig er ikke blevet ændret. Danmarks Handelsflaade vil være decimeret og ældet, og det vil udkræve Klogskab, Dygtighed og utrættelig Energi at genvinde Danmarks tidligere Stilling som søfarende Nation.

For indeværende Aar viser første Kvartal et betydeligt Driftsunderskud, dels som Følge af Forsinkelser og Ophold, dels fordi Skibene ligger stille af Mangel paa Kul. Skibene kan nu næppe ventes at komme i Gang, før Krigen i Europa er afsluttet og Tilførsler fremkommet. Da der maa vises rimeligt Hensyn over for Førere, Officerer og Besætninger, og Assurancen er dyr, er den tvungne Oplægning meget kostbar.

TO NYE UNDERDIREKTØRER I PROGRESS

To mangeaarige Medarbejdere i Dampskibsselskabet Progress, Prokuristerne *Hans Rasmussen* og *Ove Amsinck*, er i disse Dage blevet udnævnt til Underdirektører i Selskabet. Siden Skibsreder *Hugo Marx-Nielsens* Død for nogle Aar siden, har Skibsreder *Marius Nielsen* været Selskabets Ene-Direktør.

Samtidig er Befragter *Joh. Nielsen*, der ogsaa har været knyttet til Progress i mange Aar, blevet udnævnt til Prokurist.

DEN NY HAVNEBYGMESTER OG HAVNEVÆSENETS NY KONTORCHEF

Havnedirektør *Laubs* Død har forårsaget, at to nye Mænd rykker ind paa ledende Poster i Københavns Havn. Da daværende Havnebygmester *Mogens Blach* blev udpeget til Havnedirektør, og Havnevæsenets Kontorchef igennem en Aarrække, *Carl Winslow* samtidig meddelte, at han ønskede at trække sig tilbage, stod Havnebestyrelsen overfor at skulle udnævne saavel en ny Havnebygmester som en ny Kontorchef — Havnens to største Stillinger efter Havnedirektøren. Havnebestyrelsen har nu udpeget Ingeniør under Havnevæsenet *J. G. Rode* til Havnebygmester og Fuldmægtig i Ministeriet for offentlige Arbejder *Aage Hendrup* til Havnevæsenets Kontorchef.

I Modsætning til Havnedirektør *Mogens Blach*, der ved sin Udnævnelse til Havnebygmester i 1938 kom udefra — sidst fra Posten som Overingeniør ved Kampsax-Arbejderne i Persien — har den nye Havnebygmester tilbragt saa at sige al sin Ingeniør-Tid i Havnevæsenets Tjeneste. Civilingeniør *J. G. Rode*, der er 42 Aar gammel, blev polyteknisk Kandidat i 1926 og ansattes kort efter i Havnevæsenets Tjeneste. I en Del Aar har han været Leder af Havnebygmesterens tredje Afdeling, der under sig særlig har Broer og Projekteringer af Nyanlæg. Han har i de senere Aar været Havnedirektør *Blachs* nærmeste Medarbejder. Under ham har saaledes Projekteringen af den nye Langebro været henlagt. Civilingeniør *Rode* er bogstavelig talt vokset op inden for Københavns Havnevæsen.

Heller ikke den nye Kontorchef tiltræder sin Stilling uden Kendskab til Arbejdet i Havnen, idet han i otte Aar — i Tidsrummet fra 1935 til 1943 — var Sekretær i Havnebestyrelsen. Kontorchef *Aage Hendrup* er ligesom den nye Havnebygmester 42 Aar. Han blev juridisk Kandidat i 1931 og blev samme Aar Sekretær i Ministeriet for offentlige Arbejder, hvor han senere avancerede til Fuldmægtig. Samtidig med at han virkede som Sekretær i Havnebestyrelsen, beklædte han sin ministerielle Stilling.

Kontorchef *Hendrup* har i Aarens Løb været Medlem af forskellige Kommissioner, og han beklæder for Tiden Stillingen som Stedfortræder for Auditøren ved Statsbanerne.

PRINS AXEL FORMAND FOR »DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM I FREMMEDE HAVNE«

Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har holdt Generalforsamling. Formanden i den danske Afdeling, Admiral *Topsoe-Jensen*, udtalte i sin Beretning, at da man ikke havde haft Forbindelse med Broderforeningerne i de skandinaviske Lande, havde det været umuligt at afholde Fællesmøder.

Kassereren, *Grosserer Leth*, aflagde Regnskabet.

Foreningens Sekretær, Kommandørkaptajn *Pontoppidan* gav derefter en Oversigt over Hjemmene i Udlandet, hvoraf det bl. a. fremgik, at Sømandshjemmene i Cardiff og Rotterdam er helt ødelagte. Hjemmet i Marseille, der ogsaa var helt ødelagt, er under Reparation, men det skal foreløbig anvendes til andet Formaal. Hjemmene i Hamburg og Rouen staar saa vidt vides endnu. Det samme er Tilfældet med Hjemmet i Antwerpen, der trænger til en Hovedreparation eller Ombygning. Om Hjemmene i England høres meget lidt, men det vides dog, at de er i fuld Gang.

Formanden oplyste, at Statsliskudet for Finansåret 1944—45 var forøget med yderligere 2000 Kr.

Til Formand valgtes Admiral, Hs. kgl. Højhed *Prins Axel* i Stedet for Admiral *Topsoe-Jensen*, der ikke ønskede Genvalg. Endvidere genvalgtes Købmand *Axel B. Lange* og Kommandørkaptajn *Pontoppidan*. Revisorer blev Revisionsfirmaet *C. Jespersen*.

TO NYBYGNINGER FRA AALBORG VÆRFT

Paa Generalforsamlingen i Aalborg Værft oplystes det, at der i Aarets Løb er blevet omtrent færdigbygget to Nybygninger fra Værftet.

Af Aarets Driftoverskud, der med Overførsel fra forrige Aar udgør ialt 771.849 Kr. mod 828.892 Kr. for 1943, udbetales som i Fjor et Udbytte paa 5 pCt. Til den lovmæssige Reservefond henlægges 75.000 Kr. Til et ekstra Reservefond 200.000 Kr., mens der til en i Fjor oprettet Dispositionsfond til Imødegaaelse af Tab i Forbindelse med Krigsskader eller til Forbedringer henlægges 150.000 Kr. Desuden henlægges 30.000 Kr. til en Hjælpefond for Værftets Arbejdere og Funktionærer.

STORSTILET JUBILÆUMSGAVE

TIL INDENLANDSK SØMANDSMISSION

Afdøde Købmand *J. C. Albertsen* i Marstal havde i sit Testamente bestemt, at hans Ejendom, Villa »Aggershøj« ved Møllevejen i Marstal Landsogn, skulde stilles til Raadighed for velgørende Formaal. Nu meddeler »Ærø Folkeblad«, at de oprindelige Planer paa Grund af forskellige Forhold ikke har kunnet realiseres, men at Købmand *Albertsens* Døtre, Fru *Erna Wismer*, København, og Fru *E. Biering-Sørensen*, Næstved, har besluttet i Anledning af Indenlandsk Sømandsmissions 40 Aars Jubilæum paa Lørdag at skænke Missionen Ejendommen med tilhørende Have paa 1 Tønde Land til Anvendelse som Rekonvalescent- og Hvilehjem under Navnet »Købmand J. C. Albertsen og Hustrus Minde«. Gavens Værdi anslaaes til ikke under 60.000 Kr. Man regner med, at der i Villaen kan skaffes Plads til tolv Gæster ad Gangen. Til Hjemmets Drift har *Grosserer Carl Schepler* og *Hustrus Legat »Irmafonden«* stillet 4000 Kr. til Raadighed.

Villa »Aggershøj« har staaet ubeboet i et Aarstid, men Restaureringsarbejder er nu i fuld Gang, idet Ejendommen skal overdrages istandgjort og ubeheftet. Den vil i Begyndelsen af Juni blive aabnet som Rekreations- og Hvilehjem for farende Sømands Hustruer.

Københavns Havn stadig præget af Krigsforholdene.

Aarsberetningen for Københavns Havn foreligger Anu, og som det kunde ventes var Aaret 1944 atter stærkt præget af Krigsforholdene og de deraf følgende Vanskeligheder for Skibsfarten og Erhvervslivet.

Den Nedgang i Havnens Hovedindtægter — Skibs- og Vareafgifterne — som satte ind ved Krigens Begyndelse, er yderligere fortsat gennem Aaret 1944, hvorimod Forholdene har medført, at der har været øget Behov for Udnyttelse af Havnens Arealer, navnlig til Brændselsoplag, hvilket har medført en Stigning i Lejeindtægterne.

Den meget vanskelige Materialesituation har umuliggjort enhver ny Havneudvidelse, hvorfor man har maattet indskrænke sig til i det Omfang, hvori Materialer har kunnet fremskaffes at drage Omsorg for Havnens Vedligeholdelse, idet man har fortsat de nødvendige Reparations-, Eftersyns- og Oprensningsarbejder. Uddybninger i større Format er ikke foretaget, da man ikke har ment det forsvarligt at bruge Kul hertil.

Trods disse Vanskeligheder har der dog været Beskæftigelse til Havnens normale Arbejder- og Haandværkerstab, ca. 150 Mand.

Som bekendt har der saavel fra offentlig som fra privat Side i Aarets Løb været udfoldet store Bestræbelser for allerede nu at planlægge og forberede Beskæftigelsesarbejder i stor Stil til Gennemførelse umiddelbart efter Krigens Afslutning, for dermed at imødegaa den forventede store Arbejdsløshed.

Disse Bestræbelser har for Havnens Vedkommende givet sig Udslag i, at man har projekteret Beredskabsarbejder, som man haaber, det vil være muligt at gennemføre efter Krigens Afslutning. Disse Arbejder, som alle tilsigter en Forbedring og Udvidelse af Sydhavnen, omfatter:

- 1) Færdiggørelse af Arcalet mellem Belvederekanalen og Landvindingsgade,
- 2) Færdiggørelse af Tegllholmen og
- 3) Færdiggørelse af Sluseholmen.

Havnen har derved bestræbt sig for at løse sin Part af den Opgave, som maaske vil blive den vanskeligste efter Krigen, nemlig at skaffe Beskæftigelse til saa mange ledige Hænder som muligt samtidig med, at de paagældende Arbejder vil bidrage til at skaffe Arealer ved god Vanddybde for den Skibsfart, som det haabes igen under fredelige Forhold vil finde Vej til Københavns Havn.

Den milde Vinter medførte, at Havnevæsenets Isbryder »Væderen« ikke har været udrustet, hvilket i Forbindelse med de ringe Udgifter til Snekastning paa Havnens Arealer og omgivende Gader har betydet en Besparelse.

Oversigterne over Trafik- og Godsomsætning i Havnen vil i Lighed med de seneste Aar ikke fremkomme paa Grund af det gældende Forbud mod Offentliggørelse.

Større Arbejder

Anlæggelsen af Fiskerihavnen Syd for Slusedæmningen, der udføres som Beskæftigelsesarbejde, er nu næsten fuldført, idet det omfattende Vej- og Kloakeringsarbejde, der paabegyndtes i 1943, er skredet godt frem og ved Aarets Slutning var praktisk talt færdigt.

Baadeklubbernes Overflyttelse af Klubhuse til det opfyldte Areal er tilendebragt, hvorimod de til Fiskerne bestemte Arealer endnu ikke har kunnet bygges paa Grund af Materiale mangelen.

Endvidere er der i Aarets Løb — ligeledes som Beskæftigelsesarbejde — udført Chaussébrolægning af Tegllholmsgade paa Strækningen fra Tegllholmsbroen til Tegllholms Sydkaaj.

Lejemaal

Havnen har i 1944 ikke kunnet udleje større Arealer paa permanente Vilkaar, hvorimod Krigen og de dermed skabte unormale Forhold har bevirket, at der i betydeligt Omfang paa kort Frist er udlejet Arealer til Beredskabslagre af Brændsel eller andre af Krigen nødvendiggjorte Foranstaltninger, hvilket har givet Havnen en tiltrængt Erstatning for de svigtende Skibs- og Vareafgifter.

Havnens Aarsregnskab

Driftsregnskabet for Aaret 1944 udviser et noget ringere Resultat end Driftsregnskabet for Aaret 1943, jfr. efterfølgende Regnskabsoversigt.

Driftsindtægterne er steget fra ca. 8,250,000 Kr. til ca. 8,344,000 Kr. eller med ca. 94,000 Kr. Driftsudgifterne er steget fra ca. 8,447,000 Kr. til ca. 8,799,000 Kr. eller med ca. 352,000 Kr., medens Driftsunderskudet er steget fra ca. 196,000 Kr. til ca. 454,000 Kr. eller med ca. 258,000 Kr. Driftsunderskudet er afskrevet paa Reservefonden. I Driftsindtægterne saavel som i Driftsudgifterne er indeholdt et Beløb vedrørende Forrentning af Kapital i arbejdende Aktiver (for 1944: ca. 3.636 000 Kr.). I Driftsudgifterne er endvidere indeholdt Beløb vedrørende ordinære Afskrivninger, Henlæggelse til ordinære Afskrivninger, Afskrivninger paa Kurstab ved Optagelse af Obligationslaan samt Henlæggelse til og Forrentning af Pensionsfonden. De egentlige Driftsindtægter og Driftsudgifter andrager herefter for Aaret 1944 henholdsvis ca. 4,708,000 Kr. og ca. 3,858,000 Kr.

Stigningen i Driftsindtægter i Forhold til 1943 skyldes alene større Lejeindtægter af Havnens Ejendomme (og Materiel), idet de øvrige Hovedindtægtsposter alle udviser større eller mindre Nedgang.

Stigningen i Driftsudgifter i Forhold til 1943 fordeles sig paa samtlige Hovedkonti med Undtagelse af Renteudgiftskontoen, der udviser en Mindreudgift paa ca. 312.000 Kroner, idet Havnens 4 $\frac{1}{2}$ pCt. Obligationslaan paa 5 Mill. Kr. i September 1943 indfriedes gennem Optagelse af et nyt 4 pCt. Obligationslaan 1942—62 paa 12 Mill. Kr. Stigningen paa de øvrige Driftsudgiftskonti skyldes i Hovedsagen det stadig højere Lønniveau — derunder ekstraordinær Efterbetaling for skæve Helligdage, Mørkelægningsinspektion m. v. samt Merudgift paa Konti for Drift og Vedligeholdelse af Vandarealer, Bolværker og Kajmure samt Havnens flydende Materiel. Dertil kommer endelig som Følge af løbende Investeringer en stigende Forrentning af Kapital i arbejdende Aktiver.

Status ultimo 1944 balancerer med 99,500,000 Kr. eller med ca. 13.000.000 Kr. mere end ultimo 1943. Stigningen skyldes i Hovedsagen Optagelse af et 3 $\frac{1}{2}$ pCt. Obligationslaan 1944—1969 paa 15,000,000 Kr.

De nye Arbejder i Frihavnen

Paa Mødet i Havnebestyrelsen, hvor Havnedirektør *Mogens Blach* aflagde Aarsberetningen, behandlede man endvidere de tidligere omtalte Forslag til Modernisering af Kranmateriellet flere Steder i Frihavnen, forskellige Ombygningsarbejder paa Frihavnets Østmole m. m. Disse Forslag, der bl. a. forudsætter Ydelsen af et Laan paa 250,000 Kr. fra Københavns Havn til Frihavns-Aktieselskabet, blev efter anbefaling af Havnedirektør Blach enstemmigt tiltraadt. Det samme skete med Bevillinger paa 31,000 Kr. til Bygning af to Træpramme til Havnen og 35,000 Kr. til Kloakanlægget paa Sluseholmen samt et Forslag om forlænget Efterindtægt for Enker, hvis Mænd er døde som Følge af Tilskadecomst i Tjenesten i Tidsrummet fra 1940 til 1943.

Mørkt Regnskab for i Aar

I sine Kommentarer til Beretningen forberedte Havnedirektør Blach Tilhørerne paa, at Regnskabet for i Aar vilde komme til at stille sig endnu meget mørkere end i Fjor. Medens Regnskabet for sidste Aar havde det Lyspunkt, at Havnens Lejeindtægter var steget meget betydeligt, var der nu sket det, at flere Lejemaal var blevet opsagt, og selv om dette ikke havde faaet Indflydelse paa Regnskabet for Aarets første Kvartal, vilde det vise sig senere paa Aaret. Samtidig var Afgifterne paa Skibe og paa Varer i Aarets første 3 Maaneder gaaet ned med 55 pCt. sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor.

DET DANSKE KULKOMPAGNI: 6 pCt.

Bestyrelsen for Det danske Kulkompagni meddelte, at Nettooverskudet for 1944—45 efter Afskrivninger og Henlæggelser andrager 530.945 Kr. Hertil kommer Overførslen fra det forrige Aar, 377.783 Kr. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at der henlægges 200.000 Kr. til Survey- og Reparationskonto (Skibe). I Udbytte til Aktionærerne udbetales 6 pCt., og til næste Aar overføres 196.554 Kr.

Nettooverskudet for det foregaaende Aar var 788.722 Kr., og der udbetaltes 7 pCt. Udbytte. Overskudet er saaledes 257.777 Kr. mindre denne Gang end for 1943—44.

MOTORSKIBET »ANN HELEN CLAUSEN« FORLIST

Motorskibet *Ann Helen Clausen* af Kolding, tilhørende Rederiet C. Clausen i Svendborg er forlist efter en Eksplosion undervejs til Brunshus, Illumø og Helnæs, Skibet var paa 265 BRT.

Af Besætningen er Maskinmester *Secher* fundet dræbt i Maskinrummet. Tre saarede, Maskinmester *Mathiesen*, Svendborg, der har faaet Læsioner i Hovedet og Armene og brækket det ene Ben, Styrmand Rasmussen, Skaarup, der har Læsioner i Hovedet, og Jungmand *Gunnar Petersen*, Haderslev, der har faaet læderet Arme og Ryg, er indbragt paa Assens Amtssygehus.

Iøvrigt savnes Kaptajn *Baagø Hansen*, Svendborg, og Kaptajn *With*, hjemmehørende i København, der var med som Passager, og 1. Styrmand *Normann Jensen*, Esbjerg.

Motorskibet »Ann Helen Clausen« var et nyt Skib, bygget af Staal i Svendborg 1943. Det maalte 265 BRT. og 330 Tons d.v.

Kaptajn *Gudmond Baagø Hansen* var født i Svendborg og vilde til Sommer være fyldt 50 Aar. 14 Aar gammel gik han til Søs og sejlede paa Langfart med danske Sejlskibe, bl. a. Fuldskibet »Hippalos«, indtil han i 1919 gik paa Navigationsskole i sin Fødeby. Senere har han sejlet som Styrmand i danske Damp- og Motorskibe.

Styrmand *Normann Halvor Jensen* var 34 Aar gammel og hjemmehørende i Nordby paa Fanø. Han fik sin praktiske Uddannelse i Barkskibet »Zusanne« og forskellige af Rederiet J. Lauritzens Skibe. Efter i 1935 og 36 at have taget Eksamen fra Fanø Navigationsskole sejlede han som Styrmand i Rederierne »Dania« og J. Lauritzen, indtil han nu under Krigen, da Størstedelen af de store Skibe kom uden for Rederiernes Kontrol, søgte over i Smaaskibsfarten.

Kaptajn *Helmuth Walter With* var født i København 1905 som Søn af Købmand C. With. Han begyndte Sømandslivet om Bord i Skoleskibet »Viking« og sejlede senere med forskellige danske Sejlskibe. Efter i 1929 og 30 at have taget Eksamen fra Københavns Navigationsskole

sejlede han først som Styrmand i Rederiet J. Lauritzen og senere som Styrmand og Skibsfører i C. Clausens Rederi.

SVENSK VURDERING AF DEN AMERIKANSKE SKIBSBYGNING

Chefen for Eriksberg mek. Verkstad i Göteborg, Direktør *Gunnar Engberg*, er vendt hjem efter et længere Ophold i Amerika, hvor han har fungeret som teknisk Raadgiver for en international Forretningskonference med Deltagelse fra 52 forskellige Nationer. Direktør Engberg benyttede Lejligheden til indgaaende at studere den amerikanske Skibsbygning for at erfare, i hvilken Udstrækning dens Midler og Metoder kan overføres til europæiske Værfter.

Efter Hjemkomsten har Direktør Engberg udtalt, at man, hvad den store Tonnageproduktions Indvirkning paa Rederieringen angaar, ikke maa undervurdere Kvaliteten af de amerikanske Skibe, hvad man er tilbøjelig til i Sverige og Europa i det hele taget. Det er en kendt Sag, at Bygningen af Træskibe mislykkedes for Amerikanerne under forrige Verdenskrig, men det maa man tilskrive den Omstændighed, at det var vanskeligt at skaffe Træ frem, der egnede sig til Formaålet, ligesom man i Hastværket ikke gav sig Tid til at faa Træet ordentlig tørret. De Jernskibe, der blev bygget dengang, væsentligt ved Hog Island, maa siges at være velbyggede. De blev aldrig populære, tunge og uden Spring, som de var, men fuldt anvendelige var de.

Direktør Engberg fortsatte med at udtale, at der har været sagt, at mange af de nu byggede amerikanske svejsede Skibe revner, men man maa huske, hvor stort et Antal Skibe, der bygges. Direktøren fortæller, at det vilde have taget Sverige 100 Aar at bygge et lignende Antal Skibe med Landets nuværende Værftskapacitet.

Naar man ved, hvilke Vanskeligheder der er forbundet med Svejsning af Skibe, og hvilken Omhu der maa udvises for at naa et godt Resultat, forekom det Direktør Engberg mere bemærkelsesværdigt, at Amerikanerne med den forcerede Produktion har klaret sig saa godt, som Tilfældet er.

Man har kunnet konstatere, at Revnedannelsen, naar den forekommer, for Størstedelen skyldes det forcerede Arbejdstempo. Svejsningen af et Skib bør foregaa i en bestemt Rækkefølge, saaledes at man udelukker Spændingen i Konstruktionen. Under Konkurrencen om den korteste Tid paa Beddingen mellem de nyanlagte Værfter gav man sig ikke Tid til at tage Hensyn til denne Rækkefølge. Det er imidlertid givet, at man nu har lært af de Fejltagelser, som er forekommet, og at langt den overvejende Del af Tonnagen er gode Skibe.

Om Liberty-Skibene anfører Direktør Gunnar Engberg, at Amerikanerne helst vilde have dem udstyret med Turbiner, men Vanskelighederne ved at fremstille disse i tilstrækkelig stort Antal paa kort Tid bevirkede, at Skibene blev forsynet med Stempel-

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

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

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

maskiner, hvis Fabrikation kunde spredes over en lang Række Virksomheder, spredt ud over hele Amerika. Victory-Skibene, Tankskibene og de fleste andre Skibe har Turbiner. Dieselmotorer forekommer kun i ringe Udstrækning. De kræver et bedre uddannet Mandskab om Bord, end man kunde overkomme at uddanne paa den korte Tid, der var til Raadighed. Direktør Engberg fortæller videre, at et af de store amerikanske Rederier, der ikke stod fremmed over for Dieseldrift, nu har to 20.000 Tonnere under Bygning for Turbinedrift og med næsten 100 Atmosfærers Tryk paa Kedlerne. Man venter, at disse Anlæg skal vise sig at være lige saa økonomiske som Dieselmotorerne.

Til sidst fortalte Direktør Gunnar Engberg, at Nordmændene gennem Nortraships Kontor i New York faar rig Anledning til at studere de amerikanske Skibe. En Del af de norske Skibstab er jo — som bekendt — blevet erstattet af amerikanske Skibe, som Nortraship driver for egen Regning. Saaledes faar Nordmændene bedre Lejlighed end nogen andre til at skaffe sig Erfaringer om disse Skibe.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk-Norsk Dampskibsselskab sælger M/S »Energi«

Det Dansk-Norske Dampskibsselskab (Skibsreder R. A. Robbert) har solgt Motorgaleasen »Energi« til Skibsreder Harald Nissen, Dampskibsselskabet Atalanta. Overtagelsen sker i de nærmeste Dage.

»Energi«, der er bygget i Holland 1906 af Staal, maaler 93 Brutto Tons og er paa 150 Tons d.w. Den har tidligere været hjemmehørende i Svendborg, men blev for godt et Par Aar siden købt af Dansk-Norsk, efter at Selskabet ved Forlis havde mistet sin eneste Damper »Niels R. Finsen«. Selskabet er stadig Ejer af den noget større Motorgalease »Vikings«.

Dødsfald

Skibsfører *Johan Hansen*, St. F. »Hebe« af Dragør, er ifølge Meddelelse gennem Røde Kors afgaaet ved Døden i Tyskland d. 10. Marts, 30 Aar gammel.

FRA SØRETERNE

Krigsforsikringen blev frifundet

D.F.D.S. havde ved Sø- og Handelsretten krævet Krigsforsikringen for danske Skibe dømt til at betale 12.022 Kr. i Erstatning, fordi Selskabets Damper »Olaf« den 13. Juli 1942 i Konvoj i udenlandsk Farvand havde mistet et Anker med 50 Favne Kæde. D.F.D.S. gjorde gældende, at Krigsforsikringen maatte hæfte for Skaden, da Damperen efter Ordre havde maattet ankre op paa Grund af Krigsfare.

Sø- og Handelsretten gav Krigsforsikringen Medhold i, at Opankringen ikke har frembudt Fare for Ankertab paa Grund af Forholdene, idet der efter Rettens Opfattelse maatte kræves, at der havde foreligget en konkret Krigssituation, for at Tabet skulde kunne kræves dækket af Forsikringen. Denne blev derfor frifundet, og D.F.D.S. dømt til at betale 800 Kr. i Omkostninger.

Mindre Beskadigelse i Stege Havn

Stege Havn havde ved Sø- og Handelsretten krævet Skibsreder *Julius Boas*, Nysted, som Reder for M/S »Fanny« af Nysted dømt til at betale 1195 Kr.

Den 6. Marts 1944 paasejlede »Fanny« en Duc d'Albe i Stege Havn, og den knækkede lige ved Bunden, saaledes at den maatte erstattes med en ny. Det kostede det nævnte Beløb, 1195 Kr. Havnen gjorde gældende, at Skaden var opstaaet paa Grund af Fejl ved Manøvrering af Skibet, men Retten fastslog i den afsagte Dom, at det ikke er godtgjort, at der er begaaet Fejl, hvorfor Rederen blev frifundet, og Stege Havn skal betale 250 Kr. i Sagsomkostninger.

PERSONALIA

60 Aar

Forleden fyldte en inden for Fyretaten kendt og afholdt Mand, Distriktsfyrmester *G. Martens Petersen*, Hals, 60 Aar. Fyrmester Martens-Petersen har efter endt Soldatertid gjort Tjeneste i Marinen som Reserveløjtnant 1 Aar, hvorefter han fik Ansættelse i Fyrvæsenet som Fyrassistent ved Due Odde S. Fyr Juli 1912—1916, Hanstholm 1916—1920, hvorefter han udnævntes til Fyrmester paa Hyllekrog 1920—27 og Rubjerg Knude 1927—1939, da han blev udnævnt til Distriktsfyrmester ved Hals, i hvilken Stilling han stadig gør Tjeneste.

50 Aar

Paa Onsdag — den 2. Maj — fylder Skibsfører i Det østbornholmske Dampskibsselskab, Kaptajn *I. M. Clausen*, der har sit Hjem i Neksø, 50 Aar.

Kaptajn Clausen er velkendt blandt utallige Bornholms-Rejsende, og han er meget afholdt, takket være sit gode Humør, sin Elskværdighed og Hjælpsomhed. Hertil kommer, at han er en dygtig Sømand.

Statsautoriserede Skibsmæglere

Gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart er der meddelt *Harald Peter Cleemann* Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i Aabenraa med Forpligtelse til at have Forretningslokale eller i Mangel heraf Bopæl i nævnte By.

Ligeledes gennem Ministeriet for Handel, Industri og Søfart er der meddelt *Erik Anders Vilhelm Holm* Beskikkelse som statsautoriseret Skibsmægler i København med Forpligtelse til at have Forretningslokale eller i Mangel heraf Bopæl i nævnte By. Beskikkelsen er gældende, saalænge han er knyttet til Firmaet Marius Nielsen & Sønns Skibsmæglerafdeling i København.

25 Aars Jubilæum

Prokurist *Max Kurzenberger* kan paa Tirsdag — den 1. Maj — fejre 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Rederiet J. Lauritzen.

Prokurist Kurzenberger begyndte sin Virksomhed i Rederiet som Befragter ganske kort Tid efter, at Rederiet havde faaet leveret sine første 11 Nybygninger efter sidste Verdenskrig og saaledes var i Stand til at paabegynde Genopbygningen af sin Virksomhed. Han blev hurtigt Leder af U.K./Continent- og Kulbefragtingen samt af Rederiets Bananfart fra Canarie Øerne til Nordafrika og blev udnævnt til Prokurist i 1934. Udover at have varetaget Befragtingen med en sjælden Interesse og Dygtighed har Prokurist Kurzenberger betydet meget for Rederiet ved Uddannelsen af en Række unge Mennesker, som senere har gjort god Fyldest.

Søværnet

Kontorist *Volmer Buris Hoff-Jensen* og Kontorist *Per Ove Krogh-Madsen* er udnævnt til Kontorassistenter i Søværnet.

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der i denne Maaned er opnaaet følgende Eksamenresultater:

I Aarhus: Til Motorpasserprøven indstilledes 16 Eksaminander, men der mødte kun 10, som alle bestod. Til Maskinpasserprøven indstilledes 25 Eksaminander, hvoraf de 22 mødte. 19 bestod. Til den almindelige Maskinisteksamen indstilledes 44 Eksaminander sig, og heraf bestod de 43. Følgende Elever fik tilstaaet Præmie af det til Direktøren for Maskinistundervisningen af Julius Skrikes Stiftelses Midler bevilgede Beløb: *Aage Amtorp, Tage Frandsen og Ernst Kurt Urban*.

I Odense: Til Motorpasserprøven indstilledes sig 35 Eksaminander. Der mødte 31, som alle bestod. Til Maskinpasserprøven indstilledes sig 7 Elever, men der mødte kun 5, som alle bestod. Til den almindelige Maskinisteksamen indstilledes sig 45 Eksaminander. Der mødte 44, og 39 bestod. Elev *Ernst Viggo Christiansen* fik tilstaaet Præmie af det til Direktøren for Maskinistundervisningen af Julius Skrikes Stiftelses Midler bevilgede Beløb.

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 NYHOLE

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kulvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone«

Telefon Central 12057

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD

Ed.

EM. Z. SVITZERS BJEGRNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

REDERI, OG HANDELSSELSKABET MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 26. April 1945.

Nr. 17.

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

Længden angives fra Greenwich Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs 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.

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

808. Danmark. Smaalandsfarvandet. Næstved. Oplysninger om Havnen.

Position. c. $55^{\circ} 13',6$ N. $11^{\circ} 45',7$ E.

Detailer. 1. N.-lige Halvdel af Næstved Gamle Havn er blevet opfyldt.

2. Det 1,5 m dybe Løb E. for Søndre-Havnebassin er blevet opfyldt.

Kort Nr. 164.

Publikationer. Havnelods, Side 164.

809. Danmark. Store-Bælt. Nakskov Fjord. Albuen Fyr ENE. Vragafmærkning atter i Orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 15/764 1945 udgaar.

Position. $54^{\circ} 50'$ ($50''$) N. $10^{\circ} 58'$ ($53''$) E., c. 1500 m 41° fra Albuen Fyr.

Detailer. Den paa Vraget paa ovennævnte Plads anbragte elektriske Blinklanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, er atter tændt og i Orden.

Den midlertidigt anbragte klare Lanterne er fjernet.

Kort Nr. 144, 142 og 140.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

810. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev E. Oplysning om Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/734 1945.

Position. c. $56^{\circ} 04',7$ N. $11^{\circ} 15',5$ E., c. 1,3 Sm 95° fra Sjællands Rev Fyr.

Detailer. Mindste Dybde over Vraget, der ligger sunket i 19—20 m Vand paa ovennævnte Plads, er c. 10 m.

811. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev NE. t. N. Oplysning om Vrags Plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 15/766 1945.

Rettet Position. $56^{\circ} 09' 40''$ N. $11^{\circ} 18' 35''$ E., c. 6 Sm 33° fra Sjællands Rev Fyr.

Kort Nr. 103, 102 og 100.

812. Danmark. Kattegat. Hjelms Fyr NE. Skibsfartshindring rapporteret.

Position. c. 56° 12½' N. 10° 56½' E., c. 6½ Sm NE. for *Hjelms Fyr*.

813. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/511 1945.

Position. c. 56° 40',4 N. 8° 14',0 E.

Detaller. Lystønden *Sælhundeholm Løb Nr. 2* er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

814. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Tilsanding.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/246 1945.

Position. c. 57° 35',6 N. 9° 57',7 E.

Detaller. Ved E.-Siden af *Hirtshals Havn*s W.-Mole er sket en Tilsanding W. for NW.-Enden af *Pier II*. Dybden ved W.-Molen er enkelte Steder aftaget til 2,6 m; 4 m Kurven findes 12 m fra Molen og 4,7 m Kurven c. 20 m fra Molen.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

815. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 196 af 12. Maj 1938 angaaende Sejlads gennem Oddesundbroen.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/1570 1938.

Position. Oddesundbroen: c. 56° 34',8 N. 8° 33',6 E.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 13. April 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af Bestemmelserne i § 6, Stk. 3, i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, og kgl. Anordning Nr. 190 af 8. Juli 1926 angaaende Regler til Betyggelse af Sejladsen i indre Farvande bekendtgøres herved efter Samraad med Marineministeriet følgende:

§ 1.

I § 7 i Bekendtgørelse Nr. 196 af 12. Maj 1938 angaaende Sejlads gennem *Oddesundbroen* foretages følgende Tilføjelse:

Brofaget 5—6, umiddelbart Øst for Gennemsejlingsfaget, er som Følge af Anbringelse af automatiske Strømmaalere spærret for al Gennemsejling.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

Publikationer. Danske Lods II, Side 51, Linie 45.

816. (T). Danmark. Bestemmelser om Smaaskibes og Fiskerfartøjers Anløb af danske Havne.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/611 1945.

Detaller. Udover de i ovennævnte E. f. S. nævnte Steder, er det nu tilladt Fartøjer i Smaaskibsfarten og Fiskerfartøjer ogsaa at anløbe følgende Havne:

1. *Sjælland:*

Lautrup Havn, Dragør, Masnedsund, Næstved, Mullerup, Holbæk, Kyndby, Roskilde, Frederikssund, Frederiksværk.

2. *Masnedø:*

Havneanlæggene paa *Masnedø*.

3. *Falster:*

Orehoved.

4. *Lolland:*

Sakskøbing.

5. *Langeland:*

Dagelykke.

(Udenrigsministeriet, den 24. og 28. Februar samt 3. og 11. April 1945.)

Tillæg.

I. Østersøen.

817. (T). Sverige S.-Kyst. Kullagrund. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.

Position. c. 55° 18' N. 13° 16' E.

Detaller. Kullagrund Lys- og Fløjtetønde, SW. for *Smygehuk*, er midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 16/1115. Stockholm 1945.)

818. Sverige. Gotland N.-Kyst. Kappelshamn Havn. Fortøjningsstenkiste repareret. Sømærke inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/697 1944 udgaar.

Position. 57° 51' 09" N. 18° 47' 00" E.

Detaller. Den udfor *Kappelshamn* Havnekaj paa ovennævnte Plads beliggende Fortøjningsstenkiste er nu repareret. Stagen, der midlertidigt var udlagt tæt E. for Stenkisten, er inddraget.

(U. f. s. Nr. 16/1113. Stockholm 1945.)

819. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn. Ponton og Bøjer midlertidigt udlagt.

Tidspunkt. Indtil 1. December 1945.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Anledning af forskellige Undersøgelser i *Stockholms* Havneomraade og i den indre Del af *Stockholms Skærgaard* er udlagt en Ponton paa c. 37 m Længde samt en Lystønde og 1 Tønde paa følgende Steder:

- a) Pontonen: I *Stockholms* Havn ved *Danvikskanalens* Mundings S.-Side. Paa Pontonens N.-Ende er anbragt en Blinklanterne, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s.
- b) En rødmalet Lystønde, der viser hvidt, fast Lys paa c. 59° 23',0 N. 18° 26',7 E., i *Solöfjärd*.
- c) En rødmalet Tønde paa 59° 24' 45" N. 18° 25' 48" E., i *Trällhavet* udfor *Oxdjupet*. Undersøgelserne fortsættes til 1. December 1945.

(U. f. s. Nr. 16/1112. Stockholm 1945.)

820. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.

Detaller. Samtlige svenske Fyr N. for 60° 50' N. er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 16/1111. Stockholm 1945.)

821. Tyskland. Wester-Markelsdorf Fyr NW. t. W. Vrag.

Position. c. 54° 35',3 N. 10° 55',5 E.

Detaller. Et Vrag, af hvilket Bak og Bro rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 24. April 1945.)

822. Tyskland. Wester-Markelsdorf Fyr NW. Vrag.

Position. c. 54° 37½' N. 10° 52½' E., 8—9 Sm 139° fra *Keldsnor* Fyr.

Detaller. Et Vrag, der rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

Anm. Vraget er muligvis identisk med det i E. f. S. Nr. 17/821 1945 nævnte Vrag.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 24. April 1945.)

823. Tyskland. Wester-Markelsdorf Fyr WNW. Vrag.

Position. c. 54° 35',0 N. 10° 53',0 E.

Detaller. Et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket Mastetoppen rager op over Vandet, er foreløbigt afmærket med en Farvandsbøje.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 25. April 1945.)

824. Tyskland. Gabels Flak E. Vrag.*Position.* c. 54° 31',3 N. 10° 30',2 E.*Detaller.* Et Dampskib, af hvilket Mast og Bro rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

Et Advarselsfartøj er midlertidigt udlagt ved Vraget.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 24. Marts 1945.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**825. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Vrag. Advarsel.***Position.* Toldbodkammerbygningens N.-Ende: 55° 40' (41") N. 12° 35' (47") E.*Detaller.* I Hovedløbet gennem Københavns Havn er sænket 2 Skibe, som ligger til Hinder for Sejladsen. Det ene Vrag ligger fra Kajen i *Havnegade* — ved N.-Enden af Toldbodkammerbygningen — og over mod det NE.-lige Hjørne af *Wilders Plads* i en Afstand af c. 50 m fra dette.Det andet Vrag ligger c. 15 m fra Kajen fra den S.-lige Del af *kgl. grønlandske Handels Plads* i Retning NNW.—SSE. og c. 100 m NE. for det første Vrag.

Om D a g e n er der hængt en sort Kugle paa S.-Enden af det første Vrag og en sort Kugle paa N.-Enden af det andet Vrag. Om N a t t e n erstattes disse Kugler af grønne Lanterner.

Anm. Der maa udvises stor Forsigtighed ved Passage af Vragene.

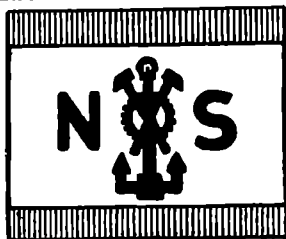
(Havnekaptajnen, København, 24. April 1945.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**826. Danmark. Kattegat. Røsnæs Puller NNE. Undervandshindring rapporteret.***Position.* c. 55° 50½' N. 10° 55' E., c. 6 Sm NNE. for *Røsnæs Puller*.*Detaller.* Et Skib med c. 4,2 m Dybgaaende rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa ovennævnte Plads.**827. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning kan ikke forventes at være i Orden. Advarsel.***Position.* Odense: c. 55° 24',5 N. 10° 23',2 E.*Detaller.* Afmærkningen i *Odense Fjord* kan indtil videre ikke forventes at være paa Plads og i Orden.**828. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Vrag.***Position.* c. 56° 42',5 N. 10° 26',5 E., c. 3 Sm 93° fra *Als Odde* Forfyr.**829. (T). Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib midlertidigt inddraget. Vintersømærke udlagt.***Position.* c. 56° 46',0 N. 11° 51',8 E.*Detaller.* *Anholt Knob* Fyrskib er midlertidigt inddraget. Et Vintersømærke er udlagt paa Pladsen.**830. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Anduvning. Vrag.***Position.* c. 57° 25',2 N. 10° 35',6 E.*Detaller.* Et Dampskib er sunket paa ovennævnte Plads, c. 350 m 250° fra *Frederikshavn Lys- og Fløjtetønde*. Master, Skorsten og Overbygning rager op over Vandet.**831. (T). Danmark. Kattegat. Skagen. Lodsfartøj indtil videre ikke paa Station.***Position.* *Skagen*: c. 57° 43' N. 10° 36' E.*Detaller.* Lodsmotorskibet ved *Skagen* er indtil videre ikke paa Station.

DANSK SØFARTS TIDENDE



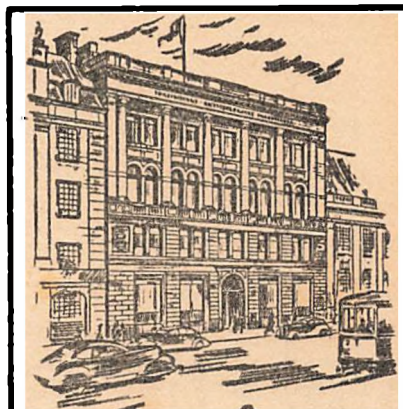
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



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*

SKANDINAVIA

Køngens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELE. 1269**A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG

KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s**HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDEØresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.**SIMONSEN & MØLLER**STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**EINAR SCHMITH**

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

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

IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 - KØBENHAVN K.Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
MarinekikkerterIndehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere
Forlans W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 17

FREDAG 4. MAJ 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FRAGTBERETNING

To af Hovedaktørerne i det mægtige Drama, vi er Vidner til, har med faa Dages Mellemrum forladt Skuepladsen. Medens Præsident *Roosevelts* Efterfølger kun er lidet kendt af den store Offentlighed, saa er den nye tyske Statschef, Storadmiral *Dönitz*, kendt som den Tysker, der har været den drivende Kraft i Ubaadskrigen imod de Allieredes Skibsfart, og det vil blive spændende at se, om netop hans Valg til Hitlers Efterfølger, hvilket i hvert Fald for Udenforstaaende har været noget af en Overraskelse, har symptomatisk Betydning.

Iøvrigt er det naturligvis den politiske og militære Udvikling paa den europæiske Krigsskueplads, der fanger Interessen, men der er dog mange andre Faktorer, der fortjener Opmærksomhed. Saaledes meddelles for nogle Dage siden fra Washington, at et Lovforslag om Realisation af hele den under Krigen i U. S. A. byggede Handelsflaade var indbragt i Repræsentanternes Hus. Hele U. S. A.'s Skibsfartspolitik i Efterkrigstiden synes at være i Støbeskeen, og Behandlingen af det Lovforslag, som nu er forelagt Congressen, vil derfor være noget af en Retningsviser for, hvilke Linier U. S. A. vil følge i sin Skibsfartspolitik i Tiden efter Krigen, og det siger sig selv, at den Politik, en økonomisk Stormagt som U. S. A. agter at følge, vil influere paa Udviklingen i hele Verden.

Om Forholdene paa de oversøiske Fragtmarkeder foreligger der stadig kun sporadiske Oplysninger. Amerikanerne har ogsaa i den forløbne Uge frigivet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika og for Malm fra Brasilien og Sukker fra Cuba til Golfen og Northern Range. Der er ligeledes frigivet Tonnage for Salpeter fra Chile til Golfen og for Malmlaster fra Indien og Sydafrika til Northern Range. Tansporter til og fra Argentina er, da Landet nu er krigsførende, delvis kommet under Kontrol. Det kan saaledes nævnes, at Raten for Salpeter fra Chile til Buenos Aires er fastsat til \$15, d. v. s. den samme Fragt, der i lange Tider har været betalt for Kullaster mellem de to Lande, men det tilføjes dog i Meddelelserne herom, at neutrale Skibe kan opnaa mere.

Englænderne har som sædvanligt sluttet adskillige Skibe for Kul fra Østkysten og Wales til Azorerne, Gibraltar o. s. v. til uforandrede Rater, ligesom ogsaa Saltfarten fra Spanien til Calcutta har faaet en enkelt Damper til uændret Rate. Endvidere har der været gjort nogen Forretning i Fosfat fra Casablanca til Sydafrika til gammelkendte Rater.

Fra River Plate er sluttet Korn til Callao til den lidt højere Rate af \$45. Til Eire noteres uforandret Rate, der ligger mellem \$105 og \$120. Buenos Aires/Lissabon skal være gjort til den lidt lavere Rate af \$95.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig uden større Ændringer. Bunkermanglen bliver, efterhaanden som Tiden gaar, og der ikke kommer nye Tilførsler, mere og mere prekær, og det er derfor kun yderst faa Forretninger, der gøres. For Smaaskibe er der lidt Forretning i Brunkul fra østjyske

Havne til forskellige Destinationer. Raterne, der betales, er de af Fragnævnet fastlagte.

BØRSKUPPET MOD »MYREN« MISLYKKEDES

Generalforsamlingen i Dampskibsselskabet *Myren* gvar imødeset med stor Interesse, fordi det var blevet kendt, at en Kreds af Børsfolk ønskede at trænge sig ind i Bestyrelsen med en Aktieudvidelse for Øje. Dette Spørgsmaal har været udførligt behandlet i *Dansk Søfarts Tidende*, og Dampskibsselskabet havde til alle sine gamle Aktionærer udsendt et Brev med Anmodning om Støtte i den Kamp, der kunde ventes paa Generalforsamlingen.

Kupforsøget blev en eklatant Fiasko, og selve Generalforsamlingen fik et ret usædvanligt Forløb, idet Hovedslaget mellem Aktionærgruppen og Bestyrelsen udkæmpedes inden Dirigentvalget. Da man langt om længe naaede frem til Afstemning om Dirigenthvervet, viste det sig, at Bestyrelsen mønstrede de fleste Stemmer, og i Konsekvens heraf opgav Aktionærgruppen at føre sine Krav frem.

Bestyrelsen foreslog Højesteretssagfører *Emanuel Christensen* valgt til Dirigent, medens Aktionærgruppens Talsmand, Landsretssagfører *Erik Øigaard*, foreslog Højesteretssagfører *Leif Gamborg*, der havde taget Plads ved Siden af Direktør *Poul Glindemann*, som var Hovedmanden i Aktionen.

Ved Afstemningen faldt 1447 Stemmer paa Højesteretssagfører *Emanuel Christensen*, medens Højesteretssagfører *Gamborg* fik de 1310 Stemmer, som Gruppen eller Grupperne altsaa mønstrede. Dermed var Spændingen udløst, og Forsøget paa at erobre Bestyrelsespladser maatte naturligvis opgives. Den egentlige Del af Generalforsamlingen blev hurtigt afviklet og Bestyrelsespladserne besat efter Ledelsens Forslag.

FRIHAVNSAKTIESELSKABETS GENERALFORSAMLING

Københavns Frihavns Aktieselskab har holdt Generalforsamling.

Den fungerende Formand for Bestyrelsen, Direktør *W. Mønsted*, aflagde Beretning og Regnskab. Han berørte kort Frihavnselskabets 50 Aars Jubilæum i Fjor. Trafikken havde været nedadgaaende, og dette Forhold i Forbindelse med Gratialet til Personalet i Anledning af Jubilæet samt en meget betydelig Æ Conto Betaling, ca. 220,000 Kr. til Krigsforsikringen af Løsøre og Krigsforsikringen af Bygninger for Industri, Haandværk og Handel i Forbindelse med den Omstændighed, at den sydlige Del af Havnen i ca. 3 Maaneder var uden elektrisk Strøm, hvilket medførte forøgede Omkostninger og reduceret Arbejdsevne, har bevirket, at det regnskabsmæssige Resultat er blevet saa daarligt, at der ikke vil kunne udbetales Udbytte for 1944.

Ombygningen af 7 Portalkraner paa Østmolen blev tilendebragt i Aarets Løb, og man har vedtaget at foretage en Ombygning af Østmolens sydligste Kajstrækning.

Udsigterne for indeværende Aar tegner sig for Øjeblikket lidet gunstige.

I Regnskabet viser Gevinst- og Tabskontoen et Overskud paa 17,750 Kr., der udbetales ingen Dividende. Overskudet føres sammen med Saldoen fra forrige Aar over til næste Aars Regnskab med 110,793

Kr. Blandt de største Poster paa Indtægtssiden er Brutto-Indtægten ved Driften 4,715,299 Kr., og Fartøjsafgifter 119,620 Kr. Paa Udgiftssiden figurerer Honorarer og Lønninger med 2,150,000 Kr., Afdrag paa Driftslaan 360,482 Kr., Renteudgifter 482,883 Kr., Elektricitet og Varme 404,262 Kr., Vedligeholdelse af Bygninger m. m. 384,259 Kr., almindelige Driftsudgifter 475,869 Kr. samt det i Beretningen omtalte à Conto-Bidrag for Krigsforsikring 219,343 Kr. og Jubilæumgratualer 130,248 Kr.

Den samlede Balance paa Gevinst- og Tabskontoen er 4,855,163 Kr. Status balancerer med 20,727,261 Kr. Paa Aktivsiden er det samlede Anlæg opført med 18,860,681 Kr., og paa Passivsiden er den største Post Amortisationen af det samlede Anlæg 9,504,464 Kr.

Der blev uden Diskussion givet Decharge, og til Bestyrelsen genvalgte fhv. Arbejdsdirektør Vater.

Revisorerne blev ligeledes genvalgte.

»ORIENT«S SKIBE ALLE UDEN FOR KONTROL

Paa Dampskibsselskabet »Orient«s Generalforsamling oplyste Formanden, Højesteretssagfører Knudtzon, bl. a. i sin Beretning:

Det forløbne Aar har formet sig paa samme Maade som de tre foregaaende. Ingen af Skibene har været under Selskabets Kontrol, ligesom der ingen Forbindelse har været med Skibene, hvorfor Regnskabet er opgjort med nødvendigt Forbehold.

Driftsregnskabet for 1944, der alene omfatter den mindre Del af Selskabets Indtægter og Udgifter, som Bestyrelsen har Kendskab til, giver derfor kun et ufuldstændigt Billede af Virksomhedens Forløb. Heller ikke Status pr. 31. December 1944 er et fyldestgørende Udtryk for Selskabets Stilling ved Aarets Udgang. Samtlige Skibe er — uden at Afskrivninger er foretaget — optaget til samme Beløb som de fire foregaaende Aar.

Der er i 1944 indtjent Renter og Udbytte i fremmede Selskaber m. v. til Beløb 101,160 Kr. Administrationsudgifter andrager 122,926 Kr., og diverse Udgifter vedrørende Skibene 20,875 Kr.

Bestyrelsen foreslaar, at Dispositionsfondens 255,450 overføres til Driftsregnskabet, og at der deraf udbetales et Udbytte paa 4 pCt., hvorefter Restbeløbet overføres i ny Regning.

Paa Generalforsamlingen fratraadte Generalkonsul H. Gether, og den ledigblevne Plads besattes ikke, saaledes at Bestyrelsen nu kun tæller 4 Medlemmer.

DAMPKIBSSELSKABET AF 1912

Dampskibsselskabet af 1912 har afholdt Generalforsamling med Overretssagfører Stakemann som Dirigent. Skibsreder A. P. Møller aflagde Beretningen, der var enslydende med den i Dampskibsselskabet Svendborg aflagte Beretning, som vi tidligere har omtalt. Skibsrederen gav dog i Tilslutning hertil en Række Oplysninger om de ombord i Selskabets Skibe opkomne Sømand. Herhjemme var i Aarets Løb Styrmand *Henry Petersen* død ved et Ulykkestilfælde og Matros *Olaf Skoglund* af et Hjerteslag. Endvidere var der i Aarets Løb indløbet Efterretning om følgende Dødsfald i det fremmede: 3. Mester *Poul Thygesen*, 1. Mester *H. Chr. Sørensen*, 3. Mester *Sølvbjerg Madsen*, 4. Mester *Rob. Herm. Hansen*, Hovmester *Broholm Hansen*, Smører *Svend Aage Petersen* og Matros *Axel Jacobsen*. Æret være deres Minde, udtalte Skibsrederen, medens Forsamlingen rejste sig.

I Tilslutning til Omtalen af Regnskabet oplyste Skibsreder A. P. Møller, at i Krigsaarene beløb den skete Reduktion af ikke faste Reserver sig til godt 4 Mill. Kr. i Fællesrederiet og ca. 780,000 Kr. i Dampskibsselskabet af 1912, hvortil kom Opspisning af visse indre Reserver. Det blev vedtaget, at der udbetales 10 pCt. i Udbytte til Aktionærerne.

LUFTFARTSELSKABETS GENERALFORSAMLING

Det danske Luftfartsselskab har holdt Generalforsamling. Den fungerende Formand, Direktør H. P. Christensen, aflagde Beretning. Aaret 1944 havde i driftsmæssig Henseende stillet Selskabet over for overordentlig store Vanskeligheder. Driften maatte indskrænkes væsentligt — selve Flyvevirksomheden gav 131,000 Kr. i Underskud —, og dette har givet sig Udtryk i Regnskabet, som dog har kunnet slutes uden Tab. Den betydelige Nedgang i Overskudet, sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar, skyldes navnlig Nedgangen i Flyvning, højere Benzinpriser og betydelig Forhøjelse af Krigsforsikringspræmien. Der blev kun fløjet 286,907 km i erhvervmæssig Flyvning mod 533,655 km i 1943. Passagerantallet var i 1944 18,510 mod over 30,000 det foregaaende Aar. Selskabet beskæftigede ved Udgangen af 1944 131 Personer. Bestyrelsen havde sin fulde Opmærksomhed henvendt paa Spørgsmaalet om Anskaffelse af nyt Materiel, naar Mulighederne derfor foreligger. Regnskabet viste et Nettooverskud for 1944 paa 5789 Kr., med Overførsel 13,757 Kr. fra 1943 ialt 19,546 Kr. Til Reservefond henlagdes 5000 Kr., og til Betaling af Skat kan sættes 500 Kr., og Restbeløbet overføres til næste Aar. Tabs- og Vindingskonto balancerer med 724,181 Kr. Direktør H. P. Christensen udtalte til Slut, at i den nu forløbne Periode af Aaret havde yderligere Indskrænkning af Flyvevirksomheden fundet Sted.

Efter Beretning og Regnskab udtalte Direktør H. P. Christensen paa Bestyrelsens Vegne Mindeord om afdøde Havnedirektør F. V. Laub, der havde været Medlem af Luftfartsselskabets Bestyrelse, idet han skildrede ham som en af dansk Flyvnings Pionerer.

Til Havnedirektør Laubs Efterfølger i Bestyrelsen valgtes Formanden for Grosserer Societetets Komité, Grosserer Rudolph Schmidt, og Repræsentantskabet bemyndigedes til i hans Sted at indvælge et nyt Medlem.

DANSK MOTORSEJLER FORLIST

Aarhus Sten- og Gruskompagnis Galease »Nordstjernen« er forlist i Kattegat paa Vej til Aarhus med Cement. Der gik straks Baade ud, men man fandt intet Spor af Besætningen, der bestod af den 45-aarige Skibsfører *A. Sørensen*, Tordenskjoldsgade, Aarhus, og den 30-aarige gifte Matros *Robert Jessen*, Jens Baggesensvej, Aarhus. Nu er et Skib med Dykker afgaaet til Stedet for at undersøge, om Besætningen findes i Vraget.

PROVINSENS HAVNEPLANER

I 1942 nedsatte Ministeriet for offentlige Arbejder en Havnekommission bestaaende af Repræsentanter for Rigsdagen, en Række Ministerier, Erhvervene, Købstadforeningen og Havnebestyrelserne. Kommissionen havde bl. a. til Opgave at undersøge, hvad der kan gøres for at sikre den bedste og billigste Afvikling af Transportbehovet, derunder Spørgsmaalet om, hvorvidt visse Havnes Udbygning bør begrænses eller udvides.

Grosserer-Societetets Komité har nu fremsat en Udtalelse, hvorefter den finder det paakrævet, at Kommissionens Materiale kommer frem snarest muligt. Der henvises i denne Forbindelse til, at flere Provinsbyer synes tilbøjelige til af Konkurrencehensyn at udvide deres Havne udover, hvad deres Op-land og forventede Skibsfart gør forsvarligt, og dette vil medføre Anvendelse af offentlige Midler i overflødige eller uheldige Investeringer og bebyrde forskellige Havne med en Gæld, der ikke staar i Forhold til de Indtægter, der kan opnaas ved rimelige Havnetakster.

Baade Staten og Erhvervene maa være interesseret i, at Nyanlæg og Udvidelser af Havnene ikke finder

Sted, før der er skabt Klarhed over de paagældende Havnes Muligheder. Dette er Baggrunden for Ønsket om en snarlig Fremlæggelse af Havnekommissionens Materiale.

»VORT FÆDRELAND SKYLDER VORE SØFOLK MEGET«

Ved den stilfulde Højtideligholdelse af Indenlandsk Sømandsmissions 40 Aars Jubilæum udtalte Stiftsprovst, Dr. theol. Paul Brodersen bl. a.:

— Vort Fædreland skylder vore Sømand meget. De øver en Gerning af stor Betydning for os alle og med stor Fare for deres Liv. Deres Tilværelse rummer mange Farer og Fristelser, og det er Kirkens Pligt at møde dem med kristelig og menneskelig Omhu. Derfor har Danmarks Folkekirke en Tak at bringe Indenlandsk Sømandsmission for 40 Aars dygtigt, nidkært og trofast Arbejde.

Blandt de mange Talere var ogsaa Direktør *Mægaard*, der bragte Dansk Dampskibsrederiforenings Lykønskninger og Tak for Sømandsmissionens fortrinlige Arbejde, ikke mindst for omkomne og fraværende Søfolks Paarørende.

STOR AKTIEUDVIDELSE I TRANSATLANTIC

Aarsregnskaberne for den svenske Transkoncerns Aforskellige Afdelinger foreligger nu. Det fremgaar baade af Beretningerne og Regnskaberne, at Koncernen fortsætter sin stærke Ekspansion.

Transatlantics Flaade voksede i Fjor fra 12 Motorskibe paa ca. 84.000 Tons d.w. til 15 Motorskibe paa ca. 108.000 Tons d.w. Ved Aarets Udgang havde Selskabet endvidere Kontrakter paa fem Nybygninger paa 33.200 Tons d.w.

Transpacifics Flaade bestaar nu af 6 moderne Motorskibe paa tilsammen 52.300 Tons d.w. mod 4 Skibe paa 36.800 Tons d.w. for et Aar siden og en Nybygning paa 6.250 Tons d.w.

De to Selskabers Handelsflaader inklusive Nybygningskontrakter udgjorde ved sidste Aarsskifte 26 Skibe paa sammenlagt 193.515 Tons d.w. Flaaden er bogført med ialt 6,92 Mill. Kr. eller 35,77 Kr. pr. Ton d.w. Ved det foregaende Aarsskifte udgjorde de to Selskabers Flaader 24 Skibe paa 182.000 Tons, som var bogført til 4,3 Mill. Kr. eller 23,63 Kr. pr. Ton d.w. Hvad de færdige Skibe angaar, blev de ved Udgangen af 1944 kun bogført til 2,46 Mill. Kr., medens de har kostet 72,35 Mill. Kr. ved Anskaffelsen. De var assureret til et Beløb af 94,3 Mill. Kr. Nybygningerne indgaar i dette sidste Tal.

Bruttooverskudet udgør 26,4 Mill. Kr. mod 21,81 Mill. Kr. i 1943. Herfra gaar til Afskrivninger 7,4 Mill. Kr. og til Henlæggelse til Skatter ikke mindre end 11,5 Mill. Kr. Denne Henlæggelse er steget meget betydeligt, efter at Myndighederne i Fjor uden at ændre Skattelovene ændrede Afskrivningsreglerne for Nybygningskontrakter i en meget væsentlig og skærpende Grad, oplyses det i Beretningen.

Nettooverskudet udgør 4,5 Mill. Kr., og til Disposition er inklusive en Overførsel paa 225.000 Kr. 4,75 Mill. Heraf foreslaas 3 Mill. Kr. anvendt til en Forhøjelse af Aktiekapitalen fra 9 til 12 Mill. Kr. ved Udstedelse af 30.000 nye Stamaktier, medens godt 1 Mill. Kr. skal anvendes til uforandret 10 pCt. Udbytte paa Stamaktierne og 5,5 pCt. paa Præferenceaktierne.

I *Trans-Ex* udbetales 7 pCt. paa Præferenceaktierne og 5 pCt. paa Stamaktierne. Nettooverskudet var 166.000 Kr.

Transoil havde et lignende Overskud, og der udbetales 10 pCt. i Udbytte.

Transmark har haft et Driftoverskud paa 0,41 Mill. Kr., og der udbetales 10 pCt. i Udbytte.

DEN SVENSKKE MALMEKSPORT

I svenske Malm-Kredse regner man med, at det vil tage lang Tid, før en større Eksport af den fosforrige Malm til Ruhr kan genoptages, medens den Eksport, der gaar til England og Amerika, kommer til at omfatte det fosforfattige Malm, som kun udgør en ringere Del af Norrlandsmalmen.

Man regner med en mindre Malmeksport i de første Efterkrigsaar, men det anses ikke for usandsynligt, at der efter Krigen vil komme gode Malmkonjunkturer i Forbindelse med Genopbygningsarbejdet, selv om man maa erindre, at store Mængder af *scrap iron* bliver disponible.

Grängesbergbolagets Nettofortjeneste gik i det forløbne Aar ned fra 33,4 til 13,4 Mill. Kr. Indtægten fra Malmtrafiken gik ned fra 16 Mill. Kr. til 8,36 Mill. Kr., men Indtægterne fra Rederivirksomheden steg fra 3,5 til 6,9 Mill. Kr. Selskabets samlede Indtægter gik ned fra 49 til 26 Mill. Kr. Udbyttet nedsatte fra 12 til 10 pCt.

Den større Fortjeneste paa Rederivirksomheden skyldes, at Selskabet i Løbet af i Fjor kunde sætte yderligere tre nybyggede Skibe ind i Lejdetrafiken — hvert paa 9.000 Tons d.w. Af disse gik to i Røde Kors-Fart og et i Fart for den portugisiske Regering. Tidligere havde Selskabet to lignende Skibe i Røde Kors-Fart paa Grækenland. Udover disse fem Skibe har Selskabet stadig haft fire ældre Skibe i Fart udenfor Spærreazonen. Indenfor denne har den 7 Skibe oplagt, hvoraf fire er nybyggede Motorskibe paa tilsammen 30.000 Tons d.w. I Aar ventes Levering af yderligere tre Motorskibe paa tilsammen 24.000 Tons d.w.

Af Grängesbergs Flaade er 50.000 Tons nu ældre Skibe, der er helt afskrevet, medens 99.000 Tons er nybygget Motorskibstonnage, bogført til mellem 115 og 120 Kr. pr. Ton, takket være det betydelige Afskrivningsfond, der har staaet til Disposition. Det tilføjes, at de nye Skibe har kostet over 500 Kr. pr. Ton.

LUFTFARTEN PAA ISLAND

Fra Island meddeles, at Flyveren Agnar Kofoed-Hansen som den islandske Stats Luftfartskonsulent har deltaget i Luftfartskonferencen i Chicago, hvor Islands Dellagelse i Luftruterne over det nordlige Atlanterhav blev behandlet. Der blev her bl. a. vedtaget et Forslag fra den islandske Delegation, hvorefter det internationale Luftfartsraad fik Hjemmel til, efter særlig Overenskomst med den islandske Regering, at yde Tilskud til Anlæggelse af Flyvepladser m. m. paa Island, som den islandske Nation ikke alene kunde bekoste.

Den islandske Delegation fremsatte ogsaa Forslag om Luftruter til andre Lande som Ruter til Skotland, København, Stavanger og Gøteborg, som skulde opretholdes med islandske Maskiner. Island mangler dog endnu tilstrækkeligt egnede Hoteller m. v. til at overtage de mange Flyvepassagerer, men paa den anden Side har Island efterhaanden faaet uddannet det tilstrækkelige flyvekyndige Mandskab.

Paa et Møde i det forenede Alting i Januar blev et Forslag om Hjemmel til Regeringen til at afslutte en Luftfartstraktat med Regeringen i U. S. A. enstemmigt vedtaget. I denne Overenskomst faar U. S. A. Ret til Flyveruter til Island og derfra til andre Stationer, ligesom Island faar Ret til at drive Luftruter fra Island til New York eller Chicago.

Hermed er Grunden lagt til de Luftruter, der i Fremtiden skal forbinde Island med andre Lande. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at der allerede for nogen Tid siden i U. S. A. er afsluttet Kontrakt om regelmæssige Postflyvninger mellem Island og U. S. A., og at denne Trafik allerede er oprettet, idet der nu hver Uge transporteres ca. 50 kg civil Luftpost i hver Retning.

SVENSK-ISLANDSK LUFTFARTS-AFTALE

Der er fornylig underskrevet en svensk-islandsk Luftfartsaftale i Reykjavik, meddeler det svenske Udenrigsministerium. Aftalen tilslutter sig hovedsagelig den Luftfartsoverenskomst, som i December blev afsluttet mellem Sverige og De forenede Stater som et Led i Forberedelserne til en svensk Flyvetrafik paa Island og Amerika.

LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING

Generalkomiteen for *Lloyd's Register of Shipping* har vedtaget forskellige Ændringer i Selskabets Bestemmelser.

Disse Ændringer omfatter blandt andet et revideret Reglement for elektrisk Svejsning ved Bygning af Skibe. I Forbindelse med den store Udvikling, som er sket paa Svejsningens Omraade i de seneste Aar, er et stort Antal Skibe af forskellige Typer med Skrogkonstruktioner — helt eller delvis svejsede — blevet bygget i adskillige Lande under Kontrol af Klassificeringsselskabets Ekspertter. Til Komiteens Disposition staar der betydelige Erfaringer for svejsede Skibe, ikke alene under disses Bygning, men ogsaa under deres Drift.

Reglerne indeholder grundlæggende Principper, som skal iagttages under Planeringen og under hele Byggetiden for svejsede Skibe, saaledes Vejledning ved Anvendelsen ved særskilte Typer og selve Bygemaaden. De indeholder ogsaa detaillerede Bestemmelser for Opnaelsen af en høj Kvalitet paa Arbejdets Udførelse.

Der findes endvidere Tabeller, som paa en letfattelig Maade angiver Dimensionerne paa svejsede Sammensætninger for forskellige Detailler baade for Skibe beregnet til tør Last og til Olie.

For Interremittentsvejsning er der angivet forskel-

lige Bestemmelser, afhængig af de forskellige Metoder, der er egnet for de forskellige Værfter.

Det er interessant at bemærke, at de Erfaringer, som blev gjort under forrige Verdenskrig vedrørende Forskrifter for Svejsning indenfor Skibsbyggeriet, resulterede i, at Lloyds Registers Komité som Forsøg i 1918 udgav de første Bestemmelser for Svejsning. Disse Regler blev omarbejdet i 1932 og endnu engang i 1937. Undersøgelser vedrørende Tilstanden i svejsede Skibes Struktur har været Genstand for særlig Opmærksomhed fra Klassifikations-selskabets Side og fortsættes stadig.

Samtidig med, at de nye Regler sammenfatter Resultatet af Selskabets Erfaringer til Brug for Skibsbyggere og Skibsredere, klarlægger de ogsaa, at Komiteen er villig til at optage til Behandling alternative Forslag vedrørende Udviklingen af Svejsningen indenfor Skibsbyggeriet.

Forbedringer i Reglementet ved Nitning af Staal-skibe er ogsaa blevet godkendt, hvilket vil medføre en vis Besparelse i Antallet af Nagler i Skrogkonstruktionen.

Reglementet for periodiske Klassificeringer af Kølemaskineri og Køleanlæg er blevet revideret med Hensigt paa de nøjagtige Krav til de forskellige Ruter, paa hvilke Skibe med Køleanlæg er beskæftiget. Det har haft til Følge, at der er blevet indført hyppige Inspektioner, hvorved Undersøgelser af Maskineriet, der tidligere skulde finde Sted under een Inspektion, nu kan kan fordeles over en længere Tid. Paa denne Maade kan Maskineriet undersøges fuldstændigt een Gang om Aaret i Stedet for en Gang hver 6. Maaned som tidligere, medens det øvrige af Anlægget undersøges med seks Maaneders Mellemrum, og Inspektionerne i Lastningshavnene foretages for hver Rejse undtagen de kortere.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nyt Dampskibsselskab i Lemvig

Skibsreder J. L. Jensen Hedaa, Skibsmægler N. Lehmann Jensen og Købmand J. Strarup Matthiesen, alle Lemvig, startede for fire Aar siden Rederi-Aktieselskabet *HardsysseL*, Lemvig, der siden har arbejdet med godt økonomisk Udbytte. De samme Mænd har nu stiftet et Aktieselskab under Navnet *Dampskibsselskabet Lemvig Akts.* med Hjemsted i Lemvig. Aktiekapitalen er fastsat til 400.000 Kr., hvoraf Stifterne har tegnet 90.000 Kr., mens Resten udbydes til offentlig Tegning, som slutter den 1. Juli. Der skal dog være tegnet mindst 350.000 Kr., for Selskabet kan træde i Virksomhed, men over Halvdelen af Kapitalen skal allerede være tegnet i Lemvig. Rederiet skal træde i Funktion, naar det bliver muligt at købe Skib til nogenlunde normal Pris.

Hundested—Grenaa Færgefart

A/S Hundested—Grenaa Færgefarten har holdt Generalforsamling. I Beretningen udtales bl. a., at det i Øjeblikket er umuligt at slutte Kontrakt med noget Værft om Bygningen af en ny Færge, og da Selskabet saa hurtigt som muligt efter Krigens Afslutning maa sørge for at have et Skib at indsætte i Ruten, har man gjort, hvad man kan for at skaffe et saadant til Disposition. Det er muligt, at det vil lykkes at chartre et Fartøj, men endnu har man ikke afsluttet nogen Kontrakt.

Stigende Besøg i Søfartsklubben

Søfartsklubben har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1944. Til Indledning mindes om, at Klubben nu har eksisteret i fem Aar. Den har haft ialt ca. 80.000 Gæster og har saaledes vist, at den virkelig er til Gavn og Glæde for de danske og nordiske Søfolk, som gæster København. I 1944 havde Klubben ca. 16.000 Gæster, og de første tre Maaneder i Aar har vist konstant Stigning, saa at Besøgstallet i Marts var tre Gange saa stort som i Marts i Fjor. Dette slaar naturligt i Forbindelse med de mange Skibsoplejninger; Bestyrelsen udtaler sin Glæde over, at Søfolkene netop under saadanne Forhold søger til Klubben som til et Hjem, hvor de kan udfylde Dagen og Aftenen med Læsning, Spil, Samtaler og andre hyggelige Sysler.

Det vil erindres, at Klubben for to Aar siden flyttede til større og bedre Lokaler i »Søfartens Hus«, Nyhavn 63. Ved Udgangen af Oktober i Fjor udraadte Bestyreren, Hovmester P. Petersen, der havde været med fra første Færd, og afløstes af Kaptajn J. P. Laursen fra Mommark-færgen.

Klubbens Økonomi opretholdes udelukkende ved frivillige Bidrag, som i 1944 har udgjort 19.660 Kr., fordelt paa en lang Række Poster fra 10 til 2000 Kr. De største Bidrag er 1000 Kr. fra Søfartsministeriet, 500 Kr. fra Burmeister & Wain, 2000 Kr. fra Familien Lauritzens Fond, 2000 Kr. fra Kaptajn J. C. Jensen og Hustrus Fond, 500 Kr. fra Kraks Legat, 1200 Kr. fra Rederiet J. Lauritzen (til Husleje), 1000 Kr. fra Dampskibsselskabet Progress og 500 Kr. fra Overretssagfører L. Zeuthens Mindelegat.

Rederiet »Fiona«

Rederiet »Fiona« Akts. i Odense har afholdt Generalforsamling. Af Beretningen fremgik, at Rederiets Skibe, der har været beskæftiget saavel i indenrigs som udenrigs Fart, har haft tilfredsstillende Indsejling. Der udtales dog intet Udbytte, idet Overskudet overføres til næste Aars Regnskab.

Skibssalg

Kaptajn *Andreas Petersen*, Svendborg, Søn af »Kate« Petersen (Skibsreder A. H. Petersen), har solgt m.s. »Anton« (58—60 Tons d.w.) til Kaptajn *O. Friis Clausen*, Ærøskøbing, og har derefter mod Besigtigelse købt m.s. »Hans« af Svendborg. Dette Skib er paa 100 Tons d.w. og er bygget i Sverige 1891, har tidligere været hjemmehørende i Ommel og disponeres nu af *H. S. Skov*, Svendborg.

Grathwohls Mindelegat

Indsamlingskomiteen for Forstander *A. Grathwohls* Mindelegat har hidtil modtaget 6479 Kr. fra Medlemmer af Maskinmestrenes Forening og 8595 Kr. fra Rederier, Værfter og andre Arbejdsgivere. Legatets Formaal er, som tidligere omtalt, at støtte særligt dygtige, men ubemidlede Elever paa Maskinistkolen, og enhver, der er interesseret i at skabe og opretholde en dygtig Maskinmesterstand, burde egentlig støtte Indsamlingen. Bidrag kan indbetales paa Postkonto Nr. 61.474.

Dødsfald

Føreren af Motorgaleasen »Cathrine« af Svaneke, Kaptajn *Johs. Holm*, er død paa Rigshospitalet, hvor han var indlagt efter et Ulykkestilfælde om Bord. Han blev 60 Aar gammel og efterlader sig Enke og to voksne Børn, en Søn og en Datter.

Fiskeeksportør *Jens Andersen*, Hundested, er død, 65 Aar gammel. Den Afdøde, der var en kendt Hundestedborger, tog virksom Del i Arbejdet for at skaffe Pladsen et Sømandshjem. Han efterlader sig Enke og flere Børn.

Svensk Dødsfald

Overdirektor for Søkortværket i Stockholm, tidligere Kommandør i Marinen *Gunnar Blix*, er afgaaet ved Døden, 58 Aar gammel.

Fundet Lig

Liget af Kaptajn *Alf Nielsen* er ifølge Meddelelse inddrevet paa Femø. *Alf Nielsen* forliste med Motorskibet »Emanuel« den 12. Marts i Aar. Han er blevet begravet i Ærøskøbing.

To Sømand døde af Kulilteforgiftning

Der er sket en Ulykke om Bord paa Motorskibet »Eli-sabeth« af Thuro, der for Tiden ligger ved Grasten paa Thuro. Da Skibets Ejer og Fører, Kaptajn *Madsen*, Grasten, forleden Morgen kom til Skibet, fandt han Lugerne til Mandskabets Rum lukkede, og det var ham ikke muligt at kalde de to Folk op. Han brød Lugen op og fandt de unge Mennesker liggende bevidstløse, idet en Ovn, hvori man fyrede med Brunkul, havde udviklet Kulilte.

De to er den 18-aarige Matros *Helge Jørgensen*, hjemmehørende i Grasten, og den 17-aarige Jungmand *Heine Hansen* fra Varde. Falek arbejdede med Oplivningsforsøg i halvanden Time, og paa Sygehuset fortsatte man disse Forsøg, men uden Held. Døden var indtraadt.

Ny Nordsø-Kutter til Frederikshavn

Fra Nyborg Skibs- og Baadebyggeri, Skibsbymester C. E. K. Jensen, er afleveret en nybygget Nordsøkutter »Hanne Bjerregaard« til Rederiet C. Bjerregaard i Frederikshavn.

Kutteren, der maaler 50 Tons, er et meget smukt Skib, bygget paa Rekordtid og trods mange Vanskeligheder ved Fremskaffelse af Materialer udstyret med alt, hvad der hører til et fuldt moderne søgaaende Fiskeskib med 1. Kl.s Tilbehør af enhver Art. Fremdrivningen er en Alpha Dieselmotor paa 150 HK., der ved Prøveturen gav Skibet en Fart af 8,9 Knob.

Føreren er Fiskeskipper Arne Sørensen, Frederikshavn, der er Parthaver i Rederiet. Fiskeri i Nordsøen vil tage sin Begyndelse, saa snart Forholdene tillader det.

Gammel Grønlandsfarer

En gammel Grønlandsfarer ligger for Tiden i Svendborg Havn, hvor den har været til Reparation og Eftersyn paa Ring Andersens Skibsværft. Det drejer sig om den tremastede Skonnert »Gamma«, hvormed Eigil Knuth og Ebbe Munck for nogle Aar siden foretog »Gamma-Ekspeditionen« til Østgrønland.

»Gamma« er nu bestemt til lidt mere indenskærs Sejlads.

Belønnede Redningsmænd

Fiskeskipper *Harald Hansen* fra Lundeberg paa Fyn, der sidste Sommer drev Fiskeri fra Gedser, og hans Broder, Matros *Marius Hansen*, Gedser, sejlede 28. August i Fjor under et voldsomt Uvejr ud fra Gedser og reddede tre Menneskeliv, da tre Baade var kuldsejlede ud for Havnen. Efter Indstilling fra Opsynsmanden fra Gedser Redningsstation har de to Brødre nu som Belønning fra Kronprins Frederiks Fond modtaget hver en smuk Bronze-Cigarkasse med Guldinskription, og desuden har Harald Hansen faaet tildelt 400 Kr. og Marius Hansen 200 Kr. kontant.

PERSONALIA**80 Aar**

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn *Georg Nielsen*, fylder paa Torsdag — den 10. Maj — 80 Aar. Kaptajn *Georg Nielsen* gik i Land i 1930 fra Damperen *Odin*.

70 Aar

Maskinmester *F. A. Jensen* fylder paa Søndag — den 6. Maj — 70 Aar. Maskinmester *Jensen* kom til Søs i 1898 med Thingvalla-Liniens Skibe og har senere sejlet over hele Kloden i danske og udenlandske Skibe, inden han gik i Land for at overlage en Stilling som Land-Mester.

Den nye Navigationsskolebestyrer i Svendborg

Som omlidt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* er Medlem af Navigationseksamenskommissionen *L. A. Møller* udnævnt til Bestyrer af Navigationsskolen i Svendborg. Den nye Navigationsskolebestyrer er kendt inden for Navigatorernes Kreds fra sin mangeaarige Tilknytning til Navigatoruddannelsen. Han er født i Aarsdale paa Bornholm, og efter at have taget Styrmandseksamen sejlede han nogle Aar som Styrmand, blandt andet i D.F.D.S., men allerede i 1911 begyndte han sin Lærergerning ved Bøge Navigationsskole. Derfra kom han i 1916 til København Navigationsskole, hvor han virkede indtil 1926, da han blev udnævnt til Bestyrer af Marstal Navigationsskole og ledede denne Skole indtil 1940.

To Lods jubilæer

Den 1. Maj fejrede Lodsformand *P. H. Andersen*, Helsingør, og Lods *H. K. Hansen*, Rødvig, deres 25 Aars Jubilæum.

Peter Hansen Andersen er født i Rudkøbing 1888 som Søn af Skipper R. Hansen Andersen. I Aarene fra 1903 —08 fik han sin praktiske Sømandsuddannelse om Bord i forskellige danske Sejlskibe, og efter i 1909 og 10 at have taget Eksamen fra Marstal Navigationsskole sejlede han som Styrmand i Rederierne *Alf Nielsen*, Rudkøbing, C. K. Hansen og J. Lauritzen, indtil han i 1916 blev Fører af m.s. »Bio«. Senere førte han m.s. »Ingeborg« og Skonnerten »Amor«, der i 1917 blev sænket af en tysk U-Baad. Besætningen blev bjerget af en hollandsk Skonnert, og Andersen blev Fører af Tjalken »Reersø«. I 1920 gik han i Land for at blive Lods i Helsingør, hvor han siden har haft sin Gerning.

Lods *Hans Kristoffer Hansen* i Rødvig er en kendt Redningsmand. Som Forbjerg for Svitzers Bjergelag har han reddet ca. 40 Menneskeliv, og han er belønnet af Carnegiefondet. Han er født 1893 i Højrup som Søn af Skipper Peder Christoffer Hansen. Efter at have virket som meteorologisk Observator blev han den 1. Maj 1920 ansat som Lods i Rødvig, hvor han indtager en overmaade agtel Stilling. Han har stiftet Rødvig Sømandsforening og Marineforeningens Stevns Afdeling.

Overskibsinspektoratet

Fra 1. Maj 1945 er Ingeniørerne ved Overskibsinspektoratet *E. S. Høgild* og *Poul Friberg* konstitueret som Skibsinspektører af 2. Grad sammesteds, og Skibssynsmand, Civilingeniør *M. J. Rosell*, Statens Skibstilsyn, Svendborg, ansat som Ingeniør aspirant i Svendborg.

Sø- og Handelsretterne

Fuldmægtig ved Sø- og Handelsretten i København *Martin Godfred Krogh* er konstitueret som Ekspeditionssekretær og Sekretærene ved Sø- og Handelsretten i København *Fru Aslaug Margrete Balthazar Christensen*, f. *Haase*, og *Johannes Frederik Olsen* som Fuldmægtige ved Sø- og Handelsretten i København.

*

I Henhold til Lov om Oprettelse af Sørætter bekendtgør Ringkøbing Amt, at følgende for et Tidsrum af fire Aar er beskikket til Sørætsmedlemmer i Amtet:

Skibsfører *Henry Larsen*, Lemvig, Havnefoged *Chr. Møller*, Struer, Sognepræst *C. L. Appelberg*, Ringkøbing, og Elektricitetsværksbestyrer *A. E. Petersen*, Ringkøbing.

Orlogsværftet

Assistent ved Orlogsværftet *Frederik Esben Sønderberg Broholm* forbliver efter egen Begæring staaende udenfor Nummer i 6 Maaneder fra 1. Maj 1945.

Officielt

Det meddeles i Statstidende, at Aktiekapitalen i Rederiet »Melfar« A/S er udvidet med 37.000 Kroner. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 110.000 Kroner fuldt indbetalt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon *Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Mogens EYHOLM

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 Linjerederl. |
| D/S af 1925, Esbjerg. | D/S »Nautic«. |
| D/S »Als«. | Navitas A/S. |
| Rederiet Andreas Christensen. | D/S »Norden«. |
| D/S »Baltic«. | Rederiet »Ocean«, A/S. |
| D/S »Bes«. | Alfred Olsen Transport Co. |
| D/S paa Bornholm af 1866, Rønne. | D/S »Orient«. |
| A/S Christiansholms Fabriker. | D/S »Orion«. |
| C. Clausen, Svendborg. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Dania«. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | Partrederiet s.s. Runø. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Samsø«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Det Store Nordiske Telegrafelskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Oluf Svendsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Hans Svenningsen. |
| Det Forenede Buggerselskab A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| D/S »Hafnia«. | A/S Tankskibsrederiet. |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig. | Jens Toft A/S. |
| D/S »Heimdale«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Hetland«. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa. | Odense. |
| D/S »Jutlandia«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Jyden«, Esbjerg. | D/S »Vendila«. |
| Rederi A/S Kosmos. | D/S »Vesterhavet«. |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 3. Maj 1945.

Nr. 18.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet 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 Kvartalsabonnementet 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 Helaarsabonnementet. 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.

Danmark.

832. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 14/742 1945 udgaar.

Forkortelser:

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

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.				
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar			
Østersøen.										
54° 46'	10° 21'	5,5	Vgl. S.-Tbt., S. f. Vg.	185	P. D.					
54° 45',8	10° 30',5				Uvh.	1525	1942			
54° 46',8	10° 39',2				1554	1944				
54° 39',5	10° 40',2				1858	1940				
54° 39',4	10° 42',2									
54° 38',0	10° 41',5	8,3		162, 187, 188.	o. V.	369	1945			
54° 37'	10° 41'				497	1943				
54° 43',7	10° 48',2				Skfh. o. V.	1196	1944			
54° 43',8	10° 48',3					1606	1944			
54° 37',4	11° 41',3					1376	1943			
54° 32',9	12° 07',2					1423	1944			
54° 50',1	12° 15',0				El. hv. + Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	187.	M. o. V.	1808	1943	
54° 46',8	12° 29',5					370	1945			
55° 01'	12° 42',5									
55° 06'	12° 31'				4,3	midlt. Afm.		M. o. V.	1427	1942
55° 13',6	12° 19',1	1555	1944							
55° 15',1	12° 42',8	Forg. efts.	1515	1944						
55° 15'	12° 43'	P. D.	694	1944						
55° 09',4	12° 45',5		1498	1943						
55° 09'	12° 44'	Vgt. W.-Tbt.	396	1940						
55° 14',9	14° 50',8		1464	1942						
54° 51',0	14° 51',3		3754	1939						
55° 01'	14° 44',6		762	1944						
55° 20'	12° 53',3	12		188, 180, 181.				Uvh.	1449	1941
55° 11',5	13° 13',0				935	1944				
55° 13',4	13° 14',2				1080	1941				
55° 17',5	13° 53',5				724	1943				
55° 22',3	14° 03',5									
54° 31',3	13° 54',1	15	Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.	201, 188.		1231	1941			
54° 35',3	13° 39',5					433	1942			
54° 37',5	13° 46',0					1628	1944			
54° 53',3	13° 40',0					1247	1944			
54° 31',1	12° 56',2					6,5	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.			868
54° 52'	12° 54'	2504	1940							
54° 36',5	12° 45',5	421	1945							
54° 50',0	12° 45',0	Vgt. Vgv. W.-Tbt., W. f. Vg.	187, 188.		M. o. V.	1607	1944			
54° 49',1	12° 42',7					420	1945			
54° 49',7	12° 42',2	Vgl. E.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , ENE. f. Vg.	187, 188			545	1945			
54° 49',5	12° 40',7					1623	1944			
54° 47',7	12° 42',8					Vgl. E.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	187, 188.	Forg. efts. M. o. V.	2241	1940
54° 47',5	12° 37',5								1470	1944
54° 46',2	12° 41',0								El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.
54° 46',1	12° 40',6									

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 44',5	12° 43',0		Vglt. W.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	187, 126, 180.		927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vglt. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.		822	1944
54° 42',1	12° 37',2		Vglt. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s , NE. f. Vg.	187, 188.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vglt. i mindst 150 m Afst. om Bb.	480	1945
					<i>E.-fra kommende</i> Skibeskal passere Vglt. i mindst 60 m Afst. om Bb.		
54° 41',1	12° 32',9		Vglt. E.-Tbt., To-Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.-Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		<i>N. f. Vg.:</i> Vglt. N.-Tbt., To-Blk. 15 ^s . <i>S. f. Vg.:</i> Vglt. S.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygning o. V. <i>Gennemsejlingsaabning</i> afm. S. f. Vg.: <i>N.-lige Lt.:</i> sort L.-Flt., S.-Tbt. rødt To-Blk. 7 ^s . <i>S.-lige Lt.:</i> rød Lt., N.-Tbt. hvidt En-Fmk. 5 ^s .	1642	1944
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.			1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal passeres S. om Vg.	1736	1942
54° 22',9	12° 05',8					726	1945
54° 19',8	12° 05',2		Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s , S. f. Vg.			877	1944
54° 20',5	12° 04',5		Rød Bøje.			538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 19',3	12° 04',8					671	1945
54° 16'	12° 04'					665	1945
54° 15',1	12° 04',6					665	1945
54° 13',8	12° 05',3		Vglt. W.-Tbt., Et-Blk. 6,5 ^s . W. f. Vg.			185	1942
54° 22',9	11° 58',9		a) Vglt. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NW. f. Vg. b) Vglt. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NE. f. Vg.	186, 187.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal holde Vraglystønderne paa Stb. Side.	642	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.				
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar			
54° 13'	11° 25'	5	Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.		2 M. o. V.	481	1945			
54° 00',7	10° 55',0					1644	1940			
54° 22',8	11° 10',7					1597	1942			
54° 28'	11° 33'					Uvh.	1629	1944		
54° 29',6	11° 24',3					Bøje.	1151	1944		
54° 34',2	11° 14',3						704	1944		
54° 35',8	11° 02',6						Uvh.	2215	1940	
54° 34',6	10° 56',4						775	1944		
54° 35',3	10° 55',5						o. V.	821	1945	
54° 37½'	10° 52½'						o. V.	822	1945	
							Muligvis identisk med oven- nævnte Vrag.			
54° 35',0	10° 53',0						Farvandsbøje.	M. o. V.	823	1945
54° 26',7	10° 42',4							M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0							o. V.	1261	1942
54° 34',3	10° 48',2			988	1944					
54° 33',7	10° 45',5			988	1944					
54° 33',6	10° 40',9	NNW. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .	185.	906	1944					
		SSE. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .								
54° 32',8	10° 37',7			799	1945					
54° 32',5	10° 35',1	N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .	185.	Man skal altid passere Vg. paa sin Bb. Side.	1339	1944				
		S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .								
54° 32',4	10° 34',2			Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940				
54° 33',3	10° 28',6	Vgt. S.-Tbt.			1645	1940				
54° 31',1	10° 31',3	Vgt. N.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , N. f. Vg.	185	M. og Skorst. o. V. Der skal al- tid passeres N. om Vgl.	363	1945				
54° 31',3	10° 30',2	Advarselsfartøj midlt. udlagt ved Vg.		o. V.	824	1945				
54° 31',2	10° 28',1	Vgt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . SE. f. Vg.	185	o. V.	363	1945				
54° 28',4	10° 29',6			M., sandsynlig- vis fast i Vg.	1595	1942				
54° 30',0	10° 25',2	Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.			2270	1940				
54° 28',2	10° 27',5				907	1944				
54° 29',3	10° 25',8		185.		1136	1944				
54° 27',7	10° 18',9				947	1944				
54° 28',7	10° 14',6	Vgt. E.-Tbt., To- Blk. 7 ^s . ENE. f. Vg.	185.		1505	1940				
54° 27',4	9° 54',9				482	1945				

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Sundet.							
56° 05',9	12° 31',0		Afm. med Strøm- bøjer.			1308	1944
56° 05'	12° 34'				Forg. efts.	1432	1940
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130, 125.		1282	1944
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 132, 130.		2865	1940
55° 40',7	12° 35',8		Kugler og gr. Lan- terner.		o. V. 2 Vrag. Stor Forsigtig- hed maa ud- vises under Passage af Vragene.	825	1945
55° 41',7	12° 41',0				Forg. efts.	927	1943
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.		323	1943
55° 40',5	12° 41',8				Forg. efts.	1152	1942
55° 38',7	12° 40',6				Uvh. Forg. efts.	438	1944
55° 38',7	12° 41',1	5,0	Vg. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	133, 132, 130.		1221	1941
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.		1352	1943
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.		1199	1943
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Jspir. hv. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	Vinterafm.	456	1945
55° 30'	12° 37'				P. D.		
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.		1387	1942
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	2 M. o. V.	1230	1943
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.		1616	1944
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	M. o. V.	1159	1944
55° 23'	12° 35'				Forg. efts.	399	1944
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. V.			1649	1942
55° 32',0	12° 27',7					801	1945
55° 29',6	12° 27',8		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		M. o. V.	1566	1944
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.		1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	Jvf. <i>Svensk</i> Kort Nr. 271.	1001	1941
Smaalandsfarvandet.							
54° 51',8	12° 13',0					2897	1940
54° 58',7	11° 52',1	0				1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.		1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.		1550	1944
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.		1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.		1645	1944
55° 00',7	11° 32',3		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.		M. o. V.	747	1945
55° 02',5	11° 19',7		Vgv. 1 Fl. W. f. Vg.			753	1945
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.		1025	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.				
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar			
55° 06',0	11° 19',0	7,6 10,2		142, 160, 140. 143, 160, 140.	Forg. eft.	508	1944			
55° 07',9	11° 13',2					1178	1942			
55° 10',2	11° 17',4					817	1944			
Store-Bælt.										
55° 43',1	10° 47',2	14,6		143, 141, 142. 140.	Uvh. Jernbanevogn	542	1944			
55° 16',4	10° 53',4					358	1942			
55° 16',2	11° 01',3					550	1942			
55° 13',7	10° 57',7	10,3	Vgv. 1 Fl. W. t. S. f. Vg.	170, 142, 140, 126, 180.	Forg. eft. 2 M. o. V.	1092	1943			
55° 07'	10° 52'					731	1945			
55° 03',0	10° 47',7	10,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.	2 M. o. V. Vinterafm.	1323	1944			
55° 08',1	11° 02',0					401	1945			
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140, 126.		1123	1943			
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942			
55° 00',2	11° 03',1	6,8		142, 140, 185, 126.	Forg. eft.	655	1942			
55° 00',6	10° 55',0					1669	1943			
55° 00',1	10° 57',8	6,8	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	o. V.	894	1943			
54° 58',4	10° 56',8		Vintersøm. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.					o. V. Vinterafm.	506	1945
54° 58',2	11° 01',7	6,8	Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	Vg. sprængt i 2 Dele. Afst. 170 m mellem De- lene.	1320	1943			
54° 55',6	10° 52',8		Vintersøm. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.					1 M. o. V. Vinterafm.	507	1945
54° 50',8	10° 58',9	6,8	El hv.	144, 142.	o. V.	809	1945			
54° 49',0	10° 49',4							1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7							Ponton.	716	1942
54° 47',0	10° 53',1									
Farvandet Syd for Fyn.										
54° 57',0	10° 42',5	3,6	Klar Lanterne, grønt Flag.	172, 170, 142.	2 M. og Skorsten o. V. Skfh.	1837	1940			
55° 03',4	10° 37',3					1369	1944			
55° 01',4	10° 13',9					914	1944			
Lille-Bælt.										
55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114, 103, 150, 125, 100.		950	1944			
55° 33',3	9° 46',7					1378	1940			
55° 26'	9° 42'	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		Uvh. P. D. Forg. eft.	2463	1940			
55° 21',5	9° 43',8					1128	1943			
55° 21',0	9° 43',3									

Maanedsoversigt Nr. 5
over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige
Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 3. Maj 1945.

Danmark.

- 1945
1/1 Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
1/2 Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
1/3 }
2/361 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
3/368 } Farvande.
14/742 } Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i *danske* og nærliggende
Farvande.

I. Østersøen.

- 1945
1/5 } *Østersøen* E.-lige og mellemste Del. Operationsomraade udvidet. Advarsel.
1/6 }
1/7 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.
1/9 } *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/11 } *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.
1/12 } *Sverige. Trelleborg—Falsterbokanalen.* Sejlanvisning af Hensyn til Minefaren.
8/591 } *Sverige. Karlshamn* Indsejling. Forbudt Omraade.
13/722 } *Sverige. Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. *Karlshamn* W.-lige Indsejling. Sømærker
udlagt.
1/13 } *Sverige. Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
1/14 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sejladshindringer.
1/15 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.
1/16 } *Sverige. Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
1/17 } *Sverige. Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.
1/18 } *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Oplysning om Skydebane.
1/19 } *Sverige. Öland* E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
1/20 }
1/21 } *Sverige* E.-Kyst. Oplysning om Omraade, over hvilket Skydning fra Flyvemaskine mod
Luftmaal kan finde Sted.
1/22 } *Sverige. Ozelösund.* Skydeøvelser.
1/23 } *Sverige. Ozelösund. Maraviken.* Bombekastningsøvelser.
1/24 } *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
1/25 } *Sverige. Gotland. Fårösund.* Indsejling spærret.
1/26 }
1/27 } *Sverige. Hävringe—Kråkelund.* Miner udlagt.
1/28 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden.* Arbejder med Dykker.
1/29 } *Sverige. Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Ozelösund.* Forbud mod Ankring.
1/30 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Dalarö* Sejlløb. *Östra Röko.* Lodsartøjs Plads.
1/31 } *Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholma. Svenska Högarna. Huvudskär.* Forbudte Løb.

1945

- 1/32 Sverige. Stockholms Skærgaard. Miner udlagt. Advarsel.
 1/33 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
 1/34 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.
 1/35 Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.
 1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/37 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
 1/38 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
 1/39 Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmaløbet. Forbud mod Ankring.
 1/40 Sverige. Södra Kvarken. Minespærring. Advarsel.
 1/41 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Forbud mod Ankring.
 1/42 Sverige. Öregrunds Skærgaard. Midlertidigt Sejlløb og Lodsfarvand.
 1/43 Sverige. Öregrundsgræpen. Lodstjeneste indstillet.
 1/44 Sverige. Bottniske Bugt. Löfstabukten N. Skydeøvelser.
 1/45 Sverige. Bottniske Bugt. Skutskär ENE. Skydeøvelser.
 1/46 Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejlløb spærret. Afmærkning inddraget.
 1/47 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
 4/434 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå E. Skydeøvelser.
 1/48 Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Havn. Tjuvholmsundet. Uddybningsarbejder.
 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.
 1/94 Tyskland. Rügen E.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/95 Tyskland. Rügen NE. Sejladforskrift.
 1/96 Tyskland. Darsser Ort W. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/97 Tyskland. Stralsund W.-lige Sejlløb. Prohmer Wiek. Skydeomraade.
 1/98 Tyskland. Warnemünde W. Skydeøvelser.
 1/99 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Skydeomraader.
 7/550 Tyskland. Wismar Bugt. Poel Øen. Timmendorf. Oplysning om Lodstjenesten.
 1/100 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Wismar Bugt. Skydeøvelser.
 1/101 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Pelzerhaken Fyr SE. Forbudt Omraade.
 Oplysning om Afmærkning.
 1/102 Tyskland. Mecklenburg Bugt. Lübeck Bugt. Boltenhagen—Rosenhagen. Fareomraade.
 1/103 Tyskland. Neustädter Bugt. Fareomraade.
 1/104 Tyskland. Lübeck Bugt. Pelzerhaken NE. Forbudt Omraade.
 1/105 Tyskland. Kieler Bugt. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/106 Tyskland. Kieler Bugt. Schönberg Baake NNW. Oplysning om Flaade. Advarsel.
 1/107 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
 1/108 Tyskland. Kieler Fjord. Büllk NE. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/109 Tyskland. Kiel Havn. Holtenau Red. Forbud mod Ankring.
 1/110 Tyskland. Kiel Havn. Möltenort W. Sømærker midlertidigt udlagt.
 1/111 Tyskland. Passage gennem Kielerkanalen.
 1/112 } Tyskland. Eckernförde Fjord. Forbudt Ankringsomraade. Forbudte Sejladsomraader.
 1/113 }
 1/114 Tyskland. Eckernförde Bugt. Sømærke udlagt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

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

1945

- 13/727 Danmark. Sundet. Farvandet omkring Kronborg Pynten. Spærret Omraade.
 1/116 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.
 1/117 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Kabel udlægges.
 1/118 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.
 4/454 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.
 5/501 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.
 1/120 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
 1/121 Danmark. Sundet. Espergærde Havn. Oplysning om Havnearbejder.
 1/126 Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Forbudt Omraade.
 1/127 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.
 1/128 Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.
 4/438 Danmark. Sundet. København. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten. Fyr midlertidigt slukket.

- 1945
- 16/800 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Spærrede Omraader.*
- 1/129 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.*
- 1/130 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.*
- 1/131 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*
- 1/132 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/133 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Tre kroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.*
- 1/135 *Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.*
- 17/825 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Vrag. Advarsel.*
- 1/136 *Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.*
- 1/137 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spærring udlægges.*
- 1/138 *Danmark. Sundet. Flakfort. Forbudt Omraade.*
- 1/139 *Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.*
- 1/140 *Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb. Forbud mod Fiskeri.*
- 1/141 *Danmark. Sundet S.-lige Del. Spærring udlagt.*
- 1/142 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
- 1/143 *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.*
- 1/145 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.*
- 1/146 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
- 1/147 *Sverige. Sundet. Malmö Havn. Oplysning om Uddybningsarbejder.*
- 11/686 *Sverige. Sundet. Malmö. Bølgebryder opføres. Advarsel.*
- 1/148 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
- 1/149 *Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.*
- 15/774 *Sverige. Sundet. Höllviken. Sejladsforskrift. Oplysning om Fiskeri.*
- 1/150 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*
- 18/834 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
- 16/802 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masned Sundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.*
- 1/152 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Masned Sundbroen.*
- 1/155 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*
- 4/458 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Sømærke forsvundet.*
- 4/459 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Indsejlingsbaake i Uorden. Advarsel.*
- 16/803 *Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.*
- 8/603 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.*
- 1/160 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.*
- 1/163 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
- 1/165 *Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*
- 1/166 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.*
- 13/733 } *Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.*
- 16/804 }
- 1/167 *Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltbroen. Oplysning om Lods.*
- 1/168 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.*
- 1/170 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
- 1/171 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.*
- (Se endvidere sidste Afsnit.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1945
- 2/178 *Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.*
- 2/179 *Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested. Radiofyr midlertidigt nedlagt.*
- 18/835 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.*
- 2/182 *Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.*
- 1/176 *Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.*
- 2/184 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejl-anvisning. Advarsel.*
- 2/185 *Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.*
- 16/806 *Danmark. Kattegat S.-lige Del. Samsø E. Spærret Omraade.*
- 17/827 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning kan ikke forventes at være i Orden. Advarsel.*
- 2/189 *Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sølgrund N. Klokketønde midlertidigt inddraget.*
- 2/193 *Danmark. Kattegat. Aarhus. Ledefyr midlertidigt i Uorden.*
- 2/194 *Danmark. Kattegat. Aarhus. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.*

- 1945
- 16/788 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr midlertidigt slukket.
- 18/836 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/198 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/199 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Fyr paa Kornpieren midlertidigt slukket.
- 2/201 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
- 3/408 Danmark. Kattegat. Aarhus Lystbaadehavn. Fyr midlertidigt slukket.
- 6/542 Danmark. Kattegat. Aarhus Lystbaadehavn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/203 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
- 2/204 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/205 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Dybde i Sejløb midlertidigt aftaget.
- 2/206 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
- 17/829 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib midlertidigt inddraget. Vintersømærke udlagt.
- 2/211 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/212 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
- 2/213 Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
- 2/214 Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.
- 2/366 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/216 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr midlertidigt forandret.
- 7/561 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr slukket indtil videre.
- 17/831 Danmark. Kattegat. Skagen. Lods fartøj indtil videre ikke paa Station.
- 6/538 Danmark. Kattegat. Læso. Forbudt Omraade.
- 2/217 Danmark. Kattegat. Læso NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
- 2/219 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Sejlads gennem minespærret Omraade.
- 2/220 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespærring udlagt. Advarsel.
- 2/221 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Forskrifter for Sejlads inden for Mineomraadet mellem Bredeparallellerne 57° 15' N. og 58° 25' N. ved Sveriges W.-Kyst.
- 2/222 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
- 2/223 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/224 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 14/756 Danmark. Limfjorden. Aalborg Portland-Cementfabrik—Limfjordsbroen. Forbud mod Sejlads med Smaafartøjer.
- 2/226 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Læmole opføres.
- 2/227 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.
- 2/228 Danmark. Limfjorden. Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem Aalborg og Nørre-Sundby.
- 2/229 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 2/230 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Aggersundbroen.
- 2/231 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
- 2/232 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 2/233 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/237 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 2/238 Danmark. Limfjorden. Midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Oddesundbroen.
- 2/239 Danmark. Limfjorden. Lemvig Havn. Fyr midlertidigt fjernet.
- 2/240 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/241 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.
- 16/796 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.
- 2/244 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Sunket Pram.
- 15/771 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Sømærker sunket.
- 2/243 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafør midlertidigt ude af Virksomhed.
- 16/807 Danmark. Skagerrak. Skagen NW. Spærret Omraade.
- 2/245 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.
- 3/413 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/247 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/248 Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.
- 4/445 Sverige. Skagerrak. Lysekil. Minefanger udlagt og afmærket.
- 2/249 Sverige. Skagerrak. Fyrskib udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 2/250 Norge. Oslofjord. Færder. Oplysning om Lods.
- 9/641 Norge. Oslofjord. Fredrikstad Havn. Advarsel. Spærreomraade.
- 2/251 Norge. Oslofjord. Kontrol med Skibe, der anløber Oslo Havn.
- 2/252 Norge. Oslofjord. Oslo Havn. Løbet Lindøya—Grasholmen. Trafikforbud.
- 2/253 Norge. Oslofjord. Mølen. Sejladsforskrift.
- 2/254 Norge. Oslofjord. Meffjordbøden S. Bombekastningsomraade.
- 2/255 Norge. Skagerrak. Sandefjord og Tonsbergfjord. Forbud mod Ankring.
- 2/256 Norge. Skagerrak. Larviksfjord. Forbud mod Ankring.
- 2/257 Norge. Skagerrak. Langesunds Bugt. Forbud mod Ankring.
- 2/258 Norge. Skagerrak. Aust-Agder. Risør E.-lige Indsejling. Grenholmgapet. Afspærring.
- 2/259 Norge. Skagerrak. Kristiansand Anduvning. Vestregapet. Forbud mod Ankring.
- 2/260 Norge. Skagerrak. Kristiansand. Topdalsfjord. Sejladsforskrift.
- 2/261 Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Gennemsejling forbudt. Sejladsforskrift.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1945
- 2/367 Norge. Bergen. Kontrolstationer.
- 2/262 Norge. Bergen Omraade. Fyr upaalidelige.
- 2/263 Norge. Hordaland. Bergen N.-lige Byfjord. Ask og Hegrenes. Nye midlertidige Fyr.
- 2/264 Norge. Hordaland. Bergen Havn. Klargøring af Lanterne.
- 2/265 Norge. Bergen Anduvning. Spærrede Omraader.
- 2/266 Norge. Bergen Anduvning. Håøysund. Mineomraade.
- 13/740 Norge. Bergen W. Solsviksund. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/267 Norge. Bergen S.-lige Indsejling. Forbud mod Ankring.
- 2/268 Norge. Samnangerfjord. Forbudte Omraader.
- 2/269 Norge. Lerøyosen. Mineomraade.
- 2/270 Norge. Hordaland. Korsfjorden og Hjettefjorden. Natsspærreomraade.
- 2/271 Norge. Rogaland—Hordaland—Sogn og Fjordane. Spærring af Havne. Advarsel.
- 2/272 Norge. Hjettefjorden. Mineomraade.
- 2/273 Norge. Hordaland. Hjettefjorden W. Spærrede Omraader. Advarsel.
- 2/274 Norge. Grimstadfjord. Natsspærring.
- 2/275 Norge. Fusefjord. Hatvikbuk. Sejladsforskrift.
- 2/276 Norge. Bjornefjord og Lysefjord. Forbud mod Ankring.
- 2/277 Norge. Selbjørnfjord. Farligt Omraade.
- 2/278 Norge. Selbjørnfjord Anduvning. Mineomraade.
- 2/279 Norge. Sirafjord—Sletta. Mineomraade.
- 2/280 Norge. Rogaland. Haugesund. Vibransøysund. Gennemsejling forbudt.
- 2/281 Norge. Rogaland. Haugesund. Spærret Omraade.
- 2/282 Norge. Karmøy og Storøy. Gennemsejling forbudt.
- 2/283 Norge. Talgjefjord. Mastrafjord. Mineomraader.
- 2/284 Norge SW.-Kyst. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/285 Norge. Byfjord. Stavanger Indsejling. Spærring udlagt.
- 2/286 Norge. Lister og Jæderen. Forbudte Omraader.
- 2/287 Norge. Listerfjord og Hitterøysund. Natsspærring.
- 2/288 Norge. Farsund. Forbud mod Ankring.
- 2/289 Norge. Farsund. St. Håøy NW. Vrag. Ankring forbudt.
- 2/290 Norge. Farsund. Gennemsejling forbudt.
- 2/291 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
- 2/292 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
- 2/295 Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
- 2/296 Danmark. Fano Bugt. Spærrede Omraader.
- 2/297 Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.
- 2/298 Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
- 2/299 Danmark. Graadyb. Torre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 14/757 Danmark. Graadyb. Lystønde sunket.
- 2/300 Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.
- 2/301 Danmark. Fano Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/303 Danmark. Måno W. Sømærke midlertidigt udlagt.
- 2/304 Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 2/305 Lister Dyb. Rømo—Sild. Forbud mod Ankring.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1945
- 3/418 Skagerrak. Nordsøen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.
- 2/309 } Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Fiskeri. Advarsel.
- 5/494 }
- D a n m a r k.
- 2/310 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
- 2/311 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
- 2/312 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
- 2/313 Nødmeldinger fra Skibe.
- 2/314 Stednavne rettes i de danske Søkort.

- 1945
 2/315 }
 2/316 }
 2/317 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 2/318 } danske Farvande.
 2/319 }
 2/320 }
 2/321 } Bekendtgørelse om midlertidigt Forbud mod Færdsel og Sejlads ved visse Kyststrækninger.
 2/322 } *Jylland. Frederikshavn—Højer Sluse.* Forbud mod Sejlads og Ophold i Mørklægningstiden.
 Advarsel.
 2/323 }
 2/324 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst. Mineomraade.*
 2/325 } *Kattegat og Skagerrak. Skagen E. og N.* Forbud mod Fiskerfartøjers Passage.
 8/611 }
 17/816 } *Danmark.* Bestemmelser om Smaaskibe og Fiskerfartøjers Anløb af *danske* Havne.
 8/612 } *Danmark.* Bestemmelse om Adgang til søgaaende Skibe i *danske* Havne.

Norge.

- 2/326 Underretning for søfarende under Ophold ved den *norske* Kyst samt under Sejlads fra *Norge* til Indsejlingsstederne til *Østersøen*.
 7/585 *Norge.* Sejlanvisninger i *norske* Farvande.
 2/327 Bestemmelser om Vigepligt overfor Minestrygere.
 2/328 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
 2/329 *Norge S.- og W.-Kyst.* Tidsbegrænset Spærring af Farvande, Havne og Ankerpladser.
 2/330 *Norge S.- og W.-Kyst.* Bestemmelser om tilladt Fart i snævre Farvande.
 2/331 Meldepligt ved Transport med Skib af visse brand- og eksplosionsfarlige Stoffer.

Sverige.

- 2/332 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/333 *Neutralitetslobet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 2/334 }
 4/450 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand.
 2/335 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. *Norrbottnens Len.*
 2/336 } Forskrifter vedrørende Søfarten indenfor *svensk* Kystfarvand. Grænser for forbudte Omraader.
 2/337 *Östra militärområdet.* Forbud mod at fotografere m. m.
 2/338 *Sverige. Stockholms Frihavn, Loudshamnen* samt afspærrede Dele af *Skeppsbron, Stadsgrändshamnen, Värtahamnen* og *Hammarbyhamnen.* Adgangsbestemmelser.
 2/339 *Stockholm* Havn. Færdselsforbud.
 2/340 *Sverige E.-Kyst.* Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem *Öregrund* *Skærgeard.*
 2/341 Passersedler og Passerkort for E.-Kystens Marinedistrikt.
 2/342 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 2/343 *Falsterbokanalen.* Søfartskontrol.
 2/344 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 2/345 *Falsterbokanalen N. og S.* Miner udlagt.
 2/346 *Göteborg, Bohus* samt *Halland Len.* Bestemmelser for Anduvning af og Sejlads i *svensk* Kystfarvand.
 2/347 *Göteborg* og *Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 2/348 }
 8/613 } Midlertidige Lodsfarvande.
 2/349 Indskrænkninger i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse Fyr og Fyrskibe.
 2/350 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.

Tyskland.

- 2/351 Spærring af Havne og Flodmundinger. Advarsel.
 2/352 Signal for Spærring af Havne efter Mineudlægning.
 2/353 Advarsel til Søfarende i Henhold til *Seewasserstrassenordnung* § 17.
 2/354 Afstandssignal. Advarsel.
 2/355 Anvisning for Koffardiskibes Optræden under Nærmelse til Krigsskibe.
 2/356 Taagesignaler fra *tyske* Vagtskibe forankret ved minefrie Sejlløb i *Østersøen* og Tilgangene dertil samt i *Kattegat* og *Skagerrak.*
 2/357 Forholdsordre for Handelskibe under Luftalarm.
 2/358 Afmærkning. Advarsel.
 2/359 Signaler for Skibe, der slæber Skydeskiver, samt for slæbte og forankrede Skydeskiver.
 2/360 Signal for Afmagnetisering.

Efterretninger om danske Havne og Broer angaaende Dybdeforringelser
paa Grund af Tilsanding o. lign.

1945.		1945.	
2/225	<i>Aalborg Portland-Cementfabrik.</i>	1/158	} <i>Korsør.</i>
2/197	<i>Aarhus.</i>	8/602	
8/604	<i>Aarøsund.</i>	7/554	<i>Lundeborg.</i>
12/700	<i>Asø Bro.</i>	6/516	<i>Lundehøje.</i>
1/156	<i>Agersø.</i>	12/706	<i>Maarup.</i>
12/712	<i>Agger Tange Bro.</i>	12/708	<i>Mellerup.</i>
12/711	<i>Amtoft Bro.</i>	1/172	<i>Mommark.</i>
4/442	<i>Anholt.</i>	1/157	<i>Mullerup.</i>
9/630	<i>Asaa.</i>	2/229	<i>Nibe.</i>
5/485	<i>Assens.</i>	1/159	<i>Nyborg.</i>
16/786	<i>Audebo Anlægsbro.</i>	10/651	<i>Nykøbing S.</i>
1/8	<i>Bagenkop.</i>	8/601	<i>Nyord.</i>
9/622	<i>Bakkerne Baandehavn.</i>	1/162	<i>Omsø.</i>
5/484	<i>Ballen Bro, Fyn.</i>	10/648	<i>Reersø.</i>
5/484	<i>Ballen, Fyn, Bro.</i>	7/565	<i>Ringkøbing.</i>
6/532	<i>Birkholm.</i>	10/650	<i>Ristinge Bro.</i>
10/647	<i>Bisserup Bro.</i>	14/744	<i>Rungsted.</i>
16/785	<i>Bjørnø Landingsbro.</i>	13/718	<i>Rødby Havn.</i>
2/188	<i>Bregner.</i>	2/215	<i>Skagen.</i>
5/491	<i>Dover Odde Anlægsbro.</i>	2/234	<i>Skive.</i>
7/562	<i>Ejerslev Udskibningssted.</i>	7/557	<i>Skuldelev Bro.</i>
7/566	<i>Esbjærg.</i>	1/123	<i>Sletten.</i>
6/529	<i>Espergærde.</i>	16/784	<i>Spodsbjærg.</i>
10/661	<i>Feggesund Bro.</i>	7/563	<i>Sundby Tovbane, Limfjorden.</i>
16/790	<i>Fladbjærg Bro.</i>	10/654	<i>Sælvig Bro.</i>
2/210	<i>Frederikshavn.</i>	8/605	<i>Sønderborg.</i>
11/672	<i>Gilleleje.</i>	1/125	<i>Taarbæk.</i>
16/789	<i>Grenaa.</i>	8/589	<i>Tejn.</i>
1/153	<i>Guldborg, Lolland.</i>	2/293	<i>Torsminde Slusehavn.</i>
9/627	<i>Hadsund.</i>	11/695	<i>Tyborøn.</i>
8/607	<i>Havnsø Anlægsmole.</i>	1/154	<i>Urne.</i>
1/169	<i>Hejlsminde.</i>	12/710	<i>Vesterø, Læsø.</i>
2/246	} <i>Hirtshals.</i>	2/236	<i>Vilsund Anlægsbro.</i>
17/814			7/559
2/183	<i>Holbæk.</i>	1/164	<i>Æroskøbing.</i>
7/578	<i>Hornbæk.</i>	2/235	<i>Ørodde Bro.</i>
1/122	<i>Humblebæk.</i>	2/218	<i>Østerby, Læsø.</i>
2/180	<i>Hundested.</i>	2/208	<i>Øster-Hurup.</i>
9/623	<i>Kastrup Skibsbro.</i>		

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 21'	9° 41'				Forg. efts.	2247	1940
55° 03'	9° 52'				Skfh.	818	1944
54° 59',5	10° 02',0				2 Vg.	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.		1653	1940
54° 53',0	9° 36',0		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 s.	154, 152, 150.	Man skal altid gaa N. om Vglt.	556	1945

Kattegat.

56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.		1589	1943
56° 11',3	12° 17',0					411	1943
56° 18'	12° 17'					1646	1944
56° 15',5	12° 15',7					765	1945
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.		917	1944
56° 13',8	12° 11',6		Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	130, 102, 100.	M. o. V.	707	1944
56° 14',5	12° 09'					1057	1943
56° 19'	11° 52'				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 04'	11° 43'				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.		1467	1943
56° 03',5	11° 34'				Lossebom o. V.	1574	1944
56° 13'	11° 29'				Forg. efts.		
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.	Skfh.	1284	1944
56° 04',7	11° 15',5	10	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.			1204	1943
56° 06'	11° 16'					810	1945
56° 09',7	11° 18',6		El. hv.	103, 102, 100.	Uvh Forg. efts. M. og Skorsten o. V.	930	1944
56° 10'	11° 11'				P D.	403	1945
56° 07'	11° 11'				Uvh.	735	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 07'	11° 08'					805	1945
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.		575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.		575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.		575	1944
56° 01',7	10° 58',7		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	103, 102, 100.	M. o. V.	461	1945
56° 00'	11° 03'				Skfh.	1285	1944
55° 59½'	11° 04½'				Skfh.	667	1945
55° 57',3	11° 02',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.			668	1945
55° 46'	11° 13'				Skfh. Forg. efts.	931	1944
55° 44',4	11° 03',9		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.		o. V.	776	1945
55° 50',8	11° 12',5				Skfh. P. D.	1225	1944
55° 53',1	11° 04',5				Skfh. P. D.	1225	1944
55° 50½'	10° 55'				Uvh.	826	1945
55° 48',1	10° 53',9		El. r. + Vgv. 1 Fl., WSW. f. Vg.	141, 140, 103, 100.	M. o. V.	486	1945
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 44',6	10° 36',5	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150, 125, 100, 180.		1388	1943
55° 44',2	10° 33',9	4,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.		1257	1944
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	1 M. o. V.	1624	1943
55° 43',8	10° 10,1				Forg. eft.	2309	1940
55° 44',4	10° 12',3	1			Skfh.	738	1945
55° 48',5	10 28,1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.		1373	1942
55° 51',5	10° 30',1	2½	Vgv. 1 Fl. SW. f. Skfh.		Skfh.	714	1945
56° 09',0	10° 13',1		Ved Vragets NE.- Ende: Vgv. 2 Fl. Ved Vragets SW.- Ende: Vgv. 1 Fl.		o. V.	769	1945
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.		1620	1941
55° 59',7	10° 46',0			112, 103, 102, 100.	nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	920	1944
56° 00',0	10° 49',5					755	1945
56° 08',4	10° 52',0					1193	1943
56° 12½'	10° 56½'					812	1945
56° 20',0	11° 04',3	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.		1429	1942
56½°	11°				P. D. Imellem Fornæs og Ger- rild. M. o. V.	535	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.		504	1943
56° 35'	11° 00'				Forg. eft.	1657	1942
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.		1466	1941
56° 43',0	11° 02',4		Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	2 M. o. V.	1009	1943
56° 39'	10° 55',7					992	1944
56° 45',9	10° 54',1		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.		689	1944
56° 37',8	10° 46',2				M. o. V.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				Rundholt, til- syneladende fast i Bunden.	1763	1943
56° 42',5	10° 26',5					828	1945
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	Nedsprængt til i Flugt med Havbunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. eft.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5					440	1944
56° 50',4	11° 10',0		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.		777	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8					404	1945
56° 50',5	11° 23',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	509	1944
56° 50',1	11° 23',6		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	3 M. o. V.		
56° 50',6	11° 27',0		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.		1657	1944
56° 49',9	10° 43',9		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	1077	1944
56° 35',0	11° 40',0				3Vg. (1Vg. o. V.).	791	1945
56° 51',8	10° 37',0		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V.	1441	1944
56° 52'	10° 41',5				M. o. V.	693	1945
56° 52',2	10° 48',8		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	510	1945
56° 52',8	10° 47',0		El. hv. + Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	102, 100.		1498	1944
56° 53',0	10° 31',0					1677	1944
56° 53',7	10° 31',6		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V. Vinterafm.	536	1945
56° 53',8	10° 30',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	o. V. Vinterafm.	537	1945
56° 55',0	10° 26',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	M. o. V.	1078	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5	Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 102, 100.		1024	1942
56° 58',5	10° 52',0					970	1942
57° 01'	10° 44'				o. V.	1460	1942
57° 10',5	10° 47',0			101.		1868	1943
57° 12'	10° 44'				Skfh.	411	1945
57° 15',5	10° 50',8				o. V.	1468	1943
57° 16',4	10° 33',2				c. 200 m fra Land	560	1945
57° 16',5	10° 38',2		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.		329	1943
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.		601	1942
57° 25',2	10° 35',6				o. V.	830	1945
57° 25',5	10° 33',8		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		o. V.	657	1945
57° 27',5	10° 46',2			101.		780	1941
57° 29'	10° 48'					561	1944
57° 29',9	10° 37',5				Skfh.	1844	1943
57° 33'	10° 57'					410	1945
57° 36',7	11° 03',0	10		101.	Uvh.	1510	1940
57° 39',0	10° 45',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101, 100, 92.	Vinterafm.	543	1945
57° 40',8	10° 41',4		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	o. V.	741	1943
57° 42'	10° 54'					1482	1940
57° 43',5	10° 37',0				o. V.	1542	1944
57° 47'	10° 58',5					1181	1940
57° 20',5	11° 13',0		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1621	1944
57° 08',5	11° 15',5		Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.		M. o. V.	1419	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 24'	12° 31'					1720	1941
56° 33',0	12° 54',6					781	1944
57° 46',5	11° 22',0					1499	1944

Limfjorden.

57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		2 Vg.	846	1944
56° 45',2	9° 10',5				Skfh.	1579	1944

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'				Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'	11,4				1590	1941

Nordsøen.

56° 52',5	7° 45',0					1681	1944
56° 22',2	8° 02',1		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	o. V.	1140	1940
55° 59',7	8° 07'					830	1944
55° 31',8	7° 52',2					1128	1944
55° 29',5	8° 13',3				M. o. V.	851	1944
55° 27'	8° 10'		Vgv. 2 opadv. Ko- ste ved Pladsen.		Forg. efta.	692	1944
55° 27',1	8° 11',4					2977	1940
55° 25',8	8° 14',8		Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	o. V.	751	1945
55° 28',3	8° 23',3				Tørt ved Lav- vande.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4		Stage.				
55° 26',1	8° 19',8				M. o. V.	1411	1944
55° 18'	8° 15'	2,5	Grøn Bøje.			765	1942

I. Østersøen.

833. Sverige. Gotland E.-Kyst. Herrevik Fyr og Herrevik Redningsstation. Forandring af Navn.

Positioner. a) 57° 25' 32" N. 18° 55' 12" E.

b) 57° 25' 18" N. 18° 55' 12" E.

Detaller. Navnene paa a) *Herrevik Fyr* og b) *Herrevik Redningsstation* er ændret til henholdsvis *Herrvik Fyr* og *Herrvik Redningsstation*.

(U. f. s. Nr. 16/1114. Stockholm 1945.)

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

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

Tidligere E. f. S. Nr. 13/729 1945.

Position. c. 54° 51' N. 12° 13¹/₄' E.

Detaller. Ved Opmaalingen den 24. April 1945 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 5,0 m i Midten af Renden og 2,9 m i W.-Siden af Renden.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

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

Tidligere E. f. S. Nr. 14/748 1945.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 24. April 1945 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

836. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal indtil videre ude af Virksomhed.

Position. c. 56° 09',5 N. 10° 13',5 E.

Detaller. Taagesignalet med elektrisk Gongong paa Hovedet af *Mellemarmens N.-Mole* er indtil videre ude af Virksomhed.

837. Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Sejlløbet til Göteborg. Knippelholmen.

Taagesignal atter i Virksomhed.

Tidligere E. f. S. Nr. 15/778 1945 udgaar.

Position. c. 57° 41' N. 11° 49' E.

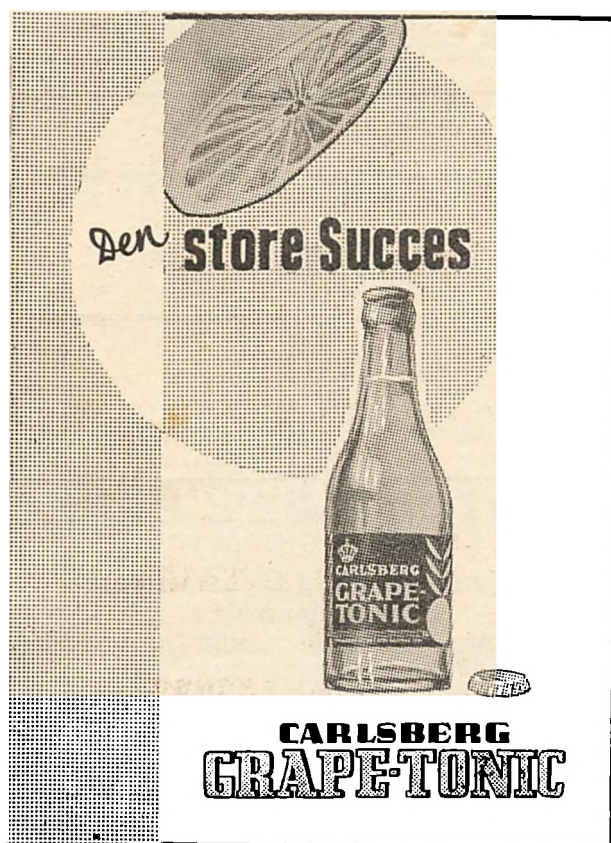
Detaller. Taagesignalet ved *Knippelholmen* Fyr er atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 16/1117. Stookholm 1945.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabsforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »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.

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

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

KOLDING

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

MARIAGER

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

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

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

HOBRO

SVENDBORG

CHR. RØRHOLM

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

A. E. SØRENSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 18

FREDAG 18. MAJ 1945

52 AARGANG

Fra Krig til Fred.

Saa standsede Krigens ødelæggende Kværn. Freden og Friheden er kommet til Europa efter lange og haarde Undertrykkelsens Aar i Tyranniets Lænker. Mod den blaa Foraars Himmel vajer Tusinder af Dannebrogsslag over vort Land, og ogsaa vort Broderland, Norge, hilser den genvundne Frihed med de blaa, røde og hvide Farver, der i lange Aar maatte vige for den visse grønne. Fra en knugende Fortid staar vi nu paa Tærsklen til en Fremtid, der vil kræve hver og ens største Indsats til Lands og paa Havene.

Det er løfterigt for vort lille Land at vide, at vi i disse lange Aar har haft en dansk Forpost i den frie Verden — det var den danske Skibsfarts Repræsentanter. Paa et Tidspunkt, hvor Danmark i den allierede Verden betegnedes som en Nation, der uden Sværdslag slog Portene op for Fremmedherredømmets Vold, blev der af Repræsentanter for den danske Skibsfart øvet en Indsats, som vort Folk aldrig maa glemme. For til Fulde at forstaa den Daad, der blev fuldført ude i vore første Besættelsesaar, behøver man blot at kigge paa et Europakort, som et stort engelsk Blad bragte saa sent som i 1942. Her stod Danmark afmærket som Nazi-Tysklands Forbundsfaelle. Alt dette slog meget i Stykker for Danmarks Sag, men som en dulmende Balsam kom Vice-Premierminister *Atlees* Ord i det engelske Underhus:

— Danmark er allieret i alt, undtagen af Navn.

At Strømmen begyndte at vende, og at vore Kaar blev mødt med sympatisk Forstaaelse, skyldtes i allerførste Række den danske Sømand. Fra de danske Radiosendere tikkede hin niende April Telegrammer ud til vore Skibe: »Søg snarest neutral eller dansk Havn«, men de allerfleste Handelsskibe, der havde nogen Mulighed for det, satte Kursen mod engelsk Havn, hvadenten den laa i selve Øriget eller ude over Imperiet. Fuldt frivilligt tog de hin Aprildag for et Aarmaal i Tankerne Afsked med det gamle Land, med deres Slægt. De kendte Vilkaarene, men de traditionsrige Baand, der knytter dansk og engelsk Skibsfart sammen, var saa stærke, at end ikke den aabenbare Udsigt til Farer, Savn og mørke Dage og Nætter paa

Have, hvor Torpedoer og Miner lurede i Dybet, holdt dem tilbage.

Den niende April 1940 laa to Tredjedele af den danske Handelsflaade uden for Skagerak-Spærringen, hvad enten de laa i engelsk eller amerikansk Havn, eller saa sig i Stand til at ty hertil. Der var nu Tale om

Talstørrelser, som man forstod at vurdere i England i en Tid, hvor den engelske Skibsfart led saa svære Tab gennem det, Præsident *Roosevelt* kaldte Atlanterhavets Klapperslanger — Ubaadene. Disse to Tredjedele af vor Handelsflaade repræsenterede paa det nærmeste 800.000 BRT., og Skibenes Mandskab har i deres Virke betydet mere end et mange Gange større Antal Soldater paa Slagmarkerne. De blev sat ind i den vigtige Tjeneste at skaffe Forsyningerne frem til England og til Fronterne.

Mange danske Sofolk ønskede straks efter den niende April at træde ind i den engelske Flaade, men det blev nægtet dem, fordi Admiralitetet klart saa, at der var langt bedre Brug for dem i andre og ikke mindre farefulde Farter.

I tre Aar maatte vore Skibe sejle under engelsk eller amerikansk Flag, og

vore Sofolk blev sat ind i de store Atlanterhavs-Konvojer, hvor saa mange fandt Døden. Ogsaa i Murmansk-Konvojerne sejlede de danske Skibe. Først ved Aarsskiftet 1943—1944 kom Dannebrog til at vaje Side om Side med det engelske Flag.

Danske Sofolk har ydet deres tunge Ofre paa disse farefulde Ruter, Tab af Menneskeliv og af Skibe er procentvis lige saa store, som de, der har ramt Englands egen Skibsfart. Danske Skibe var med ved Afrika-Invasionen, ved Sicilien-Invasionen og paa selve *D-day*. Da Antwerpens Havn blev genaabnet for allieret Skibsfart, var de tre Skibe, der først og ubeskyttet stod Havnen ind, et norsk og to danske.

Det var den danske Sømandsstand, der fremkaldte de første Krusninger paa det Dødvande, der syntes at ligge tungt omkring et selvopgivende og fatalistisk Danmark. Herhjemme og i de allierede Lande vil disse Ofre aldrig blive glemt. En Tankernes uvisnelige



Det frie Danmarks Konge,
CHRISTIAN DEN TIENDE

Mindekrans ligger paa de mange vaade Grave ude over Oceanerne.

Den danske Skibsfarts smertebringende og alvorlige Tab er — efter tilgængelige Oplysninger — 216 Skibe paa tilsammen 427.000 BRT., hvilket svarer til 35,9 Procent af Tonnagen den 1. Januar 1939. Ved disse Skibsforslis har 1279 danske Søænd sat Livet til — eller dobbelt saa mange som under sidste Krig. Som nævnt var to Tredjedele af den danske Handelsflaade den 9. April uden for Skagerakspærringen, og af disse regner man med, at ca. Halvdelen er gaaet ned som Folge af Krigshandlinger. I Tabstallene er medregnet, hvad der er krigsforslist i Fart ogsaa i Spærrezonen. Der er kun Tale om større Skibe, men ogsaa Smaaskibsfarten og den danske Fiskerflaade har maattet bære sine alvorlige Byrder.

Ogsaa paa Hjemmefronten har den danske Skibsfart lidt store Tab. En tidlig Morgen kort før Jul gennemrystedes den indre By af mægtige Eksplosioner, og et Par Sekunder efter slog meterhøje Flammer ud fra *Det ostasiatiske Kompagnis* Hovedsæde paa Hjørnet af Holbergsgade og Niels Juelsgade. I Løbet af nogle Timer var den Bygning, der stod som et Monument over Etatsraad *H. N. Andersens* stolte Livsværk, lagt i Ruiner, ødelagt af Tyskernes haandgange Banditter fra Sommers Morder- og Terrorbande. Dansk Politi og danske Frihedskæmpere har nu sikret sig de Forbrydere, der foretog dette meningsløse Ødelæggelsesværk, og med Tilfredshed har den danske Offentlighed erfaret, at Regeringen vil drage Omsorg for, at Medlemmer af disse Morder-, Terror- og Stikkerbander vil blive idømt Straffe, der er langt alvorligere end de, der hjemles i den nugældende Straffelov.

Før nogle Maaneder siden faldt Havnedirektør, Kommandørkaptajn *W. Laub* for Morderhaand, idet han fejgt blev skudt ned i sit Hjem. Havnedirektørens pludselige og meningsløse Død gjorde det stærkeste Indtryk overalt i Skibsfartskredse, hvor han var respekteret og afholdt, ikke mindst for den ranke og værdige Holdning, han indtog i disse for vort Land saa tunge Aar.

I Krigens allerseneste Tid øvede den danske Søfarts Hjemmefront et uforglemmeligt Stykke Arbejde, der midt i alt det sorgelige, vi oplevede omkring os, dog var egnet til at kalde det danske Smil frem. Da man forstod, at Tyskerne for Alvor med deres Skibe var paa Rov i København, vaagnede Havnen en skønne Morgen op for at konstatere, at alle vore Bjergningsdampere, Bugserbaade, Slæbebaade og meget Bjergningsmateriel simpelt hen var dampet af. Eksemplet smittede ude i Landet, og Tyskerne saa sig pludselig berøvet enhver Mulighed for at faa Skibene ind i Havnen paa Tyveløgt eller ud af den med Tyvekosterne. Skibene gik over til Sverige, hvor de ved Tysklands Kapitulation gjorde fortrinlig Fyldest ved den danske Sverige-Brigades Hjemtransport. At alle Danmarks Lodser nogle Dage efter gik samme Vej — eller under Jorden, hvis Vejen til Sverige var spærret — gjorde ikke Situationen mere munter for Tyskerne eller mindre humoristisk for os.

En national Indsats er ogsaa øvet af den danske Smaaskibsfart i Dagene før og efter, at Tyskerne foranstaltede Jødeforfølgelser i Danmark. I hundredevis af Jøder blev ad illegal Vej transporteret fra Danmark med Smaaskibe, hvis Indehavere og Besætninger arbejdede under den største Livsfare, men de blev paa deres Post og helmede ikke, for de havde gjort deres Pligt, og der ikke var mere Hjælp at yde. Iøvrigt ved man, at ogsaa flere af vore større Skibe har bragt Landflygtige over Øresund.

I de trange Aar har danske Skibe — store og smaa — sejlet Vandet tyndt for at skaffe Forsyninger

til Hjemlandet. De sejlede — ikke mindst i Besættelsens sidste Aar — under de største Farer, der ikke overskygges af det, vore Skibe og Søfolk uden for Spærrezonen maatte vove, men ufortrødent sejlede de mellem Miner og Torpedoer og med truende Luftangreb hængende over Hovedet. Danmarks Tak gaar til alle vore Søfolk uden for og inden for Spærrezonen, fra Kaptajnen paa vort største Skib til Skibsdrengen paa vort mindste.

Budskabet om Danmarks Befrielse naaede Størsteparten af de danske Søfolk, der har sejlet i allieret Tjeneste under Krigens, paa Havet eller i fjerne Havne. Krigens igennem har Newcastle været de danske Søfolks Hovedkvarter, men paa Kapitulationsdagen opholdt kun meget faa sig her. Nu er Barrieren faldet, og det første Spørgsmaal, der meldte sig for de danske Søfolk, var, hvornaar det bliver muligt at komme i direkte Forbindelse med dem derhjemme.

Dette Spørgsmaal er ikke helt nemt at besvare, men Danmarks Gesandt i London, Greve *Reventlow*, har i et Opraab gennem Radioen til danske Søænd udtalt, at der er truffet Forberedelser til snaest muligt at iværksætte en Udveksling af danske Søfolk, saaledes at de, der nu i over fem Aar har været afskaaret fra Danmark, kan komme hjem paa Ferie. Det siger dog sig selv, at en saadan Ordning ikke kan blive effektiv med faa Dages Varsel, og for dem, der for Tiden sejler paa Langfart, kan Ventetiden endnu blive lang. I sin Radiotale lovede Minister *Reventlow* ogsaa, at de Forsyninger, der fra de Allieredes Side vil blive sendt til Danmark, saa vidt muligt vil komme med danske Skibe, og for Besætningerne paa disse Skibe er der altsaa det bedste Haab om et Gensyn med Danmark inden længe. Vore Rederier er iøvrigt fuldstændig indstillet paa, at disse Besætninger skal afløses snaest muligt, saa de kan komme hjem til den Ferie, som de og deres Familier i saa høj Grad har fortjent. Meget væsentlig er det, at Grev *Reventlow* i Tilknytning hertil udtalte, at disse Skibe i Løbet af kort Tid vil blive overført til det danske Skibsregister.

Det er saa ofte i disse Aar blevet hævdet, at den danske Skibsfart ved en Bedømmelse af Fremtiden opererer med ukendte Størrelser. Man savner de endelige Oplysninger om, hvor mange Skibe der er forlist uden for Spærrezonen, og vi ved ikke, i hvilken Stand de kommer tilbage, ligesom der intet kan siges om, hvor meget de har sejlet ind paa de farefulde Rejser. Men man gør sikkert klogt i ikke at henfalde til for stor Optimisme, selv om der fra Tid til anden har været gættet paa endog meget betydelige Summer. Lad os imidlertid ikke glemme, at der er blevet sejlet haardt med disse Skibe, uden at det har været muligt at foretage de nødvendige Dokninger og Reparationer. I Reder-Kredse er man ikke utilbøjelig til at tro, at der kun bliver en ringe Difference mellem det, Skibene har sejlet ind, og det, der kommer til at koste at faa dem i brugbar Stand. Endnu er Taagen ikke lettet over den Verden, vi var afskaaret fra i mere end fem Aar, men Oplysningerne kan formentlig ventes snaest, og at de imødeses med Spænding, er selvsagt.

Spørgsmaalet om Erstatning for den tabte Tonnage er jo ogsaa et vanskeligt Problem. Mange Redere har deres Blik rettet mod Amerika — det eneste Land, hvor der er Tale om en Overskudstonnage —, men mangt og meget vil være afhængig af, hvornaar de Allierede faar knust Japan eller tvunget det i Knæ. Indtil det er sket, vil der sikkert fremdeles være Tonnageknaphed. Erstatninger gennem Nybygninger alene ved danske Værfter vil ikke kunne fuldføres inden for et overskueligt Aaremaal.

I Fredens Kolvand sejler mange Problemer, men Fredens forjættende Lystegn lover dog en ny Dag for

Københavns Havn ved Kapitulationen.



Havnedirektør Mogens Blach.

For Københavns Havn er det en stor Lykke, at Freden kom her til Landet, som den gjorde. I de sidste Par Maaneder har man med Ængstelse set hen til den Dag, da Tyskerne i Desperation vilde begynde et Ødelæggelsesværk i stort Format, hvad meget kunde tyde paa i Krigens sidste Fase.

For Havnens Vedkommende havde Tyskerne truffet de mest drastiske Forholdsregler. Efter hvad Havnedirektør *Mogens Blach* oplyser til *Dansk Søfarts Tidende*, var der ikke den ringeste Overdrivelse i de Oplysninger om store Mineringsarbejder i Havnen, som den illegale Presse bragte i de sidste Maaneder af Krigen. Der var, fortæller Havnedirektøren, i meget stor Udstrækning gravet Minehuller; med Undtagelse af Midtermolens Østkaj gælder det den egentlige Frihavn, 10 Meter Bassinet og Redmolen.

Det vil sige intet mindre, end at Tyskerne med ganske kort Varsel vilde have været i Stand til at ødelægge Havnen totalt, og Følgerne for den danske Skibsfart, Transithandelen og for hele vort Land vilde have været ganske uoverskuelige.

200 TYSKE SKIBE I HAVNEN VED KAPITULATIONEN

Da Tyskland maatte kapitulere, laa der ikke mindre end 200 tyske Skibe i Københavns Havn. I dette Tal er indbefattet baade Handelsskibe, Passagerskibe og Krigsskibe. Den samlede Nettoregister-tonnage for Handelsskibene og Passagerskibene var ca.

150.000. Saa at sige alle disse Skibe laa Nord for Langebro.

Ogsaa Antallet af tyske Krigsskibe i Frihavnen, paa Reden og ved Orlogsværftet har været langt større, end man skulde have tænkt sig. Af store Skibe laa Krydseren *Prins Eugen* paa 10.000 Tons Displacement og Krydseren *Nürnberg* paa 6.000 Tons Displacement. Endvidere var der en halv Snes Hjælpekrydsere eller armerede Handelsskibe, 25 Minestrygere og square af forskellig Størrelse, 3 Destroyers, 4 Torpedobaade og 45 forskellige andre Skibe, saasom Bugserbaade, Hurtigbaade, Færgebaade og Inspektions-skibe.

MANGE REPARATIONSARBEJDER I HAVNEN

Nu er Københavns Havn fri igen, og Havnedirektør Blach og hans Stab er gaaet i Gang med det daglige Arbejde, der i første Række kommer til at koncentrere sig om Reparationer. Som bekendt er Langebro — takket være en lilrigget Hjælpemotor — nu saavidt i Orden, at den kan lukkes op visse Tider, men der forestaar meget omfattende Reparationsarbejder, inden Trafiken gennem Broen igen kan blive normal.

Vore Frihedskæmpere beredte den tyske Skibsfart en meget ubehagelig Overraskelse, da de den 27. Marts satte Langebro ud af Funktion. Det havde til Følge, at de tyske Skibe, der laa dels ved Islands Brygge for at inlade Københavns Beredskabslagre af frosset Kød og dels ved Enghave Brygge for at stjele Statsbanernes Kullagre, ikke kunde komme ud af Havnen. Næppe havde Tyskerne faaet Broen saa vidt ordnet, at den kunde gaa op, før det store Vrag, der laa ved Havnegade, fik kappet Agterfortøjningerne, saa at det drev paa tværs ud i Sejlløbet, hvor et Par Bomber satte det paa Grund. Da dette ikke var effektivt nok, blev yderligere Motorskibet *Japos*, der laa overfor, behandlet paa samme Maade. Dette har haft til Følge, at kun Skibe paa indtil et Par Tusinde Tons via Broerne kan slippe ind i eller ud af den gamle Havn.

Det er en af Havnevesenets første Opgaver at skaffe disse Vrag væk, og det vil utvivlsomt ogsaa kunne gøres meget hurtigt, efter at det værdifulde Bjergningsmateriel, som Svitser sejlede til Sverige, nu velbeholdent er naaet hjem. Arbejdet ventes tilendebragt en af de nærmeste Dage.

Endnu vil der gaa nogen Tid, inden Skibene kan forlade Havnen, takket være en nødvendig Bundbehandling, og ogsaa som Følge af hele Bunkersituationen.

Danmark, selv om det ogsaa vil kræve Kamp. De Vanskeligheder, der melder sig, kan og skal blive overvundet, selv om Konkurrencen bliver haard, og Konkurrence-Evnen er nedsat.

Det øjeblikkelige Problem for vor Skibsfart er Brændselssituationen, der har foraarsaget et stort Antal Oplægninger. Der kan kun sejles i stærkt reduceret Omfang, indtil der kommer friske Kulliforsler her til Landet. Hvad Udenrigs-Skibsfarten angaar, vil det være af baade dansk og allieret Interesse, at de danske Skibe, der ligger i Danmark, hurtigst muligt kommer ud for at tage deres Part af de nødvendige Transporter mellem Landene.

Efter de lange Krigsaars Censur oplever den danske Presse nu ogsaa sin Frigørelse fra de Baand, der virkede saa knugende. *Dansk Søfarts Tidende* har i disse Aar bestræbt sig paa at holde en fast Kurs. Den afbrudte Forbindelse med de allierede Lande har

vi søgt at raade Bod paa ved at skaffe saa mange Oplysninger fra Vestmagterne som muligt, samtidig med at vi har tilbageholdt den Strøm af tyske Meddelelser, der løb ind. Herhjemmefra var det kun faa sparsomme Oplysninger, der kom frem.

Paa Fredens og Frihedens Dag skylder vi en offentlig Institution vor varmeste Tak. Paa et ret tidligt Tidspunkt lykkedes det os ved en særlig Velvilje fra Afdelingschef *Ove Nielsen*, Handelsministeriets Sofartsafdeling, at faa Adgang til visse udenlandske Tidsskrifter, som ellers var ganske utilgængelige her i Landet. Uden denne Velvilje og Forstaaelse af en lænket Presses Vilkaar havde det ikke været muligt tilnærmelsesvis at bevare *Dansk Søfarts Tidende* som et velunderrettet Organ for den danske Skibsfart i en Tid, hvor Jerntæppet var nede, og hvor det var en meget vanskelig Opgave at finde en Form, hvorunder man kunde bringe Artikler fra de Allieredes Side uden at rammes af Censuren.

FRAGTBERETNING

I forrige Uge, da Klokken, for at blive i Hitlers Terminologi, var Fem Minutter over Tolv, gik Jerntæppet ned for en Epoke, der, har vi da Lov til at haabe paa, aldrig vil blive gentaget i Danmarks Historie. Bortset fra Besættelsens andre Følger, hvis Behandling ligger noget uden for denne Artikels Rammer, saa var for Pressens vedkommende den tyske Censur og den deraf følgende aandelige Mørklægning den bitreste Pille, vi maatte sluge. Omend alle de af Tyskerne fastsatte generelle Censurbestemmelser gjaldt lige saa godt for os som for Dagspressen, saa havde vi dog som Fagblad noget friere Spille- rum end de almindelige Dagblade, og naar Hensyn tages til de begrænsede Muligheder til at skaffe Oplysninger fra Udlandet, der har staaet til Disposition, saa er det ikke mange Begivenheder indenfor den udenlandske Shippingverden, vi ikke under en eller anden Form har berørt i disse Spalter. Det ligger i Sagens Natur, at Ting, der var særlig pinlige for Tyskerne, som f. Eks. de mislykkede »Dönitz Offensiver«, der maaske mere end nogen anden Enkelfaktor har medvirket til Tyskernes totale Nederlag, maatte behandles med den største Forsigtighed, men vi blev aldrig trætte af at fremholde for vore Læsere, at Magt paa Havet ogsaa i denne Krig vilde være en af de Trumfer, der vilde vinde Spillet for de Allierede.

Hvad Fremtiden vil bringe, er det naturligvis endnu for tidligt at danne sig nogen Mening om. Een Ting er dog ganske klar, nemlig, at Krigen ikke er forbi endnu. Japans »unconditional surrender« kan ske i den nærmeste Fremtid, men det kan ogsaa tage Maaneder, før den regerende japanske Klike indser, at Krigen er tabt, og at yderligere Modstand kun vil bringe Japan i samme Tilstand, som hersker i Tyskland idag, men hvad enten det tager Uger, Maaneder eller Aar, før Japan ogsaa kapitulerer, saa er det dog givet, at alene Afviklingen af den europæiske Krig vil stille meget betydelige Krav til de Allieredes Tonnageresourcer, og hvis Krigen i Japan skaf føres til den bitre Ende, saa vil Forflytningen af Tropper og Materiel fra Europa til det fjerne Østen naturligvis lægge Beslag paa endnu større Dele af den Tonnage, de Allierede disponerer over.

Om Dagens Markeder foreligger der kun faa Nyheder. Amerikanerne har som sædvanligt frigivet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika, ligesom adskillige Skibe er sluttede for Sukker fra Cuba til Northern Range og for Malm fra Brasilien til U. S. Atlantic. Raterne viser ingen Ændringer. Fra Forindien og Sydafrika er sluttet Tonnage for Malm til Northern Range til de kendte Rater. Iøvrigt er Efterspørgslen efter Tonnage paa de amerikanske Markeder uforandret lige stor, men der synes ikke at have været neutral Tonnage fremme paa disse Markeder i lange Tider.

Englænderne er stadig i Markedet for Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til de sædvanlige Destinationer som Azorerne, Gibraltar og Middelhavet til uforandrede Rater.

Fra River Plate foreligger Meddelelse om, at Portugal stadig er i Markedet for Skibsrum for Hvede til Lissabon til Rater, der ligger omkring \$100.

For Markederne i vore hjemlige Farvande er det brændende Problem stadig, hvorledes der kan skaffes Bunkerkul. Udsigterne til at faa Kul fra England synes ikke allfor lyse, men saavidt man forstaar, ligger Svenskerne i Underhandlinger med Polen om at faa Kul derfra, og der skulde maaske derfor ogsaa være en Mulighed for, at vi kan faa lidt. Iøvrigt er det stadig Farten mellem Danmark og Norge, der er mest aktiv. Flæsk fra dansk Havn til Oslo indikerer d. Kr. 65, og for Korn ligger Raten omkring d. Kr. 27.50 à Kr. 30.

KONTORCHEF OVE NIELSEN ER BLEVET
AFDELINGSCHEF

*Chefen for Handelsministeriets Søfartskontor,
Afdelingschef Ove Nielsen.*

Den 1. April blev Chefen for Handelsministeriets Søfartskontor, Kontorchef *Ove Nielsen* udnævnt til Afdelingschef i Handelsministeriet. At der ikke allerede dengang udsendtes nogen Meddelelse herom, staar i Forbindelse med de da herskende Tilstande i Landet.

Denne Udnævnelse vil blive hilst med Glæde i alle danske Søfartskredse, hvor Afdelingschef *Ove Nielsen*'s Navn har den bedste Klang. Han forener i sig en praktisk Dygtighed og stor teoretisk Viden, og hertil kommer, at han altid stiller sig meget imødekommende over for de mange Mennesker, der dagligt søger ham.

Det er ogsaa af stor Værdi, at Søfartsafdelingens Chef kommer fra Søfolkens egne Rækker. Efter at have taget Realeksamen i 1908 kom *Ove Nielsen*, der er Søn af Oberstløjtnant *Holger Nielsen*, til Søs og i fire Aar sejlede han med Skoleskibet *Viking*. Sine nautiske Eksaminer tog han i 1913, og efter i Krigsaarene at have været Reserveløjtnant i Marinen, sejlede han som Styrmand om Bord i *Georg Stage*, i Det Forenede Dampskibs-Selskab og i Ø. K. En Tid søgte han videre Uddannelse paa Polyteknisk Lærestanstalt.

I 1920 konstitueredes *Ove Nielsen* som Skibsinspektør, for Aaret efter at blive Fuldmægtig i Ministeriet for Handel og Søfart. I 1931 blev han Ekspeditionssekretær og Ministersekretær, for endelig i 1937 at blive udnævnt til Chef for Ministeriets Søfartskontor.

Siden 1937 har Afdelingschef *Ove Nielsen* været Formand for Forhøringsraadet, og han har deltaget i forskellige Søfartskongresser i København og Udlandet.

Samtidig med at Kontorchef *Ove Nielsen* er blevet Afdelingschef, er Ekspeditionssekretær *J. Christiansen* udnævnt til Kontorchef i Søfartsafdelingen.

Ledig Lodsstilling.

En Lodsstilling ved Aalborg-Norresundby Lodseri bliver ledig fra 1. Juli d. A. og ønskes besat med en dertil kvalificeret Navigator mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og eventuelle Forholdsaftaster modtages indtil den 16. Juni d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 14. Maj 1945.

OPLÆGNINGER I KØBENHAVNS HAVN

Efter hvad *Dansk Søfarts Tidende* erfarer, var der pr. 1. Maj i Aar oplagt ialt 64 Skibe, omfattende Dampere, Motorskibe og mindre Skibe, paa tilsammen 86.000 NRT. Størsteparten af denne Tonnage hidrørte naturligvis fra Damp- og Motorskibene.

DANSK LODS MYRDET AF TYSKERNE

Lods Ib Welling fra Als i Østjylland er fundet myrdet paa Broen ved Als Odde. En Undersøgelse viser, at han er blevet skudt af Tyskere. Han var cyklet hjemmefra, og det menes, at han er blevet anholdt af Tyskerne, da han nægtede at lodse nogle tyske Skibe ud af Als Havn. I hvert Fald har Tyskerne erklæret, at han er skudt under Flugtforsøg.

Ib Welling var født i Laurbjerg ved Randers den 8. Oktober 1906. Han gik til Søs i 1922 og tog efter at have gennemgaaet den praktiske Sømandsuddannelse Styrmandseksamen fra Svendborg Navigationsskole i 1932 og Skibsfører- og Radioeksamen 1933. Som Styrmand sejlede han i Dampskibsselskabet »Myren«, indtil han for faa Aar siden blev ansat i Lodsvesenel. Han efterlader foruden Enke flere smaa Børn.

DAMPSKIBSSELSKABET »NORDEN«

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Norden« Aktieselskab meddeler, at Selskabets Regnskab for Aaret 1944 udviser foruden en Overførsel fra forrige Aar af 57,243 Kr. en Renteindtægt m. m. paa 24,189 Kr. samt en Overførsel fra Konto for Skatter paa 188,861 Kr. og en Overførsel for Kursreguleringskonto paa 498,049 Kr. Driftsudgifterne andrager 367,267 Kr., hvoraf 48,410 Kr. er overført til Konto for uafsluttede Driftskonti for rekvirerede Skibe. Administrationsudgifterne udgør 154,938 Kr. Bidrag til Krigsforsikringen af Løsøre 85,038 Kr. Bidrag til Sømandsfonden 10,007 Kr. og Afskrivning paa rekvirerede Skibe 194,012 Kr. Til næste Aar overføres 5491 Kr.

GRANAT I IVER C. WEILBACH & CO.s FORRETNING

Under det voldsomme Skyderi Dagen efter den tyske Kapitulation, hvor flere Granater eksploderede, trængte en Granat ogsaa gennem Muren til Iver C. Weilbach & Co.s Lokaler i Amaliegade. Den eksploderede i Kontorlokalerne, og de Mennesker, som i Øjeblikket opholdt sig der, blev saaret.

Blandt de Tilskadekomne var Firmaets to Chefer, Kaptajn C. Sølvér og Kaptajn A. Svarrer. Kaptajn Sølvér fik Granatsplinter i Brystet og det ene Ben, medens Kaptajn Svarrers Saar indskrænkede sig til dybe Kødsaar. De kunde dog begge, efter at være forbundet paa Hospitalet, bringes til deres Hjem.

En af Firmaets ledende Funktionærer, Kaptajn Hermann Hald, blev lettere saaret, medens den kendte Kompasretter, Styrmand J. Albeck blev alvorligt kvæstet af Granatstumperne.

Det menes, at denne Granat saavel som dem, der eksploderede paa Slotspladsen, var affyret fra de tyske Krigsskibe i Havnen.

FOTOGRAFI I SØFARTSBOGEN

Der er fra Handelsministeriet udsendt en Bekendtgørelse, hvorefter alle Søfartsbøger skal være forsynet med et Fotografi af Bogindehaveren. Ingen



kan udmonstre med dansk Skib, forinden denne Forskrift er jagttaget.

For alle Personer, der allerede er i Besiddelse af Søfartsbog, paases Reglens Gennemførelse af Monstringskontorerne. For Personer, der herefter begærer sig Søfartsbog udstedt, paases den af de Myndigheder, der udsteder Søfartsbogen.

PERSONALIA

80 Aar

Paa Tirsdag — den 22. Maj — fylder Maskinmester I *Amandus Møller*, Bagsværd, 80 Aar.

75 Aar

Tidligere Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *A. J. Møller*, fyldte i Tirsdags 75 Aar. Kaptajn Møller forlod Søen i 1931 og har nu sit Hjem i Dragør.

*

I Gaar — Torsdag — fyldte tidligere Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn *H. G. A. Mortensen*, 75 Aar. Kaptajn Mortensen, der sidst førte Dampere *Hammershus*, gik i Land i 1931.

65 Aar

I Dag — Fredag — fylder Maskininspektør i Ø. K. *Jens Grane* 65 Aar.

60 Aar

Skibsfører i Dampskibsselskabet Progress, Kaptajn *B. Lambertsen*, fyldte i Mandags 60 Aar. Kaptajn Lambertsen har sit Hjem i Sønderho paa Fano.

Søkort-Arkivet

Marineministeriet har meddelt Litograf ved Søkort-Arkivet *Leonard Sandberg* Afsked af Søkort-Arkivets Tjeneste paa Grund af Svagelighed og med Pension efter Tjenestemandsløven fra Udgangen af Juli Maaned 1945.

Den nye Forstander for Svendborg Navigationsskole

Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende* forlader Navigationsskolebestyrer Translator Rasmussen med Udgangen af denne Maaned Posten som Forstander for Svendborg Navigationsskole efter — paa Opfordring — at have fungeret nogle Maaneder ud over Aldersgrænsen. Til hans Efterfølger er udnævnt Navigationsskolebestyrer *Møller*, Marstal, der tillige er Medlem af Navigations-skoleeksamenkommissionen.

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:

MOGENSEN NYHOLM

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI- OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

TUBORG



GRØN
eller RØD



IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 • KØBENHAVN K.

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRE
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang *W. Katalog*

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 11. Maj 1945.

Nr. 19.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet 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 Kvartalsabonnementet 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 Helaarsabonnementet. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De danske Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstaude 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.

838. Danmark. Keldsnor Fyr E. t. S. Vrag.

Position. c. 54° 43',7 N. 10° 46',2 E., c. 1,5 Sm 98° fra Keldsnor Fyr.

839. Sverige. Falsterbo. Neutralitetsløbet. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Efter at Vraget af den i Neutralitetsløbet sunkne Dampet *Torö* er sønderslaaet, kan Sejløbet W. om Vraget ikke mere benyttes. Som Følge heraf er Stagen med Kost paa 55° 20' 12" N. 12° 52' 57" E. flyttet til 55° 20' 09" N. 12° 53' 01" E., c. 10 m NE. for Vragets Forende, og Stagen med Kost paa 55° 20' 06" N. 12° 52' 52" E. er flyttet til 55° 20' 06" N. 12° 52' 58" E., c. 20 m SE. for Vragets Agterende.

Kort Nr. 132, 187 og 130.

(U. f. s. Nr. 17/1181. Stockholm 1945.)

840. (S). Sverige. Utgrunden. Fyrskib genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/568 1945 udgaar.

Position. c. 56° 20',7 N. 16° 14',6 E.

Detaller. Utgrunden Fyrskib er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 18/1244. Stockholm 1945.)

841. Sverige. Mönsterås Havn. Sømærke udlagt.

Position. 57° 02' 33" N. 16° 27' 13" E.

Detaller. En Stage uden Topbetegnelse er udlagt NNE. for en nær Kajen i den N.-lige Del af Mönsterås Havn værende 1,4 m Grund.

(U. f. s. Nr. 17/1179. Stockholm 1945.)

842. Sverige. Öland E.-Kyst. Gräsgårds Fiskerihavn. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Den yderste Stage med Kost paa 56° 18' 47" N. 16° 32' 33" E. er ombyttet med en rød Stage med 2 opadvendte Koste.

2. De to Stager uden Topbetegnelse paa henholdsvis 56° 18' 46" N. 16° 32' 30" E. og 56° 18' 54" N. 16° 32' 17" E. er inddraget.

(U. f. s. Nr. 17/1180. Stockholm 1945.)

843. Sverige. Norrköping Indsejling. Fyr atter tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 50/1634 1944 udgaar.*Position.* 58° 37' 48" N. 16° 14' 10" E.*Detaller.* *Trollskär* Baakfyr, N. for Indsejlingsløbet til *Norrköping*, er genopført og tændt.
(U. f. s. Nr. 18/1243. Stockholm 1945.)**844. Sverige. Enskär og Öro. Oplysning om Redningsstationer.***Position.* *Enskär* c. 58° 43' N. 17° 28' E.*Öro* c. 57° 34' N. 16° 46' E.*Detaller.* 1. *Enskär* Redningsstation er nedlagt.2. Ved *Öro* er oprettet en ny Redningsstation med Motorredningsbaad.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 17/1233. Stockholm 1945.)

845. (S). Sverige. Nyköping Indsejling. Lystønde genudlagt. Fyr atter tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 4/428 1945 udgaar.*Positioner.* 1. *Örsbaken* Lystønde c. 58° 43' N. 17° 08' E.2. *Östra Linudden* Fyr c. 58° 43' N. 17° 08' E.3. *Nyköping* Fyr c. 58° 45' N. 17° 01' E.*Detaller.* 1. *Örsbaken* Lystønde er atter udlagt paa Plads.2. Fyrene *Östra Linudden*, *Sjösa*, *Västra Linudden*, *Intaget övre* og *nedre*, *Herrhagen övre* og *nedre* og *Nyköping* er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 17/1178. Stockholm 1945.)

846. (S). Sverige. Sejlløbet Sävösund—Oxelösund. Lystønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/571 1945 udgaar.*Position.* c. 58° 45' N. 17° 24' E.*Detaller.* *Västra Stendörren* Lystønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 17/1177. Stockholm 1945.)

847. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Härnösand. Nybroen beskadiget. Sejlads gennem Broen indtil videre.*Position.* c. 62° 38',1 N. 17° 56',4 E.*Detaller.* Nybroen mellem *Härnön* og *Kronholmen* kan indtil videre ikke aabnes for Skibes Passage. Reparationsarbejderne paa Broen vil antagelig vedvare hele dette Aar.

(U. f. s. Nr. 11/1173. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**848. Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Vrag.***Position.* *Helsingør* Havn: c. 56° 02',1 N. 12° 37',4 E.*Detaller.* Vraget af en Vandbaad er sunket i *Helsingør* Havns *Søndre Bassin* c. 80 m fra Færgelejerne og c. 35 m fra S.-lige Havnemole.**849. (T). Sverige. Sundet. Grollegrund W. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.***Position.* c. 56° 06' 42" N. 12° 34' 00" E.*Detaller.* Den i Sejlløbet *Hälsingborg—Viken* udlagte Lys- og Fløjtetønde W. for *Grollegrund* er paa Grund af Reparation midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 17/1234. Stockholm 1945.)

850. (T). Sverige. Sundet. Flintarenden. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.*Position.* c. 55° 37' N. 12° 53' E.*Detaller.* Lys- og Fløjtetønden, der er udlagt paa Fyrskibet *Kalkgrundets* Plads i *Flintarenden*, er paa Grund af Eftersyn midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 18/1293. Stockholm 1945.)

851. Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Indsejlingsbaake atter i Orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/459 1945 udgaar.

Position. c. 55° 14',7 N. 11° 14',6 E.

Detaller. Gedehave Forbaake er atter i Orden.

852. Danmark. Store-Bælt. Sprogø Fyr N. t. E. Vrag.

Position. c. 55° 26' N. 11° 00' E., c. 6,2 Sm 8° fra Sprogø Fyr.

853. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev. Lys- og Fløjtetønde forsvundet.

Position. c. 55° 20',2 N. 11° 02',8 E.

Detaller. Lys- og Fløjtetønden, der er udlagt paa Halsskov Rev Fyrskibs Plads, er forsvundet.

854. Danmark. Store-Bælt. Sprogø Fyr S. Vrag.

Position. c. 55° 19',1 N. 10° 58',4 E., c. 3/4 Sm 180° fra Sprogø Fyr.

855. Danmark. Store-Bælt. Omø Fyr WSW. Vrag.

Position. c. 55° 09',2 N. 11° 06',7 E., c. 1 Sm WSW. for Omø Fyr.

856. Danmark. Store-Bælt. Tranekær Fyr NE. Vrag.

Position. c. 55° 00',0 N. 10° 54',8 E., c. 1 Sm NE. for Tranekær Fyr.

857. Danmark. Store-Bælt. Tranekær Fyr ESE. Vrag.

Position. c. 54° 58',7 N. 10° 55',9 E., c. 1 1/2 Sm ESE. for Tranekær Fyr.

Detaller. Et Vrag, af hvilket Mastetoppen rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

858. Danmark. Store-Bælt. Keldsnor Fyr NE. t. E. Vrag.

Position. c. 54° 44',2 N. 10° 44',7 E., c. 3/4 Sm 58° fra Keldsnor Fyr.

859. (T). Danmark. Lille-Bælt. Strib Fyr midlertidigt slukket.

Position. c. 55° 32',6 N. 9° 45',6 E.

Detaller. Strib Fyr er midlertidigt slukket.

860. Danmark. Lille-Bælt. Helnæs Bugt. Vrag.

Position. 55° 07' (51") N. 10° 03' (31") E., c. 100 m N. t. W. for Illum W.-Rev røde Stage med 1 opadvendt Kost.

Detaller. Et Vrag, af hvilket Dæk og Overbygning rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads mellem Illum Ø og Helnæs.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

861. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Anduvning. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 17/828 1945.

Position. c. 56° 42',5 N. 10° 26',5 E., c. 3 Sm 93° fra Als Odde Forfyr.

Detaller. Vraget, der er sunket i 6 m Vand paa ovennævnte Plads, og over hvilket mindste Dybde er c. 1 m, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m NE. for Vraget.

862. Kattegat. Store-Middelgrund NE. Vrag.

Position. c. 56° 37',2 N. 12° 16',0 E.

Detaller. Et Vrag, i hvilket der var fastgjort en Spærreballon, er sunket paa ovennævnte Plads.

863. Danmark. Kattegat. Anholt Fyr SE. t. S. Vrag.

Position. c. 56° 36',2 N. 11° 48', 5 E., c. 9 1/2 Sm 147° fra Anholt Fyr.

Detaller. a) Et Vrag rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.

d) Et andet Vrag, hvis nøjagtige Position endnu ikke er kendt, rapporteres at være sunket i Nærheden af ovennævnte Vrag.

864. Danmark. Kattogat. Læsø Rende. Søndre-Rønner Flak W. Vrag.*Position.* c. 57° 10',6 N. 10° 46',0 E.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket en Del rager op over Vandet, rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.**865. Danmark. Kattogat. Læsø E. Aalebjærg Dyb. Tilsanding. Sømærke ind-draget.***Position.* 57° 13' (18") N. 11° 09' (30") E.*Detaller.* 1. Paa Grund af Tilsanding kan Ankerpladsen i *Aalebjærg Dyb*, S. for *Knobgrund*, ikke mere benyttes.2. *Aalebjærg Dyb* hvide Stage med 1 Halmvisk er inddraget.*Kort* Nr. 101 og 100.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 113, 114 og 209. Søm.-Fort. Side 32, Nr. 24.**866. (S). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 5/511 1945 udgaar.*Positioner.* 1. 56° 39' (40") N. 8° 14' (17") E.

2. 56° 38' (53") N. 8° 14' (32") E.

Detaller. Lystønderne 1) *Sælhundeholm Løb C* og 2) *Sælhundeholm Løb S.* er atter udlagt paa Plads.**867. (T). Norge. Oslofjorden. Fredrikstad. Spærret Omraade.**

Annulleret.

868. (T). Norge. Skagerrak. Telemark. Frierfjorden. Sejladsforskrift.

Annulleret.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**869. Norge. Hordaland. Fusesfjord. Forbudt Omraade.**

Annulleret.

870. Norge. Hordaland. Huftarøy N. Grøningsosen. Mineomraade.*Positioner.* a) 60° 07' 20" N. 5° 12' 16" E., *Holmsundskjær.*b) 60° 08' 36" N. 5° 12' 31" E., *Sandtorr W.-Pynt.*c) 60° 09' 30" N. 5° 12' 31" E., *Sandtorr N.-Pynt.*d) 60° 08' 57" N. 5° 15' 15" E., *L. Laugarøy Fyr.*e) 60° 07' 35" N. 5° 16' 22" E., *Trælsøy SE.*f) 60° 06' 42" N. 5° 14' 26" E., lige W. for *Breidvikskjær.**Detaller.* Et Mineomraade findes inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter a—f.

(E. f. S. Nr. 7/444. Oslo 1945.)

871. Norge. Hordaland. Bømmeløy W. Mineomraader.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Ved *Bømmeløy W.*-Side er udlagt følgende nye Mineomraader, der begrænses som følger:a) *Kluboset.*Mod Nord af Breddeparallelens 59° 52',8 N. (*Vikøund*).

— Øst - Meridianen 5° 07',8 E.

— Vest - — 5° 06',2 E.

b) *Legø—Godøhest.*

Mod Nord af Breddeparallelens 59° 51',2 N.

— Øst - Meridianen 5° 05',2 E.

c) *Godde havn.*

Mod Syd af Breddeparallelens 59° 50',4 N.

— Vest - Meridianen 5° 04',3 E.

d) *Steinkrossen.*

Omraadet begrænses af en Linie gennem Punkterne:

1. 59° 49' 49" N. 5° 09' 42" E., *Kræmmerholm S.-Pynt.*
2. 59° 50' 04" N. 5° 09' 15" E., *Bokvikholm N.-Pynt.*
3. 59° 50' 39" N. 5° 10' 00" E., *Krosneset.*
4. 59° 50' 12" N. 5° 10' 42" E., *Lango S.-Pynt.*

(E. f. S. Nr. 7/440, 441, 442 og 443. Oslo 1945.)

872. Norge. Rogaland. Finnøyfjord. Nådøysund. Grund.

Position. 59° 08' 58" N. 5° 21' 29" E., c. 130 m og 270° fra 2 m Grunden SW. for *Nådøy*.

Detaller. En ny Grund med c. 4 m Vanddybde rapporteres paa ovennævnte Plads.

(E. f. S. Nr. 7/463. Oslo 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

873. (T). Sverige. Opmaalingsarbejder 1945. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.

Detaller. I Tiden Maj—September 1945 vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedennævnte Omraader, hvor der i den Anledning midlertidigt dels vil blive opført Mærker af Træ eller Sten, i Reglen hvidmalede, paa Kysterne og dels i aaben Sø udlagt Stager med eet eller flere Flag.

1. I *Bohusläns* Skærgaard.
2. Ved *Falsterbo*.
3. I *Blekinge* Skærgaard.
4. I *Kalmarsund*.
5. Ved *Gotland*.
6. I *Östergötland* Skærgaard.
7. I *Stockholms* Skærgaard.
8. Ved *Herräng* i *Uppland*.
9. 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 forstyrresaaadanne Fartøjer samt at passere Opmaalingsfartøjer eller Motorbaade, som er sysselsatte med Tralning, med langsom Fart.

(U. f. s. Nr. 16/1110 og 17/1231. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

874. Tyskland. Darsser Ort N. t. W. Vrag.

Position. c. 54° 38',1 N. 12° 25',2 E.

Detaller. Vraget af det tyske Skib *Gneisenau* ligger sunket paa ovennævnte Plads.

875. Tyskland. Stollergrund N. Vrag.

Position. c. 54° 36',7 N. 10° 11',5 E.

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

876. Danmark. Store-Bælt. Lohals WSW. Vrag.

Position. c. 55° 07',5 N. 10° 51',9 E., c. 1½ Sm WSW. for *Lohals Fyr*.

877. Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Stoense Løb. Vrag.

Position. Stoense Løb: c. 55° 06',6 N. 10° 52',8 E.

Detaller. En tysk Minestryger er sunket i *Stoense Løb*. Skibets Agterende ligger ude i Løbet.

878. Danmark. Store-Bælt. Hov Fyr SE. t. E. Formodet Undervandshindring.

Position. c. 55° 06',3 N. 11° 03',2 E., c. 4 Sm 128° fra *Hov Fyr*.

Detaller. Det formodes, at der findes en Undervandshindring paa eller i Nærheden af ovennævnte Plads.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

879. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev NW. Vrag.

Position. c. 56° 06',5 N. 11° 06',5 E., c. 4 Sm 296° fra *Sjællands Rev Fyr*.

880. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Østre-Mole. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

Position. c. 56° 09',5 N. 10° 13',8 E.

Detaller. Taagesignalet med elektrisk Triangel, paa *Østre-Moles* Hoved i *Aarhus Havn*, er midlertidigt ude af Virksomhed.

881. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin II. Fyr midlertidigt slukket.

Position. c. 56° 09',5 N. 10° 13',5 E.

Detaller. *Bassin II Fyr*, paa Hovedet af *Mellemarmens N.-Mole*, er midlertidigt slukket.

882. Danmark. Kattegat. Sletterhage E. Vrag.

Position. c. 56° 05½' N. 10° 38' E., c. 4 Sm E. for *Sletterhage Fyr*.

Detaller. Et tysk Transportskib og 2 Torpedojagere rapporteres at være sænket i Nærheden af ovennævnte Plads.

883. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

Tidligere E. f. S. Nr. 16/796 1945.

Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.

Detaller. I *Tyborøn Kanal* var Vandstanden den 2. Maj 1945 ved Middelhøjvande: I *Sælhundeholm Løb*: 3,9 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,4 m, i *Svaneholm Løb*: 1,3 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m.

Der er saaledes for Tiden 3,9 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

884. Danmark. Udsendelse af daglige Vejrmedlinger.

Detaller. Vejrmedlinger fra *Meteorologisk Institut* udsendes indtil videre dagligt Kl. 1830 over *Statsradiofonien*.

Under urolige Vejrforhold vil der, naar der er hejst Stormvarsel, blive udsendt Melding herom over *Statsradiofonien* Kl. c. 1230.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 17. Maj 1945.

Nr. 20.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet kan indtill Udgangen af Januar Kvarthal 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 Kvarthalsabonnementet til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarthal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarthals Begyndelse. Kvarthalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnementet. 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 Parantes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvisende, og de, der angaar Fyr, er angivet fra Søen. I Efterretningernes Overskrifter benyttes følgende Forkortelser: (P) = Foreløbig (preliminary) Efterretning, (S) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Danmark.

885. Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/1 1945 udgaar.

Detaljer. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 5. Maj 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer (Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930) og kgl. Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet, Ministeriet for Landbrug og Fiskeri og Ministeriet for offentlige Arbejder følgende:

§ 1.

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

§ 2.

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

§ 3.

Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse kommer ikke til Anvendelse paa:

- 1) Søværnets Skibe.
- 2) Skibe og Fartøjer af Træ paa 40 Registertons Brutto og derunder samt Skibe og Fartøjer af Jern eller Staal paa 20 Registertons Brutto og derunder, naar de

ikke anvendes til Befordring af Passagerer eller skal passere Syd om *Gedser* eller besejle *Østersøen* uden for dansk territorialt Farvand.

§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 313 af 11. Juli 1941 om Sejlansvisninger for Skibe.

I. Østersøen.

886. Sverige. Karlshamn Indsejling. Karlshamn Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade. Sejladsforskrift.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/722 1945.

Positioner. a) 56° 09' 44" N. 14° 51' 59" E.

b) 56° 09' 44" N. 14° 52' 15" E.

Detaller. Al Sejlads inden for et Omraade, der begrænses af *Kastellholmen* og den i E.-W.-lig Retning gaaende Duc d'Albe-Række c. 90 m N. for *Kastellholmen* er forbudt. De yderste Duc d'Alber er forsynet med Fyrlanterner, der viser rødt Blink.

Sejladsen til og fra *Karlshamn* Havn skal foregaa N. og E. om den E.-ligste Duc d'Albe og N. og W. om den W.-ligste.

Det henstilles til de søfarende at benytte det W.-lige Indløb til den indre Havn. Det E.-lige Indløb er paa Grund af ovennævnte forbudte Omraade kun anvendeligt for mindre Skibe. Det tilraades alle, der ikke er lokalkendt, at benytte Lods, særligt om Natten.

(U. f. s. Nr. 19/1352. Stockholm 1945.)

887. Sverige. Kråkelund SSE. Neutralitetsløbet. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/683 1945 udgaar.

Position. c. 57° 22',5 N. 16° 46',7 E., c. 0,8 Sm ESE. for Grunden *Knallarna*.

Detaller. Lys- og Fløjtetønden paa ovennævnte Plads er atter udlagt. Reservelystønden er inddraget.

(U. f. s. Nr. 19/1300. Stockholm 1945.)

888. (T) Sverige. Blackan. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lys-tønde.

Position. c. 57° 28',4 N. 16° 51',1 E.

Detaller. *Blackan* Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt ombyttet med en sortmalet Lys-tønde med hvidt Bælte. Fyrkarakteren er uforandret.

(U. f. s. Nr. 19/1299. Stockholm 1945.)

889. (T). Sverige. Bottniska Bugt. Ålandshavet. Indskrænkning i Brændetid for visse Fyr og Fyrskibe.

Tidspunkt: 1. Juni—10. Juli 1945.

Positioner. *Bjuröklubb* Fyr c. 64° 29' N. 21° 35' E.

Svartklubben Fyr c. 60° 11' N. 18° 50' E.

Sydostbrotten Fyrskib c. 63° 19' N. 20° 11' E.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum vil følgende Fyr samt Fyrskib ikke være tændt:

F y r : *Bjuröklubb*, *Stora Fjäderägg*, *Stora Fjäderägg* Bifyr, *Bergudden*, *Holmögadd*, *Brämön*, *Agö*, *Eggegrund*, *Björn* og *Svartklubben*.

F y r s k i b : *Sydostbrotten*.

Anm. Under daarlige Sigtbarhedsforhold vil Fyrene holdes tændt paa sædvanlig Maade.

(U. f. s. Nr. 19/1297. Stockholm 1945.)

890. (T). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Indsejling. Helsinki Fyrskib midlertidigt ombyttet med fyrbelyst Inspektionsskib.
Position. 59° 56' 30" N. 24° 56' 10" E.
Detaller. Helsinki Fyrskib er midlertidigt ombyttet med Inspektionsskibet *Suunta*, fra hvilket der vises hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s.
 (U. f. s. Nr. 19/1306. Stookholm 1945.)
 (Se Tillæg.)

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

891. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Møn. Grønsund (Borgsted) Færgebro. Dybde midlertidigt aftaget.
Position. c. 54° 54',1 N. 12° 06',9 E.
Detaller. Dybden ved *Grønsund* Færgebro er aftaget til ca. 1 m. Dybden forringes stadigt.
892. Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Munkebjerg Bro. Dybde aftaget.
Position. c. 55° 41',6 N. 9° 37',2 E.
Detaller. Dybden ved Hovedet af *Munkebjerg* Bro er aftaget til c. 2 m.
Kort Nr. 157 og 114.
Publikationer. Danske Lods III, Side 111. Havnelods, Side 151.
893. Danmark. Lille-Bælt. Strib Fyr atter tændt.
Tidligere E. f. S. Nr. 19/859 1945 udgaar.
Position. c. 55° 32',6 N. 9° 45',6 E.
Detaller. Strib Fyr er atter tændt.
 (Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

894. Danmark. Kattegat. Begtrup Vig. Kongsgaard Bro. Dybde aftaget.
Position. c. 56° 08',7 N. 10° 31',1 E.
Detaller. Dybden ved Yderenden af den 135 m lange *Kongsgaard* Bro er 3,0 m.
Kort Nr. 112, 103 og 102.
Publikationer. Danske Lods II, Side 181. Havnelods, Side 117.
895. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr ENE. Skibsfartshindring rapporteret.
Position. c. 57° 01',5 N. 10° 43' E., c. 10½ Sm 66° fra *Hals Barre* Fyr.
Detaller. En Undervandshindring, over hvilken mindste Dybde er c. 1¾ m, er fundet i c. 12 m Vand paa ovennævnte Plads. Hindringen, der formentlig er identisk med det i E. f. S. Nr. 42/1460 1942 (E. f. S. Nr. 18/832 1945, Side 215) nævnte Vrag af Kutteren *Skandia*, vil blive nærmere eftersøgt.
896. (T). Danmark. Kattegat. Sæby Havn. Dybde aftaget.
Position. c. 57° 20' N. 10° 32',5 E.
Detaller. Dybden i Indløbet til *Sæby* Havn samt i Havnens ydre Bassin og i SE.-lige Halvdel af indre Bassin er aftaget til 3,5 m.

897. Danmark. Kattegat. Skagen. Lods fartøj atter paa Station.*Tidligere E. f. S. Nr. 17/831 1945 udgaar.**Position. Skagen: c. 57° 43' N. 10° 36' E.**Detaller. Lodsmotorskibet ved Skagen kan atter forventes at være paa Station.***898. Sverige. Kattegat. Halmstad. Ringenäs. Bombekastnings- og Skydeøvelser.***Tidspunkt. 1 Fra 2. Maj 1945 indtil videre.**2. Fra 1. Juni 1945 indtil videre.**Positioner. Ringenäs*

c. 56° 40',9 N. 12° 41',5 E.

Skreanäs Jernbanestation

c. 56° 53',1 N. 12° 33',8 E.

Tylö

c. 56° 38',9 N. 12° 42',8 E.

*Detaller. 1. Skydeøvelser samt Bombekastningsøvelser foretages i ovennævnte Tidsrum**1. ved Ringenäs, 5,4 Sm W. for Halmstad.**2. Skydning mod Luftmaal foretages i ovennævnte Tidsrum 2. c. 2,7 Sm W.**for Linien Marsten—Haverdal, 10,8 Sm NE. for Halmstad.**Fareomraadet er Farvandet inden for en Linie mellem Tylö og Punktet c. 56° 53',1 N.**12° 18',9 E., 8,1 Sm W. for Skreanäs Jernbanestation.**(U. f. s. Nr. 19/1355. Stockholm 1945.)***(Se Tillæg.)****IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****899. Norge. Sør-Helgeland. Bindalsfjord. Imøy SE. Mindre Dybde observeret.***Position. c. 65° 10',8 N. 12° 24',6 E.**Detaller. Paa ovennævnte Plads i Kråksundet, hvor der i Kortet angives at være 11 m,**er Dybden 9 m ved Springtids Lavvande.**(E. f. S. Nr. 8/490. Oslo 1945.)***900. Norge. Møre og Romsdal. Tingvollfjorden. Sognskjær Fyr NW. Grund rapporteret.***Position. c. 62° 55',8 N. 8° 06',7 E., c. 0,6 Sm 319° fra Sognskjær Fyr.**Detaller. Et Skib med c. 3,7 m Dybgaaende rapporterer at have rørt Grunden paa ovennævnte Plads.**(E. f. S. Nr. 8/489. Oslo 1945.)***901. (T). Danmark. Varde Havn. Dybde midlertidigt aftaget.***Position. c. 55° 37' N. 8° 29' E.**Detaller. Dybden i Varde Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til knapt 1,5 m.*

Tillæg.

I. Østersøen.

902. (T). Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nekso Havn. Indløb indsnævret. Fyr og Taagesignal ude af Virksomhed.

Position. c. 55° 03',7 N. 15° 08',7 E.

Detaller. 1. Indløbet til *Nekso Havn* er som Følge af Tilstedeværelsen af 2 Vrag ved N.-lige Mole kun c. 25 m bred. Skibe paa mere end 500 Bruttotons kan ikke anløbe Havnen.

2. *Nekso Havn* grønne Ledefyr samt *Nekso Havn* røde Fyr paa NE.-Enden af den store Bølgebryder er indtil videre slukket.

3. *Nekso Havn* Taagesignal med elektrisk Ventilatorsirene er indtil videre ude af Virksomhed.

903. Tyskland. Gedser Rev S. Vrag.

Position. c. 54° 25',1 N. 12° 08',0 E.

904. Tyskland. Fehmern NW. Vrag.

Position. c. 54° 35',9 N. 10° 54',8 E.

905. Tyskland. Gabels Flak E. Vrag.

Position. c. 54° 31',3 N. 10° 31',0 E.

Detaller. Vraget, der er rapporteret sunket paa ovennævnte Plads, er muligvis identisk med det i E. f. S. Nr. 2/363 1945, Punkt 2, nævnte.

906. Tyskland. Neuland Fyr NNW. Vrag.

Position. c. 54° 29',3 N. 10° 30',4 E.

Detaller. Det opgives, at Pladsen sandsynligvis er mindre paalidelig.

907. Tyskland. Gabels Flak E. Vrag.

Position. c. 54° 31',4 N. 10° 29',9 E.

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

908. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Taasinge E. Stenodde NW. Vrag.

Position. 55° 00' (21") N. 10° 40' (50") E., c. $\frac{3}{4}$ Sm NW. for *Stenodde*.

Detaller. Vraget af *tysk* Hurtigbaad Nr. 311 er sunket i c. 6,3 m Vand paa ovennævnte Plads. Vraget er afmærket med en Bøje. Mindste Dybde over Vraget angives at være c. 2,2 m.

909. Danmark. Lille-Bælt. Middelfart Havne. A. C. Hansens Havn. Ledebaaker opført. Sømærke udlagt.

Position. Forbaaken: c. 55° 30',3 N. 9° 44',5 E., c. 600 m 102° fra *Middelfart* Kirke.

Detaller. 1. Til Vejledning for Sejladsen gennem den gravede Rende til *A. C. Hansens Havn* ved *Middelfart* er opført to Ledebaaker, af hvilke Forbaaken er anbragt paa ovennævnte Plads, medens Bagbaaken staar 25 m c. 181° fra Forbaaken. Forbaaken er 3,75 m høj og forsynet med en rød- og hvidstribet Trekant med opadvendt Spids; Bagbaaken, der er 5,75 m høj, har paa Toppen en rød- og hvidstribet Trekant med nedadvendt Spids. Holdt overet i Pejling c. 181° leder Baakerne gennem Renden fra *Lille-Bælt* til Havnen.

2. c. 16 m fra Bolværket er tæt W. for Baakelinien udlagt en rød Stage uden Topbetegnelse.

Kort Nr. 150, 114 og 151.

Publikationer. Danske Lods III, Side 117. Havnelods, Side 149. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 6 A.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

910. (T). Danmark. Limfjorden. Lemvig Havn. Fyr midlertidigt slukket.

Position. c. 56° 33',1 N. 8° 18',6 E.

Detaller. Fyrene i *Lemvig Havn* paa

1. Dækmolens E.-Ende,
 2. Midt paa N.-Enden af Molen mellem E.-lige og W.-lige Havn og
 3. E.-lige Havns N.-Moles E.-Ende
- er midlertidigt slukket paa Grund af Ombygning og Reparation af Molerne.

Ekstra-Tillæg.

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

911. Danmark. Lille-Bælt. Ærø SW.-Kyst. Vrag.

Position. c. 54° 52',8 N. 10° 18',1 E., udfør *Bregninge*, i c. 15 m Vand. Positionen er meget usikker.

Detaller. En tysk Undervandsbaad rapporteres at være sænket paa ovennævnte Plads.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

912. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Sælgrund N. Klokketønde genudlagt.

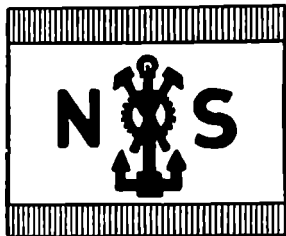
Tidligere E. f. S. Nr. 2/189 1945 udgaar.

Position. 55° 51' (02") N. 10° 00' (34") E.

Detaller. *Sælgrund N.* Klokketønde er atter udlagt paa Plads.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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

Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

Scandinavian Shipowners AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusone»

Telefon Central 12057

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

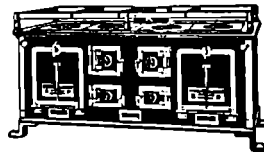
Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1010—1811

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

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. 801.

TLGR. ADR.
SCHULTZ

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 19

FREDAG 25. MAJ 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANSK SKIBSFARTSDELEGATION TIL LONDON

Der skal i de kommende Dage i London føres nogle overordentlig vigtige Forhandlinger i Forbindelse med Genoptagelsen af den danske Skibsfartsforbindelse med de vestlige Magter, som nu har været afbrudt i mere end fem Aar, og Danmarks Tilslutning til den internationale Skibsfartspool. I denne Anledning flyver en Delegation, repræsenterende den danske Skibsfart, til London.

Umiddelbart efter den tyske Kapitulation og de engelske Troppers Ankomst til Danmark henvendte de engelske Myndigheder sig til Udenrigsministeriet med Anmodning om, at Ministeriet udvirkede, at der sendtes en dansk Skibsfartsdelegation til England, hvor den — i Lighed med andre Landes Delegationer — skal forhandle om vort Lands Tilslutning til Pool'en, hvis hele Organisation gaar under Navnet »United Maritime Authority«. Fra Udenrigsministeriets Side gik denne Henvendelse videre til Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, hvor Afdelingschef *Ove Nielsen* fra Ministeriets Søfartskontor forhandlede videre med Fragtnævnet, der udpegede de Delegationsmedlemmer, der nu skal forhandle i London om saa vitale Problemer for den danske Skibsfart.

Til Formand for Delegationen udpegedes Prins *Axel*, og dens øvrige Medlemmer er Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør *I. A. Kørbing*, Direktør *Maegaard*, Dampskibsrederiforeningen, Afdelingschef *Ove Nielsen*, Handelsministeriets Søfartsafdeling, og Skibsreder *Chr. Harhoff*. I London slutter Generalkonsul *Rottbøll* og Direktør *Hakon Christiansen, Ø. K.*, der hele Krigen igennem har opholdt sig i Amerika og England, sig til, saaledes at der ialt bliver syv Danskere ved Forhandlingsbordet.

Allerede i Dag er en Række Forhandlinger med forskellige andre Søfartsnationer begyndt i den engelske Hovedstad.

AMERIKA OG DE DANSKE SKIBE

Et Forlydende har villet vide, at Minister *Kauffmann* under sin Amerika-Rejse blandt de mange vigtige Opgaver ogsaa har den at ordne det økonomiske Mellemværende, der er opstaaet i Forbindelse med De Forenede Staters Beslaglæggelse af 40 danske Skibe under Krigen.

De Forenede Stater beslaglagde, da Amerika i 1941 traadte ind i Krigen, 40 danske Skibe, der laa i amerikanske Havne. Af disse 40 Skibe er der nu kun 17 tilbage, idet Resten er krigsforlist.

Det har været nævnt, at Amerika for hele denne Flaade vilde betale 40 Millioner Dollars, hvilket paa det nærmeste skulde svare til 550 Kr. pr. Tons d. w. Dette Beløb kan maaske i sig selv lyde ret anseligt, men det er værd at understrege, at man overhovedet ikke har taget den lange Brug af Skibene med i Betragtning ved Erstatningsbetalingen.

Man maa haabe, at det i Amerika lykkes Minister *Kauffmann* at opnaa en mere gunstig Ordning med De Forenede Staters Skibsfartsmyndigheder.

TANKSKIBE PAA VEJ HERTIL MED BENZIN

Det tyder paa, at vi nu faar Benzin til Landet betydeligt før, vi havde regnet med. Et Forlydende vil vide, at en eller flere af de Tankskibe, der var paa Rejse fra Amerika til England, nu er blevet dirigeret til Danmark.

Aarsagen hertil er, at Englands Benzinforsbrug — efter Kapitulationen i Europa — er dalet betydeligt, saaledes at der i den sidste Tid har fundet en Benzinforsøgning Sted i England.

TUSINDER AF MINER I DE DANSKE FARVANDE

Den danske Marines første Opgave vil blive at minestryge de danske Farvande, saaledes at Sejladsen paa de vigtigste Ruter kan foregaa farefrit. Der vil i alle Tilfælde gaa nogle Maaned, inden Ruterne er rensed, og totalt rensed for Miner vil de danske Farvande først være om fire-fem Aar.

Chefen for Marinens nyoprettede Pressebureau, Kommandørkaptajn *Eyvind Dahl*, udtaler, at det var lykkedes Englænderne under Krigen at holde deres Teknik paa Minestrygningen hemmelig for Tyskerne. Denne Teknik vil man nu anvende i danske Farvande, som er fyldt af Tusinder og atter Tusinder af engelske Miner. Vi vil faa 5 engelske Minestrygere hertil, og de vil sammen med vore egne Minestrygere betyde en Flaade paa 16 Minestrygere. Dette Tal er forbløffende højt, naar man tager i Betragtning, at Tyskerne sprængte flere af vore Minestrygere i Luften, men det skyldes, at det lykkedes Danmark under Krigen i al Hemmelighed at bygge 6 smaa Minestrygere, uden at Tyskerne havde Anelse derom.

Der vil i alt Fald gaa 4—5 Aar, før vore Farvande er helt rensed for Miner. Gennem Sundet passerede i 1930 tonnagemæssigt set det samme Antal Skibe — 23 Mill. Tons — som hver for sig gik gennem Panama- og Suezkanalen. I Staterne omkring Østersøen lever ca. 100 Mill. Mennesker, og for alle disse har Gennemsejlingen en enestaaende Betydning, og derfor er man naturligvis i Londen stærkt interesseret i at faa Østersøhavnene aabnet, — de mere perifere danske Farvande kommer derfor i anden Række.

Minestrygningen vil komme til at forme sig paa en ganske anden Maade end efter forrige Verdenskrig, hvor man simpelthen slæbte en Wire gennem Vandet og tog Minerne op. De moderne Miner gør en ganske anden Teknik nødvendig. Vi har de magnetiske Miner, der ligger paa Havbunden, hvor de eksploderer, og endelig har vi de akustiske Miner, som eksploderer ved et Skibs Propelkraft. Saa findes der Miner, der er en Kombination af magnetiske og akustiske Miner. Af de engelske Miner, der i Tusindvis er blevet kastet ned i danske Farvande, er der mange

forskellige Typer. Det er saaledes værd at nævne, at en enkelt Minetype skal oversejles 15 Gange, før den eksploderer.

Kommandørkaptajn Dahl sammenligner Minestrygningen med en Jagt efter Sturvildt. Overalt, hvor danske Skibe skal frem, ligger der Miner og lurer, og Rydningen af vore Farvande kan ikke blive fuldført med det første.

De største danske Minefelter ligger paa Linien fra Skagen til Göteborg og fra Gedser til Ystad. Det er navnlig disse store Felter, det vil tage os fem Aar at rydde. I Begyndelsen vil vi især arbejde paa at skabe aabne Veje vestover fra Skagen. Men der vil ogsaa hurtigst muligt blive gjort noget for at rydde Sejlvejene mellem København og Aalborg og Aarhus. Dog maa man være forberedt paa, at Skibene paa disse Ruter ikke foreløbig faar Lov at tage Passagerer med. Der er sket saa mange Minesprængninger paa Ruten til Aalborg, at man maa være forsigtig, og det vides, at der ligger en Del af de Miner i Farvandet, som skal oversejles adskillige Gange, før de eksploderer. Den danske Flaade vil i Samarbejde med England blive sat ind paa at uskadeliggøre disse Miner, men desværre er det begrænset, hvor mange Minestrygere vi kan laane ude fra, fordi der i Europa er saa mange Farvande, som det haster med at faa renset.

Kommandørkaptajn Dahl mente dog at kunne love, at de vigtigste danske Ruter kan garanteres sikre i Løbet af nogle Maaneder.

»Ø. K.«s PANAMA FORLIST

Det østasiatiske Kompagni har udsendt følgende Meddelelse:

Det Østasiatiske Kompagni maa med dybeste Beklagelse meddele, at der gennem Udenrigsministeriet er indløbet Underretning om, at M. S. Panama er forlist den 11. April.

De mange Savnede — ialt 45, hvoraf 23 danske — maa i Betragtning af den Tid, der er forløbet, anses for omkommet. Saa vidt Oplysninger foreligger, er de Paarørende underrettet direkte fra Kompagniet.

Kompagniet oplyser, at det om Forliset kun har faaet denne ene Meddelelse, og at man derfor er ude af Stand til at give nogen nærmere Oplysninger.

Med Motorskibet "Panama" har Ø. K. mistet ialt 14 af sine store Skibe. Yderligere kommer hertil de tre store Skibe, som under et Flyverangreb for nogen Tid siden blev beskadiget paa Nakskov Fjord. Det var »Java«, »Falstria« og »Jutlandia«, der dog alle kan hjærges og repareres. Med disse tre Skibe og med de tilbageværende Skibe og 4 Nybygninger vil Østasiatisk Kompagni kun raade over en Flaade paa 12 Skibe.

Blandt de 45 Omkomne ved »Panama«s Forlis kendes følgende Navne paa Danskere:

Kaptajn *Frederiksen*, Gentofte. 1. Maskinmester *Laur. Olsen*, København. 2. Maskinmester *Hans Elberg*, København. 3. Maskinmester *Carl Johan Hammerich Jørgensen*, Horsens. 4. Maskinmester *Edv. Nielsen*, København. 2. Styrmand *Anders Hansen*, København. 3. Styrmand *William Stoustrup*, Hassers ved Aalborg. Baadsmænd *Peter Villy Frank Rasmussen*, København. Tømrer *Niels Christian Halkjær*, Hobro. Hovmester *Carl Viggo Andersen*, Hvidovre. Matros *Poul Chr. Struve Nielsen*, Nykøbing F. Matros *Svend Aage Jensen Dahl*, Hobro. Matros *Allan George Kube*, Aarhus. Elektriker *Carl Marius Malmberg*, København. Smører *Chr. Christensen*, Jyllinge ved Roskilde. Smører *Otto Hilman*, Hobro. Smører *Niels Carl Andersen*, Thoragen St. Kok *Knud Tranbjerg Hansen*, Vejle. Matros *Nis Frederik Bengtson*, Sønderborg. Matros *Lauritz Christensen Beck*, Aalborg. Maskinassistent *Ejnar Emil Rasmussen*, Køge. Smører *Charles Poulsen*, Vamdrup, og Hovmester *Helge Larsen*.

Kaptajn C. V. Frederiksen, der blev 51 Aar gammel, var født i Helsingør. Han kom ind i Kompagniet i 1919 og blev udnævnt til Kaptajn i 1935. Da han i 1939 sejlede fra København, var han Fører af Motorskibet »Peru«, og man fik senere at vide, at Skibet, da det i April 1940 var paa Hjemrejse fra Østen, blev beordret ind til Aden. »Peru« er senere forlist i Atlanterhavet, men saa vidt vides, uden at der omkom danske Søfolk.

STØRSTE DELEN AF D. F. D. S.' FLAADE I BEHOLD

Kort efter Landets Befrielse laa fire af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Eksportskibe i Esbjerg Havn, medens man paa det Tidspunkt var uden Kendskab til de af Tyskerne beslaglagte Skibes Skæbne. Senere fik Selskabet de beslaglagte Motorskibe »Hans Broge« og »Aalborgshus« tilbageleveret, og det oplyses endvidere, at Dampskibene »A. P. Bernstorff« og »Aarhus« befinder sig i Københavns Frihavn. Disse to Dampskibe kan snart ventes overltaget af Selskabet.

Nu er der yderligere sket det glædelige, at Selskabet har faaet oplyst, at Motorskibene »C. F. Tietgen«, »Dronning Alexandrine« og »Vistula« befinder sig i Flensborg Fjord, og at to af de store Landbrugseksportbaade fra Esbjerg—Parkeston-Ruten antagelig befinder sig i Kieler-Fjorden. Ogsaa »Kronprins Olav« meldes nu i Sikkerhed.

Af disse Oplysninger fremgaar det, at Størstedelen af Det Forenede Dampskibs-Selskabs store, moderne Passager- og Landbrugseksportskibe er i Behold. Der er saaledes straks Skibsmateriel til Genoplægelse af Passagerfarten og til Transporten af Landbrugsprodukter.

STOR GAVE TIL »DEN DANSKE SØMANDS-FOND«

Fra en Kreds af danske Søforsikringsselskaber har den af Dansk Dampskibsrederiforening den 29. Februar 1944 oprettede Fond »Den danske Sømandsfond«, hvis Midler skal komme dansk Sømandsstand og dens Paarørende til Gode, haft den Glæde at modtage 200,000 Kr. som Udtryk for den Beundring, hvormed de danske Søassurandører har fulgt den Indsats, som vor Sømandsstand har ydet under Krigsaarene, og for Assurandørernes Taknemlighed herfor.

Fondens Formue udgør herefter ialt ca. 570,000 Kr.

57,000 TONS SKIBSTONNAGE SNART KLAR TIL AFGANG FRA NAKSKOV

Gennem de fleste af Besættelsesaarene har Nakskov Havn været Hjemsted for et betydeligt Antal store oceangaaende Handelsskibe, tilhørende henholdsvis Ø. K. og Dampskibsselskabet »Norden«. Skibene, som repræsenterer en Lastevne paa 57,000 Tons, vil formentlig snart, saafremt den nødvendige Olie skaffes, kunne sættes ind i Varetrafikken mellem Danmark og Udlandet. Der forestaar dog først Skibene et større Rensnings- og Reparationsarbejde, idet de i Aarenes Løb er blevet stærkt tilgroet med Tang og Alger. Et af dem, Ø. K.'s Java«, der blev ramt af Bomber kort før Befrielsen, skal paa Nakskov Værft gennemgaa en større Reparation.

2370 NORSKE SØFOLK MISTEDE LIVET UNDER KRIGEN

Den norske Statsraad Arne Sunde, som endnu opholder sig i London, opgiver til »Morgenposten«s Korrespondent i London, at Norge under Krigen har mistet 418 Skibe paa ialt 2,900,000 Tons. Dertil kommer almindelige Forlis paa 36 Skibe med ialt 145,000 Tons. Ved Krigsforlisene er 3100 Mand omkommet, deraf 2300 Nordmænd. Ved de almindelige Forlis er 140 Mand omkommet, deraf 79 Nordmænd.

I disse Dage er der i Sverige færdigbygget 300,000 Tons Dødvægt for norsk Regning. Norske Redere har desuden sluttet Kontrakt for Bygning af tilsammen 700,000 Tons Dødvægt til Levering inden Udgangen af 1948.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

Formanden for Sveriges Redareförening, Generalkonsul *Gunnar Carlsson*, udtaler til *Göteborg Handels och Sjöfartstidning*, at det ingenlunde er sikkert, at den svenske Handelsflaade vil kunne sættes ind straks efter Spærringens Ophævelse. Før Tonnagen kan sættes i Fart, staar der en Del Spørgsmaal tilbage at løse vedrørende Fragter og andre Faktorer i Forbindelse med den svenske Flaades Indtræden i den internationale Søfartspool. Disse Spørgsmaal kan først klares efter Forhandlingerne i London.

Den svenske Delegation til London ledes af Generalkonsul *Gunnar Carlsson* og Bureauchef *Nils Ståhle*, der af den svenske Regering er udnævnt til Sveriges Repræsentanter i Pool'ens Administration.

NORGE OG POOL'EN

Man venter, at Norge ved den internationale Skibspool's Møde i London, der begynder i Dag, Fredag, bliver repræsenteret af Skibsreder *Hysing-Olsen*, Skibsreder *Odd Berg*, Skibsreder *W. Dahl Hansen* og Ekspeditionssekretær *Petter Simonsen* fra Handelsdepartementet.

DEN AMERIKANSKE SKIBSBYGNING

Ogsaa i April Maaned fortsatte de amerikanske Skibsværfter Skibsbygningen efter samme Maalestok som Maanederne forud. Det oplyses i et Telegram fra Washington, at der i Løbet af Maaneden ved amerikanske Værfter blev bygget ialt 103 Skibe paa tilsammen henved 1 Million Tons d. w.

NEDGANG I TRAFIKEN PAA DANSKE HAVNE

Fra Det statistiske Departement foreligger Opgørelse over Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1944 og hele Aaret 1944. Det fremgaar heraf, at det samlede Antal Anløb i Oktober Kvartal

androg 11,900 Skibe paa tilsammen 1,301,000 Netto Reg. Tons. Der udladedes 1,714,000 Tons Gods og indladedes 956,000 Tons. Der er i Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i 1943 Nedgang saavel i Antallet af Anløb og Reg.-Tonnagen som i den ind- og udgaaede Godsmængde.

For Aaret 1944 som Helhed viser samtlige anførte Tal ligeledes en Nedgang i Sammenligning med foregaaende Aar. Det samlede Antal Anløb androg 50,500 Skibe mod 55,500 i 1943, altsaa 5000 færre end Aaret forud. Reg.-Tonnagen var 5,891,000 Tons mod 6,713,000 Tons, det udlossede Gods 7,641,000 Tons mod 8,046,000 Tons og det indladede Gods 3,990,000 Tons mod 4,857,000 Tons.

I Opgørelsen er der endvidere foretaget en Deling mellem Skibe med Ladning og ledige Skibe og efter Skibenes Ankomst fra og Afgang til henholdsvis Ind- og Udland. Det fremgaar heraf, at i den indgaaende Fart udgør Godset fra Udlandet 60 pCt. af den samlede indgaaende Mængde, medens Gods til Udlandet kun udgør 25 pCt. af den udgaaende Mængde. Transporterne mellem danske Havne udgør nu en langt større Del af den samlede Skibsfart end før Krigen, henholdsvis 36 pCt. og 17 pCt. I de indenlandske Transporter har der været nogen Stigning siden 1938, medens der har været stærk Nedgang i Omsætningen med Udlandet.

Det fremgaar endvidere af Oversigten, at langt den største Del af den fra Udlandet indgaaende Tonnage indkommer med Ladning her til Landet, medens omkring to Trediedele af den til Udlandet udgaaende Tonnage afgaar ledig. I dette Forhold er der ikke indtraadt væsentlige Ændringer under Krigen.

I 1944 befordredes 77 pCt. af det udlossede Gods fra Udlandet med danske Skibe, medens dette i 1938 kun androg 36 pCt. Opgørelsen viser endvidere, at der med danske Skibe indgik omtrent lige saa meget Gods som før Krigen, idet langt den største Del af den samlede Nedgang i Tilførslerne falder paa udenlandske Skibe. Af det til Udlandet udgaaede Gods befordredes derimod i 1944 kun 18 pCt. med danske Skibe mod næsten Halvdelen i 1938.

Frugtberetning.

Krigens Ophør har endnu ikke medført, at Forbindelserne med Udlandet er bleven bedre, og de Rapporter om Forholdene paa de oversøiske Markeder, der foreligger, er derfor faktisk ikke mere oplysende, end de var, da Tyskerne var her i Landet.

Fra Amerika meldes, at Tildelingerne af kontrolleret Tonnage har været noget større i den forløbne Uge, hvilket fra enkelte Sider udlægges, som om Krigens Ophør i Europa allerede skulde have haft en gunstig Indvirkning paa Fragtmarkedet. Dette er vist desværre næppe Tilfældet; tværtimod tyder alt paa, at Tonnagebehovet i den kommende Tid ikke vil blive mindre, end det har været nu i mere end 5½ Aar. Krigen i Østen fortsættes, og efter Præsident *Trumans* Udtalelse vil den blive ført med U. S. A.'s og Englands totale Kraftindsats, saa alene hertil skal bruges meget betydelige Tonnagemængder. Men selv om Krigen mod Japan afsluttes hurtigere, end man regner med idag, saa maa en af de første Opgaver være at faa det europæiske Erhvervsliv paa Fode igen efter Krigens Ødelæggelser, og ogsaa denne Opgave vil stille meget store Krav til den internationale Shipping-Pool, hvis Opgave det bliver at fordele Tonnagen til de forskellige Formaal.

Som nævnt har Amerikanerne frigivet ret betydelige Tonnagemængder for Transport af Kul, Malm, Sukker og forskellige andre Varer. Kulfarten fra Hampton Roads har saaledes faaet mange Skibe for Kul til Vestindien og Sydamerika, bl. a. til Chile, som

i lange Tider har været forfordelt. Hjemover skal lastes Malm fra Brasilien, Sukker fra Cuba og Salpeter fra Chile, alt til uforandrede Rater. Der har ligeledes fundet Tildelinger Sted til Malmfarten fra Forindien og Sydafrika til Northern Range til uforandrede Rater.

Paa de engelske Markeder har Aktiviteten i Kulfarten fra Wales og Østkysten til Azorerne, Gibraltar og Havnene i Middelhavet været noget livligere paa Basis af uforandrede Rater. Der er ligeledes sluttet Tonnage for Salt fra Spansk Middelhavshavn til Calcutta og for Kul fra Durban til det østlige Middelhav. Heller ikke Raterne i disse Trades viste nogen Forandring.

Fra River Plate synes Aktiviteten at være noget ringere i den Forstand, at Befragterne nu ikke sluger ethvert Forlangende, som Rederne stiller, men ogsaa forlanger et Ord med, naar det gælder om at fastsætte Rater og Betingelser. De sidste Meddelelser gaar ud paa, at der stadig kan placeres Tonnage for Korn til saavel Portugal, Spanien og Eire. Der nævnes ingen Rater herfor, men Befragterne udbeder billigste Tilbud.

I vore hjemlige Farvande har Forholdene ikke undergaaet Ændringer af Betydning. Bunkersituationen er stadig meget vanskelig, og det bliver ikke bedre, førend der kommer Kul til Landet. Hvornaar dette vil ske, er usikkert, men de kommende Dage vil antagelig bringe en Afgørelse paa dette Spørgsmaal.

KIRKESKIBENES HISTORIE

Alle kender de smukke Skibsmodeller — Kirkeskibene —, der pryder Kirkerummene, men faa er vel klar over, at disse Modeller ikke blot er et Stykke Kirkeinventar, men ogsaa kan have stor Interesse for vor Søfartshistorie. I Museums- og Søfartskredse er man imidlertid stærkt interesseret i at fremskaffe Oplysninger om Kirkeskibene og derigennem indsamle et værdifuldt Materiale til videre Udforskning.

Der er fornylig nedsat en Komité bestaaende af Museumsinspektør mag. art. V. Hermansen, Nationalmuseet, Kommandørkaptajn H. Bistrup, Marinens Bibliotek, Redaktør C. A. Freeman, Marinchistorikeren, Orlogskaptajn P. Holck, Sømandspræst Eilschou Holm, Indenlandsk Sømandsmission, Overbibliotekar, Kaptajn Juel-Hansen, Søfartens Bibliotek, Museumsdirektør Knud Klem, Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg, Fuldmægtig Honnens de Lichtenberg, Marineforeningen, og Sognepræst Mogens Strunge, Taarnby.

Det er Komiteens Opgave at foranstalte en Indsamling af Oplysninger om alle danske Kirkeskibsmodeller. Det drejer sig om at finde ud af, hvor disse Modeller findes, hvad de forestiller (Navn, Skibstype, Aarstal), hvem der har lavet dem, hvor gamle de er, og om der til deres Ophængning knytter sig særlige Skikke. Og samtidig hermed haaber man at faa Kendskab til virkelig værdifulde Modeller af marinearkæologisk Interesse.

I Udlandet har man i den Retning været meget heldig. Saaledes blev en meget værdifuld middelalderlig Skibsmodel, som nu er kommet til en Modellsamling i New York, fundet i Kirken i Mataro i Katalonien, og det vilde jo være interessant, om de danske Undersøgelser kunde føre til lignende Resultater.

Da man samtidig gerne vil konstatere Skikkens Udbredelse og Vandring, er det af Vigtighed, at der sker Indberetning om samtlige Kirker, ogsaa fra dem der endnu ingen Kirkeskibe ejer. Det er ogsaa af Betydning at efterse, om der paa Kirkernes Loftter eller andetsteds skulde findes Modeller, der tidligere har været ophængt i Kirken.

Det er Tanken at søge Oplysningerne tilvejebragt ved Hjælp af Marineforeningens Medlemmer og ved Henvendelse til Præsterne. Spørgeskemaer udsendes for Tiden til disse, og Besvarelserne indsendes til Marineforeningens Hovedkontor, Havnegade 55, København, eller til andre af de ovennævnte Institutioner, men iøvrigt vil alle Oplysninger ende paa Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg som det naturlige Opbevaringssted for disse Emner.

Skulde der være andre interesserede, som maatte være i Besiddelse af Materialer, der kan bidrage til det paa-begyndte Arbejde, vil Komiteen være meget taknemlig for at modtage yderligere Oplysninger.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald

En af Statsbanernes Søfartsvæsens kendte Officerer, Styrmand Chr. Jespersen, er død, 53 Aar gammel. Styrmand Jespersen sejlede med Sejlskibe fra 1908, til han kom paa Navigationsskole og blev Styrmand. Senere var han nogle Aar Styrmand i D. F. D. S., og 1919 blev han ansat i D. S. B. ved Store Bælt-Overfarten. Her avancerede han til Styrmand af 1. Grad. Han var en dygtig og pligt-opfyldende Mand, der var afholdt af alle inden for Etaten og i Korsør.

*

Maskinmester Carl Michelsen, Thurø, er død efter nogen Tids Sygdom, 64 Aar gammel.

Michelsen stammede fra Thurø, hvor hans Fader var Førstelærer. Efter endt Skolegang kom han i Lære hos Smedemester Huusfeldt, Thurø, og paa C. Axelsens Jernstøberi og Maskinfabrik i Svendborg. Da Michelsen havde taget Maskinmestereksamen, tog han til Søs og sejlede bl. a. i Ø. K. Omkring 1910 sagde han Farvel til Søen og startede Thurø Elektricitetsværk og Badeanstalt.

*

Maskinmester Aksel Chr. Pedersen, Svendborg, er pludselig død uden forudgaaende Sygdom. Han var gaaet ud i sin Have og faldt om ramt af et Hjerteslag.

Maskinmester Pedersen sejlede en Tid i udenrigs Fart, deraf en Del Aar i D. F. D. S. I 1906 fik han Ansættelse i Sydfynske D/S og sejlede gennem Aarene med flere af Selskabets Skibe. I 1926 førte Pedersen Tilsyn ved Bygningen af D/F »Langeland« og gjorde Tjeneste her, indtil han i 1937 søgte sin Afsked.

Ærøskøbing Havn

I Ærøskøbing Byraads sidste Møde forelaa Havnens Regnskab for 1944—45. De samlede Indtægter har andraget 50.000 Kr., heraf 41.470 Kr. i Havne- og Bropenge. Der er et Driftsoverskud paa 13.396 Kr.

Langebros Oplukningstider

Havnedirektøren meddeler, at Langebro indtil videre er aaben for Gennemsejling til følgende Tider:

Lørdage: Kl. 5, 12 og 19.

Søndage: Kl. 7 og 17.

Gennemsejlingen foregaar paa den Maade, at alle Skibe nordfra passerer Broen før Skibe sydfra.

For Landtrafikens Vedkommende maa der regnes med en Standsning paa ca. 1 Time for hver Brooplukning.

Ordningen er traadt i Kraft.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr. Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

Den danske Marine paa Patrouille i Flensborg Fjord

Umiddelbart efter Kapitulationen etablerede den danske Marine Kystbevogtningstjeneste paa Flensborg Fjord. Bevogtningen finder Sted ved Hjælp af Fartøjer, der — i Erkendelse af en saadan Bevogtnings Betydning under de forhaandenværende Omstændigheder — blev stillet frivilligt til Disposition af civile Personer paa Stedet samt Fiskeridirektoratet og Toldvæsenet.

Allerede nogen Tid før Kapitulationen var der ad forskellige Veje blevet etableret Kontakt mellem den ældste af de i Frølevlejren internerede Søofficerer, Orlogskaptajn Hans Nyholm, og Viceadmiral Vedel, og Orlogskaptajnen havde truffet Foranstaltninger til det i Lejren internerede Marinepersonales øjeblikkelige Anvendelse til forskellige Opgaver, naar Kapitulationen kom.

I Henhold til denne Aftale udtoges det til Kystbevogtningen paa Flensborg Fjord nødvendige Personel af Frølevlejrens Marinepersonel.

Senere er Kystbevogtningen blevet udvidet, og Personellet er delvis blevet erstattet af Personel, der er udsendt fra Marineministeriet under Kommando af Kaptajnløjtnant Krøyer. Følgende Fartøjer er stillet midlertidigt til Raadighed for Søværnskommandoen og er indgaaet i Kystbevogtningstjenesten paa Flensborg Fjord: Fiskeridirektoratets »Maagen«, Kontrolfartøjerne Nr. 2 og 11. Fra Toldvæsenet: »Lif« (udlaant af Lodsdirektoratet), »Høgen«, »Ternen« og »Ørnen«. Fartøjerne er underlagt Marine-distrikt Jylland Øst (Marinestationen Sønderborg), og der er, saa længe de forretter den nævnte Tjeneste, tillagt dem den i kgl. Anordning af 2. Oktober 1940 omhandlede Politimyndighed for Søværnets Skibe.

»Storebælt« kommer tilbage

Statsbanernes Motorfærge »Storebælt«, som Frihedskæmperne bortførte for Næsen af Tyskerne, netop som Færgen skulde beslaglægges, vil snarest indgaa i Storebæltsoverfarten. Motorfærgen har i længere Tid ligget i Karlskrona, hvor den har faaet det normale Eftersyn, som den ellers skulde have haft paa Helsingør Skibs-

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

værft. For et Par Dage siden er Færgeren kommen til Helsingborg, og det var Mening, at den kort efter skulde afsejle til Korsør, men efter hvad man erfarer, har Marineministeriet paabudt Statsbanerne ikke at afsende Færgeren, før Ministrygningen mellem Fyn og Sjælland er tilendebragt. Det vil ske i Løbet af en Uge. Naar »Storebælt« vender tilbage til Overfarten, vil der ske mærkbare Lempelser i saavel Person- som Godstrafiken mellem Sjælland og Fyn.

De to Dieselskibe »Sjælland« og »Kalundborg«, som D. S. B. havde oplagt i Isefjorden, kom i Gaar ind til Holbæk. Skibene skal til Eftersyn paa et Skibsværft, hvorefter de er klar til Genoptagelse af Trafiken Kalundborg—Aarhus-Ruten.

Flensborg Fjord en Skibskirkegaard

Flensborg Fjord er for Tiden en Skibskirkegaard. Både Inder- og Yderfjorden er fyldt med Skibe i alle Størrelser, som har søgt Tilflugt her. Der ligger Hundreder af Fartøjer paa Rad, Kullere og Ministrygere ved Siden af vældige Skrog af Transportdampere, hvoraf mange bærer Præg af Krigen. Adskillige har Forstavn trykket ind, andre Forstavn knust, og paa andre igen er Overdækket som blæst bort. Der kommer stadig nye til, eftersom tyske Skibe ifølge Kapitulationsbestemmelserne skal søge Havn. Alle Krigsfartøjer afvæbnes, og Mandskabet forbliver foreløbig ombord.

Hvad Tyskerne stjæl

Sæby Paketselskabs »Marie«, der har været beslaglagt af Tyskerne, er nu vendt tilbage til Hjemstedet. De tre Sæbykuttere »Karen«, »Laura« og »Musse«, der ogsaa havde været beslaglagt, er ligeledes frigivet.

*

I September 1943 maatte Fyrmesteren og hans Personale forlade Hirtshals Fyr, som beslaglagdes af Tyskerne. Fyrmesteren har nu atter overtaget Fyret, der igen sender sit Lys ud over Havet. Sirenesignalet og Signalstationen kan dog endnu ikke tages i Brug.

Holmen er atter dansk

Holmen er nu atter paa danske Hænder. Ved en enkel Højtidelighed paa Batteriet »Sixtus« afleverede den engelske Flaade Marinstationen til den danske Flaade. Under Højtideligheden, de roerværedes af Hs. kgl. Højhed Kronprins Frederik, paraderede engelske og danske Marinere. Til Stede var Flaadens Chef, Viceadmiral Vedel, som forud for Højtideligheden hilste paa Marinens Officerer og Mandskab. Paa Slaget halvli ankom den engelske Admiral Holt med Stab, og umiddelbart efter Forsvarsminister Ole Bjørn Kraft. I en kort Tale hyldede Forsvarsministeren Danmarks Befriere og udtalte bl. a.:

»De første Ord, der skal lyde her i Dag, er den danske Regerings Hyldest og Tak til de allierede Nationer, Storbritanien, Amerika og Sovjetrusland, hvis Kampe og Sejre det skyldes, at Befrielsesværket lykkedes. En Hyldest og Tak til den britiske Marine, der paa de allierede Nationers Vegne har renset Holmen for Tyskere og hædret vort Flag i Dag.

Det er en lykkelig Dag for vor Flaade. Vi er igen i Besiddelse af den gamle Svanerede, der igennem Aarhundreder har været vor Flaades Hjem, hvorfra den er sejlet ud, og hvortil den er vendt tilbage. Men det er godt at kunne sige, at det ikke blot er en Gave, der er blevet givet os, men at vi ved egen Indsats har erhvervet Retten. Den 29. August, da Flaaden sænkede sine Skibe, levede den op til sine store Traditioner. Den var en Ætling af den Orlogsflaade, der saa ofte har kastet Glans over Danmarks Navn. Vi vender ikke blot tilbage til det gamle. I den nøjeste Samfølelse med vort Folk, med dets Væsen, med dets Haab, skal den nye Flaade skabes. Det vil stille Krav til alle i Forsvarsmagten, fra den højeste til den laveste. Det man finde Udtryk baade udadtil og indadtil. Dette Krav vil blive gennemført uden Persons Anseelse, men det vil næppe være vanskeligt for den danske Flaades Mænd at opfylde disse Krav, saa sandt som Flaaden altid har staaet Folkets Hjerter nær.

Med nogle faa Ord afleverede Admiral Holt derpaa Holmen til den danske Marine, repræsenteret ved Flaadestationens Chef, Kommandør Grandjean, og medens alle gjorde Honnør, gled Dannebrog til Tops. Højtideligheden

sluttede med, at det engelske Marineorkester spillede »Kong Christian«, og umiddelbart efter forlod Admiral Holt og Forsvarsministeren Holmen.

Stenskerfartøj gaaet ned i Køge Bugt

Stenskerfartøjet »Gerda«, der var hjemmehørende i Slusehavnen, er gaaet ned i Køge Bugt. Det er lykkedes en Dykker fra en anden Stenskerbaad at bjerge Liget af en af de to ombordværende, Medhjælper Svend Peter Petersen, K. M. Klausengade 46, hvorimod man ikke har kunnet finde Baadens Skipper, en yngre Mand, Niels Petersen, der almindeligvis boede om Bord i Skibet.

Rengøring og Udluftning nødvendig

Umiddelbart før Pinse flyttede Eleverne paa J. Lauritzens Søfartsskole igen tilbage til Skolens Bygning i Kogved ved Svendborg.

Skolebygningen havde i nogen Tid huset Hitlerjugend og tyske Flygtninge, saa der maatte en grundig Rengøring og Udluftning til, før Søfartseleverne kunde rykke ind.

Under Skolens Beslaglæggelse har Eleverne midlertidigt været om Bord i s.s. »Ninna Lau«, der var oplagt i Turø Bund, og Undervisningen blev her fortsat.

Paa Grund af Afbrudelserne ved Flytningen vil det nuværende Kursus, der ellers skulde slutte ca. 1. Juli, blive forlænget til ca. 15. Juli. Umiddelbart derefter begynder et nyt 3-Maaneders Kursus for Begyndere. Der antages fortrinsvis unge Mennesker i Alderen fra 15 til 18 Aar. Drengene med Mellemkoleeksamen eller Realksamen vil blive foretrukket. Ansøgningsskema kan rekvireres hos Rederiet J. Lauritzen, Hammerengsgade 1, København K. Telf. Central 12.900.

FRA SØRETERNE

»Arre«s Forlis

I Søretten i Ærøskøbing har der været afholdt Søforhør i Anledning af Motortjalken »Arre«s Forlis paa en Rejse fra Odense til Frederiksværk i Januar 1944. Paa Foranledning af Handelsministeriet er der rejst Sigelse mod Skibets Fører paa den paagældende Rejse, Sælteskipper Egon Hansen, for at have overløst Skibet og for mangelfuld Stuvning af Lasten. Skibsføreren hævdede i Forhøret, at Aarsagen til Forliset maatte søges i Skibets Hjælpeløshed, idet Motoren svigtede, og alle Sejl blæste i Stykker. Sagen gik derefter til Statsadvokaten, der træffer Afgørelse, om der skal rejses Tiltale i Sagen.

PERSONALIA

60 Aar

Paa Torsdag — den 31. Maj — fylder Skibsfører i C. K. Hansens Rederi, Kaptajn H. Bercholt 60 Aar. Kaptajn Bercholt, der er Medlem af Den almindelige danske Skibsførerforenings Bestyrelse, er Fører af Dampren Ørneborg.

50 Aar

I Tirsdags fyldte Skibsfører i A. E. Sørensen Rederi i Svendborg, Kaptajn V. E. Jørgensen, 50 Aar. Kaptajn Jørgensen er Fører af Motorskibet Vega.

Faaborg Skibsværft

Det meddeles officielt, at H. J. Paulsen er fratraadt som Formand for Bestyrelsen af A/S Faaborg Skibsværft. Samtidig er det hidtidige Bestyrelsesmedlem K. Frederiksen indtraadt som Bestyrelsens Formand.

Raun Bybergs Skibsbyggeri A/S

I Statstidende oplyses, at Vedtægterne i Raun Bybergs Skibsbyggeri A/S af Esbjerg er blevet ændret. Aktiekapitalen er blevet udvidet med 10.000 Kroner, saaledes at den tegnede Aktiekapital herefter udgør 70.000 Kroner fuldt indbetalt.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGG B

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon *Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelliekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 8,9 m, i Gasværkshavnen 6,3 m. Ved Engbøve 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-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 8 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for 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 Lemping af Lading, for at skifte Mandskab, landsømte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinndrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodsos og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Løsning og Lading. I F r i h a v n e n besørges Løsning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d b a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 18.600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibbyggerier, store Pakhuus 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 (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Loft af 6 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere frl. Naar Loda benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Løsning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er frl. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsøring efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, 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: 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 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. Træskibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

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 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Flskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Løsning og Læsning: Løsning og Læsning besørges af herværende Firmaer til faste Prisør. 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 Hyttetænde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

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. 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. Varsafgift: Moderat. Bogsørdamp. uforudt. Ingen Lodsafg., naar Loda ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løs. og Læsning besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

FAABORG

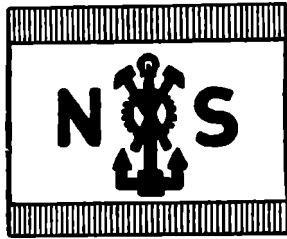
Indsejllingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 5,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 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.). Bogsøring faste billige Takster. Vand til Skibbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Løsning og Læsningssomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

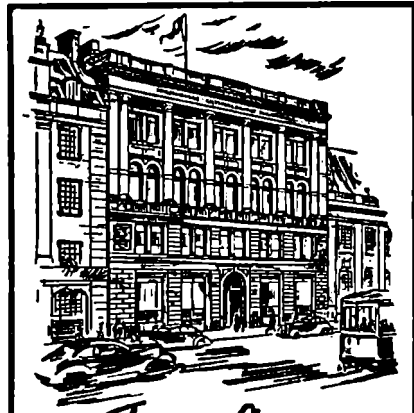
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

**Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers**

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse
Nyborg	Henrik Basballe, Forenings Formand	Basballe
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Forenings Næstformand	Løbore
København	Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	
Aalborg	Hassing & Drescher	Dispatch
Aarhus	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg	Frederikshavn Einer Sørensen	
Frederikshavn	Sigurd Espersen	Sigurd
Hirtshals	S. J. Sørensen	
Holbæk	Søren Andersen	Stevedoring
Horsens	Jørgen Schultz	Schultz
Kallundborg	Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
Korsør	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Københavns Stevedore Co.	
København	Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	
	Indehaver: R. Vilhelmsen	

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT ^{A/s}(Odense Steel Shipyard Ltd. ^{A/s.})

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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 » »

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

ARTIESELSKAB

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{A/s}**HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**EINAR SCHMITH**

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

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

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsaut. Kompassrettere

Forlang U. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 20

FREDAG 1. JUNI 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

UNITED MARITIME AUTHORITY

Det oplyses i *Times*, at United Maritime Authority, som blev oprettet ved international Beslutning sidste Sommer for at overvaage den fortsatte Kontrol med Handelsskibsfarten, nu er traadt ud i Livet. De kontraherende Regeringer har i Fællesskab paataget sig Ansvaret for, at der stilles Tonnage til Raadighed for saavel militære som andre Formaal, som er nødvendige for Afslutningen af Krigen i Europa og det fjerne Østen og Forsyningen af de befriede Lande og de forenede Nationer. »United Maritime Authority« vil forblive i Kraft indtil seks Maaneder efter Afslutningen af Krigen i Østen, med mindre de kontraherende Regeringer enes om at ophæve den paa et tidligere Tidspunkt. Ved det konstituerende Møde i London var følgende Lande repræsenteret: Australien, Belgien, Canada, Frankrig, Grækenland, Indien, Nederlandene, New Zealand, Norge, Polen, Sydafrika, Sverige, Storbritannien og U. S. A.

Endvidere er den danske Delegation jo nu ankommet til London, hvor Danmark ogsaa skal tilsluttes Pool'en.

STATSSKOLESKIBET »DANMARK«S STORE KRIGSINDSATS

Formanden for Statsskoleskibet *Danmarks* Bestyrelse, Kommandørkaptajn, Baron *Niels Juel-Brockdorff* har nu fremsat en Række interessante Oplysninger om den Krigsindsats, som Statsskoleskibet *Danmark* har haft i Amerika.

Af Baronens Oplysninger fremgaar det, at Statsskoleskibet, da Danmark blev besat, laa i Jacksonville i Florida. Baade Officerer og Elever var ivrige efter at komme til at gøre en Indsats i Krigen mod Tyskerne. Inden længe havde de fleste af Eleverne meldt sig, og det lykkedes dem at faa Stillinger i de Allieredes Handelsflaader. Enkelte af dem har efterhaanden faaet Skib at føre, og mange af dem har i de forløbne Aar udmærket sig paa Søen, ikke mindst dengang Slaget om Atlanterhavet stod paa.

Straks efter Danmarks Besættelse tilbød Skibets Fører, Kaptajn *Hansen*, igennem Minister *Kauffmann* den amerikanske Regering at stille Skoleskibet og dets Officerer til Disposition. Da Amerika dengang var neutral, kunde Tilbudet ikke straks modtages, men hen paa Efteraaret 1941 tog den amerikanske Regering med Tak imod Minister *Kauffmanns* og Kaptajn *Hansens* Tilbud om at stille Skoleskibet til Disposition indtil videre til Uddannelse af Officerer til den amerikanske Flaades Kystbevogtning, der bl. a. havde til Opgave at konvojere over Atlanterhavet og at beskytte Farvandede omkring Grønland.

Skoleskibet »Danmark« har siden været stationeret ved Kystbevogtningens Uddannelses-Akademi ved New London, Connecticut, og Skibet og dets danske Officerer har efterhaanden uddannet mere end 5000 amerikanske Kadetter.

Enkelte af de tidligere Elever forblev ombord og blev ligesom Skibets danske Officerer ansat som Lærere under Uddannelsen.

»Danmark« er kendt over hele Amerika. Adskillige Films om Skoleskibet har været vist i alle Amerikas Biografer, og der har fra Skibet været foranstaltet

hyppige Radioudsendelser, der til Tider er blevet udsendt over mere end 300 amerikanske Radiostationer. Skoleskibet »Danmark« har derfor ogsaa gjort en betydelig Indsats til Bevarelsen af Danmarks Navn i De forenede Stater.

De amerikanske Myndigheder vil antagelig sætte Pris paa at kunne benytte Skibet et Stykke Tid endnu, da Krigen mod Japan jo endnu ikke er afsluttet, men man er klar over, at der ogsaa er Behov for Skibet herhjemme i Danmark.

Skoleskibet »Danmark«s Bestyrelse har telegrafisk takket Kaptajn *Hansen* og dets Officerer for deres Indsats og samtidig bedt Kaplajnen fremsende de nyeste Oplysninger, han har om de Elever, der var ombord, da Danmark blev besat.

DANSKE NAVIGATØRER HJEM FRA ENGLAND

Med et engelsk Landgangsskib, der er ankommet hertil fra England, fulgte en halv Snes danske Navigatorer fra Handelsflaaden, som var uden for Spærringen den 9. April 1940. Det var *Brorson Christensen*, *Karl Jensen* og *H. H. Lønstrup* fra Det Østasiatiske Kompagni, *C. P. M. Christensen*, *P. K. J. Nielsen* og *E. J. Olsen*, Det Forenede Dampskibs-Selskab, *J. A. Johansen*, Rederiet *C. K. Hansen, Fischer*, Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, *L. Andersen*, Dampskibsselskabet »Heimdal« og *A. Jensen*, Dampskibsselskabet »Dania«.

Disse danske Navigatorer er nu som britiske Søofficerer af det britiske Admiralitet sendt til Danmark, hvor de som *Navy Control Officers* i et Aarstid skal gøre Tjeneste her i Landet.

SØFOLKENES KRAV OM 8 TIMERS ARBEJDS DAG

Der har fundet en Forhandling Sted mellem Repræsentanter for Søfolkernes Organisationer og Repræsentanter for Regeringen. Fra Søfolkernes Side deltog fra Organisationerne i De samvirkende Fagforbund *Einar Nielsen* og Formanden for Søfyrbødernes Forbund, *Georg Hegner*, medens Statsminister *Buhl*, Udenrigsminister *Christmas Møller*, Handelsminister *Fibiger* og Arbejds- og Socialminister *Hedtoft Hansen* var Regeringens Repræsentanter.

Organisationsrepræsentanterne udtalte, at der var opstaaet Uro blandt Søfolkene, fordi man nærede Betyrninger for, at det under de løbende Forhandlinger ikke skulde lykkes at løse Problemet om 8 Timers Arbejdsdagen til Søs.

Fra Regeringens Side udtaltes det, at man — saafremt Forhandlingerne ikke skulde føre til noget positivt Resultat — var villig til at tage Sagen op som et Regeringsanliggende.

Senere er der iøvrigt fra Sømændenes Forbund udsendt en Resolution, der er holdt i meget skarpe Vendinger.

DEN NYE STOREBÆLT-S-FÆRGE

Statsbanerne har truffet Forberedelser til at faa en Sny Færge til Storebæltsoverfarten. Den skal være af tilsvarende Type som Motorfærgerne »Storebælt«, der nu ligger i Helsingborg og vil komme hertil, saa snart Farvandet er rensat for Miner. Hos *Burmeister & Wain* er der gjort Bestilling paa Maskinerne til den nye Færge, mens Hjælpe motorer skal udføres hos *Frich* i Aarhus. Skroget kan derimod ikke foreløbig blive Tale om at gaa i Gang med paa Grund af Materiale-

mangel. Saafremt dette sidste Spørgsmaal klares inden alt for længe, haaber man at kunne have Færgen færdig til Ferietrafiken næste Sommer.

NYT BESTYRELSESMEDLEM I HELSINGØR VÆRFT

Det meddeles officielt i *Statstidende*, at Højesterets-sagfører *Gert Jessen* er indtraadt i Bestyrelsen af Aktieselskabet Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri. Højesterets-sagføreren afløser afdøde Havnedirektør, Kommandørkaptajn *W. Laub*.

FOR FØRSTE GANG I FEM AAR NEDGANG I NATIONALBANKENS BALANCE

For første Gang siden Besættelsen viser Nationalbankens Balance Nedgang, idet Balancen pr. 23. Maj er 8377,4 Mill. Kr., hvilket er 19,6 Mill. Kr. mindre end Ugen forud.

Nedgangen skyldes en Formindskelse i Bankens Tilgodehavender paa Clearing Conti med Udlandet, der i Øjeblikket er paa 2980,1 Mill. Kr. mod 2999,6 Mill. Kr. Ugen før. Paa Kontoen forskellige Debitorer, som bl. a. Værnemagten trak paa, har der i den omtalte Uge slet ingen Bevægelser været.

Seddelcirkulationen er i samme Tid formindsket med ikke mindre end 187 Mill. Kr. og er nu 1453,6 Mill. Kr. Indskudene paa de forskellige Conti for ledige Penge er forøget med 217,4 Mill. Kr. til ialt 6342,2 Mill. Kr., og endelig er Bankens Forpligtelser overfor forskellige Kreditorer gaaet 50,3 Mill. Kr. ned til ialt 435,8 Mill. Kr.

DE STORE NORSKE KRIGSTAB

Norges Rederforbund og Handelsdepartementet er i Øjeblikket beskæftiget med at fremskaffe en nøjagtig Liste over krigsforliste norske Skibe. Norges Handels- og Sjøfartstidende bringer imidlertid allerede nu den foreløbige Liste for enkelte Rederier.

Fearnley & Eger har mistet 8 Skibe paa 49.900 Tons, nemlig: *Charente*, 1.800 Tons, *Fernlane* 7.700 Tons, *Oria* 3.500 Tons, *Tolosa* 3.200 Tons, *Ferncastle* 14.700 Tons og *Fernhill* 7.700 Tons. Hertil kommer *Ferndale* paa 7.800 og *Graziella* paa 3.500 Tons, der er forlist inden for norsk Territorialfarvand.

Det Bergenske Dampskibsselskab maa antages at have mistet 28 Skibe, hvis Navne og Tonnage endnu er ukendte.

Den norske Amerika Linie har mistet følgende 5 Skibe: *Oslofjord*, 18.672 BRT (1940), *Randsfjord*, 7.465 Tons (1940), *Tønsbergsfjord*, 5.750 Tons (1942), *Trondhjemsfjord*, 9.050 Tons (1943 i hjemligt Farvand) og *Tyrifjord*, 5.500 Tons (1944 i hjemligt Farvand). Om Randsfjords Søsterskib *Kongsfjord*, der blev rekvireret af Tyskerne i Maj 1940, savner man Underretning.

Fred. Olsen & Co., som ved Krigsudbrudet havde 58 Skibe paa 185.000 Tons, maa antages ved Krigsforlis at have tabt henved 30 Skibe paa sammenlagt 100.000 Tons.

Wilhelmsens Rederi har efter en foreløbig Oversigt i Udlandet mistet 25 store Skibe og i hjemlig Fart 3. Hertil kommer, at Tyskerne har taget 4 Skibe, hvis Skæbne man intet kender til, men all taler for, at de er gaaet tabt. Dette betyder, at Rederiet af en Flaade paa 54 Skibe har tabt 32. Af de ca. 210.000 Tons, man har tilbage af de oprindelige 500.000 Tons, er de fleste Skibe beskadiget.

FINLANDS HANDELSFLAADE REDUCERET MED 60 PROCENT

I Finlands Redareforenings Aarsberetning for 1944 gives der en Del Oplysninger om de Tab, som har ramt den finske Handelsflaade i det forløbne Aar. Foruden de Tab, Landets Handelsflaade led i Fart, medførte den politiske Udvikling, at en Mængde finske Skibe i Oktober Maaned blev beslaglagt i tyske og

norske Havne, medens deres Besætninger blev interneret.

Foruden 50 mindre Skibe — hovedsagelig Motorsejlere paa ca. 15.000 Tons d. w., som blev beslaglagt i Norge — tilbageholdtes 11 større Skibe paa tilsammen 25.710 BRT.

I Forbindelse med Vaabenstilstandsftalen med Rusland og efter Forhandlinger om den praktiske Gennemførelse af Skadeserstatnings-Leverancerne, hvortil Finland havde forpligtet sig, nomineredes de i Brug værende Skibe, som Finland skulde overlade til Sovjetunionen. Stammen i denne Tonnage bestod af den udenrigsgaaende Handelsflaades bedste og mest moderne Lastskibe, ialt 30, samt 4 Passagerskibe. Udtrykt i Tal betyder denne Tonnageoverdragelse en Formindskning af den tilbageværende Tonnage med 70.000 BRT., hvorved den udenrigsgaaende Handelsflaades totale Tab siden den 1. September 1939 stiger til over 60 pCt.

De eneste Nyanskaffelser til Handelsflaaden i 1944 var Damperen *Fennia*, der blev leveret af Wärtsilä-koncernen A/B til Finska Ångfartygs Aktiebolag.

Inden for ålandske Rederikredse fremhæver man, at finske Rederier, der ønsker at erhverve ny Tonnage i Stedet for den, der gik tabt under Krigen, er begyndt i højere Grad at rette Blikket imod Amerika. Mulighederne for at købe Skibe i Sverige har vist sig yderst begrænsede, og Finlands Handelsflaade trænger haardt til ny Tonnage. Rundt om i Verden har mange finske Skibsbesætninger siddet interneret i Krigsaarene. Adskillige opholder sig paa Isle of Man, andre i Australien, Sydafrika, New Zealand og Amerika. Man nærer ingen Bekymring for dem, hvorimod man er urolig for de finske Søfolk, som kom i tyske Koncentrationslejre.

Et mindre Antal finske Smaaskibe paa op til 300 Bruttotons laa i norske Havne, da Finland sluttede Vaabenstilstand med Rusland, og de blev straks beslaglagt af Tyskerne, men blev liggende i Norge. Dem regner man nu med at faa tilbageleveret.

DEN SVENSK LEJDETRAFIK

I den svenske Lejdetrafik ankom i Aarets første Kvartal 11 Skibe, der medførte en Last paa 75.083 Tons. De tilsvarende Tal for 1944 var 16 Skibe med 99.587 Tons. I Lejdetrafiken afgik 4 Skibe med 17.818 Tons mod 14 Skibe med 62.311 Tons.

MINISTRYGNING I SVENSK FARVANDE

Om Ministrygningen i de svenske Farvande i Kattegat og Skagerak har der været ført Forhandlinger i København mellem Inspektøren for det svenske Minevæsen, Kommandør *E. Gester*, og de allierede Myndigheder. Man haaber ifølge G. H. & S. T. at faa de større Ministrygere i Gang med Rensning af en bred Rende fra Paternoster til Arendal i Norge. Arbejdet hermed beregnes at ville tage 14 Dage.

Planerne for Ministrygningen ved Sveriges Vestkyst blev lagt tidligt paa Aaret, og da man venter, at Arbejdet i Østersøen afsluttes paa et tidligere Stadium, kan en Del af Materiellet overføres til Vestkysten. Man regner med om 3 Maaneder at have en Flaade paa 70 Skibe til Rensningen af Vestkysten, og naar Østersøen er helt rensat, faar man 130 Skibe disponible til Kampen mod Minerne paa Vestkysten.

U. S. A. HAR UNDER KRIGEN BYGGET 5,964 LASTSKIBE

U. S. Maritime Commission har oplyst, at der i Slutningen af April Maaned søsattes 23 nye Lastskibe, hvorved Tallet for amerikanske Nybygninger i Aar er 467. Den samlede amerikanske Skibsproduktion siden Amerika traadte ind i Krigen i 1941 er dermed steget til 5.964. Det er værd at bemærke, at disse Tal kun gælder nybyggede Lastskibe.

Direktøren for Todd Shipyards Corp. *John D. Reilly*, skriver i en Artikel i *New York Times*, at Selskabets ti Værftsanlæg tilsammen har bygget, repareret eller forandret mere end 100 Millioner Tons siden December 1941. Til Sammenligning tjener, at man ved Krigens Udbrud regnede med, at Verdenstonnagen beløb sig til 102.076.800 Tons.

Reilly nævnedes videre, at der blandt de 19.060 Skibe, som havde forladt Værftet, siden Amerika traadte ind i Krigen, var nye Krigsskibe, store Fragtskibe og Skibe, der var blevet bygget om, saa de svarede til Krigstidens Krav, samt Skibe, der havde lidt Skader som Følge af Krigshandlinger.

HVAD AMERIKAS STØRSTE VÆRFT PRÆSTEREDE UNDER KRIGEN

U. S. A.s største Skibsværft, *Bethlehem Company*, har ydet en enestaaende Præstation under Krigen. Bethlehem-Værftet har alene bygget 1150 Skibe for Flaadens og Søfartskommissionens Regning. Desuden har Værftet bygget adskillige Hundrede mindre Landgangsfartøjer, og flere Hundrede Skibe er blevet næsten fuldstændig ombygget paa Værftet.

Under Krigen har Bethlehem-Værftet repareret eller paa anden Maade arbejdet paa ikke færre end 32.000 Skibe. Over 40 forskellige Skibstyper er blevet konstrueret og nybygget lige fra oceangaaende Lastdampere til Slagskibe.

DEN NØDVENDIGE KUL- OG KOKS-IMPORT

Det danske Kulkompagni har udsendt Regnskab og Beretning for Perioden 1. April 1944 til 31.

Marts 1945. Som tidligere meddelt nedsætter Selskabet i Aar Udbyttet fra 7 til 6 pCt.. Beretningen indledes med en Henvisning til, at Regnskabsaaret har været præget af stigende Vanskeligheder for Brændselsforsyningen. Om Situationen nu, da Freden i Europa er kommet, hedder det i Beretningen, at man tør haabe, at dansk Kulhandel lidt efter lidt vil kunne genoptage sine normale Funktioner, og at Skibene snart kommer i Fart. Foreløbig staar det dog hen i det uvisse, hvornaar og i hvilket Omfang Kulimporten atter kan komme i Gang, men selv om det efter de hidtil foreliggende Oplysninger ikke menes, at England straks vil faa Overskud af Kul til Eksport i Almindelighed, maa man have Lov til at gaa ud fra, at England, hvor vi før Krigen var forpligtet til at aflage 80 pCt. af vort Kulforbrug, vil se med Sympati og Forstaaelse paa vore Vanskeligheder og hurtigt vil lade os tilflyde Forsyninger. Herom, saa vel som om Muligheden af Tilførsler fra Polen eller andetsteds fra (f. Eks. Amerika), foreligger der endnu ikke konkrete Oplysninger.

Produktionen af indenlandsk Brændsel maa indtil videre opretholdes i fuldt Omfang, og det maa endda forventes, at Adgangen til Køb af indenlandsk Brændsel foreløbig vil blive stærkt begrænset ved den af Myndighederne bebudede Rationeringsanordning.

Produktionen af indenlandsk Brændsel kan selv i heldigste Tilfælde ikke dække mere end Halvdelen af Landets Brændselsbehov; derfor er det saa nødvendigt, at Importen af Kul og Koks kommer godt i Gang, inden Vinteren sætter ind, da der ellers maa regnes med

(Fortsættes Side 168).

Fragtbæretning.

Endnu er Spørgsmaalet om Tonnagens Igangsatelse og Anvendelse ikke ganske klarlagt, og man forventer med Spænding, hvilke Nyheder og Retningslinier vor Skibsfartdelegation i London til sin Tid kan meddele. Tiden udnyttes i Øjeblikket til at klarlægge den oplagte Tonnage — herunder ikke mindst de større Motorskibe — af hvilke jo et Antal har ligget oplagt under hele Krigen Landet over, og det forventes, at de først vil komme i Gang i Løbet af den kommende Maaned, idet der menes meget snart at komme Dieselolie hertil til Dækning af det mest livsvigtige Behov. Bunkers til Dampertonnagen er jo ogsaa et stort Problem, thi selv om Brunkul benyttes i vid Udstrækning af en Del af den igangværende Hjemme-flaade, kniber det dog for flere Baades Vedkommende at holde Damp. Man maa derfor haabe, at ogsaa Brunkulproblemet løses meget snart.

Vor Medarbejder havde i den forløbne Uge Lejlighed til i Norge og Sverige at drøfte Forholdene med derværende Rederkredse, og ganske de samme Problemer gør sig gældende i vore Nabolande, kun med den Forskel, at Sverige jo ligger med en saa stor Hjemme-flaade, at svenske Redere regner med for en meget stor Del at kunne sætte Tonnagen ind i international Fart, saa snart Farvandene er rensed, og der er fremskaffet Kulbunkers i Stedet for det før Tiden i Indenrigsfarten anvendte Brænde. Svenske Motorsejlere haaber i Løbet af Sommeren at kunne faa fast Beskæftigelse i Trælastfarten paa Danmark, men det bliver vel for denne Farts Vedkommende et Valutaspørgsmaal at klare op, paa hvilken Køl Ladningerne skal transporteres.

Fra de oversøiske Markeder foreligger der ikke i Øjeblikket Nyheder af større Omfang. Man har Indtryk af, at Krigen i Japan trækker stadig mere Tonnage paa Grund af Krigens forøgede Intensivitet, saaledes at en Del af den tidligere paa Europa anvendte Tonnage nu udnyttes til Forstærkning i Østen. Der

tildes stadig Tonnage til Kul, Malm, Korn og Stykgodsladninger til de sædvanlige Rater, og en enkelt neutral Baad kan stadig placeres til den sidste Tids Toprater for de jo stærkt begrænsede frie neutrale Baade.

Fra River Plate kan der stadig placeres Tonnage til Portugal til omkring \$ 100.00 pr. Ton, og til Irland ligger Raten paa omkring \$ 120/130,00 pr. Ton. Forhaabentlig varer det ikke længe, før der kan rapporteres Slutninger ogsaa til skandinaviske Destinationer, og det afventes med Interesse, hvorledes Betingelserne herfor vil blive. —

Paa de hjemlige Markeder er der sluttet nogle faa Baade for Salpeter til omkring Kr. 30,00 pr. Ton, og en enkelt Baad for Træmasse, men deudover har man ikke Indtryk af større Beskæftigelse endnu. Der ventes en Del Træladninger fra Sverige til Danmark i Sommerens Løb, men endnu er Afskibningsmulighederne ikke klarlagt, og der vil formodentlig endnu hengaa et Stykke Tid, før Befragtning kan paabegyndes. I de sidste Dage er der fragtet nogle mindre M/S for Træ fra Limhamn, men dette er udelukkende Træ, der i sin Tid blev opløst fra finske Baade, der oprindeligt var destineret til danske Havne og paa Grund af Freden i Finland anløb svenske Havne.

Befragtningen af Brunkul i Indenrigsfarten er endnu ikke rigtig kommet i Gang paa Grund af, at en meget stor Del af Produktionen endnu er forbeholdt Elektricitetsværker og Statsbanerne. Formodentlig vil en stor Del af denne Produktion kunne stilles til den private Handels Disposition, saasnart Banerne — forhaabentlig inden længe — atter kan faa Kul til Lokomotiverne. Dette skulde igen bevirke, at større Kvantiteter kan komme i det frie Marked til de herværende Industrier. Elektricitetsværkerne har taget enkelte Baade op som sædvanlig og betalt omkring Kr. 10,00 pr. Ton, hvorimod det har været vanskeligt at faa den mindre Tonnage placeret.

en meget alvorlig Brændselsnød i den kommende Sæson.

Om det forløbne Aar udtales i Beretningen bl. a.:

Fra September 1944 maatte der praktisk taget gives Afkald paa Import af Brændsel fra det rhinsk-westfalske Omraade, hvorfra Landet i de senere Aar, foruden betydelige Mængder af Kul, har hentet Størstedelen af sin Koksimport. Til Gengæld kunde der i nogen Tid derefter fremskaffes forøgede Tilførsler fra Øvreslesien, dog kun smaa Mængder Koks, men i Løbet af Januar 1945 ophørte Tilførslerne praktisk taget helt paa Grund af Krigsbegivenhedernes Udvikling.

Det er dog inden for det forløbne Regnskabsaar lykkedes at holde Omsætningen af udenlandsk Brændsel nogenlunde paa Højde med det foregaaende Aars, omend med Forskydninger indenfor de enkelte Varearter.

Den samlede indenlandske Produktion af Tørv og Brunkul, der i Aaret 1943 androg ca. 8,8 Mill. Tons, formindskedes i Aaret 1944 til ca. 8 Mill. Tons, og desværre har det — navnlig i Regnskabsaarets sidste Maaneder — ikke altid været muligt at fremskaffe tilstrækkeligt Brændsel til Dækning af Kundernes Behov.

Selskabets Rederivirksomhed, der under Krigen er blevet haardt ramt, led ogsaa i det forløbne Aar Tab, idet Damperen »Julius Madsen« blev mineramt og sank i dansk Farvand. Der er gjort energiske Forsøg paa at hæve Skibet, hvilket dog ikke er lykkedes.

PROVISORISKE PASSAGERSKIBE I U. S. A.

Viceadmiral *Howard Vickery*, der er Vicepræsident i U. S. Maritime Commission, meddeler, at de første amerikanske Passagerskibe efter Krigen bliver ombyggede P-2-Transportskibe paa 17.800 Tons, som nu masseproduceres. De amerikanske Rederier placerer allerede Ordre paa en Del Skibe, der skal anvendes som provisoriske Passagerskibe, saa snart Atlanterhavet bliver erklæret sikker for Trafik.

Man regner med, at Overrejsen til England med disse Skibe vil tage syv Dage, og Skibene skal kunne tage ca. 500 Passagerer.

DE FINSKE STORSEJLERE I FART IGEN

Man havde almindeligt ventet, at denne Krig vilde sætte det endelige Punktum for Sejlskibsfartens sidste Kapitel. Det er derfor interessant i *Göteborg Handels- og Sjøfartstidning* at se, at Søfartsraad *Gustaf Erikson* i Marichamn giver Udtryk for Haabet om endnu en Gang at kunne

sætte sine *longtraders* i Fragtfart paa Australien. Europa mangler Korn, udtaler han, og han vil derfor sætte sine Storsejlere ind i Korntransport fra Australien til Europa. Han haaber, at de britiske Myndigheder vil frigive tre af hans fineste Skibe, som under Krigen blev beslaglagt og oplagt i allierede Havne nemlig de firemastede Barker »Pamir« i New Zealand, »Lawhill« i Sydafrika og »Archibald Russel« i Hull. I hans Program indgaar ogsaa Ønsket om at kunne give unge Sømænd en solid Sejlskibsdannelse, og han har intet imod, at unge Englændere ligesom før Krigen mønstrer ud med hans Skibe.

HAVNEANLÆGET VED DANZIG I STANDSÆTTES

Efter hvad en polsk Minearbejderdelegation, der for Tiden opholder sig i Moskva, oplyser, har en Gruppe svenske Virksomheder overfor den polske, provisoriske Regering fremsat et Tilbud om at istandsætte en Del af Havneanlægene ved Danzig, idet Polen saa til Gengæld skulde levere Sverige Kul. Den polske Kulproduktion er nu naaet op paa en Trediedel af Førkrigsproduktionen. Det menes, at den daglige Produktion i Juni Maaned vil komme op paa 80.000 Tons.

Göteborg Handels- og Sjøfartstidning tilføjer til denne Meddelelse, at den polske Lublin-Regering kun vil sælge Kul til Sverige paa Betingelse af, at denne Regering anerkendes fra svensk Side. Dette gør Sveriges Kultiførsler fra Polen til et vanskeligt Spørgsmaal. Den polske Regering i London er ikke tilfreds med Sveriges Holdning, men retter en Kritik, fordi man har optaget Forhandlinger med Lublin-Regeringen. Fra den polske London-Regerings Side har man derefter protesteret mod de svensk-polske Kulforhandlinger.

Fra udenlandske Værfter

Et Hvalkogereri, der skal koste 22 Millioner Kr., skal om kort Tid bygges ved Harland & Wolff i Belfast til United Whalers Company. Det er Hensigten, at det nye Hvalkogereri skal være færdigt til Fangstsæsonen i 1947.

Ved Hammerbyverken i Stockholm har Skibsreder *Gustaf B. Thordén* bestilt tre Lastmotorskibe paa hver 800 Tons d. w. Skibene faar en Længde af 53,35 Meter, en Bredde af 9,60 Meter og en Dybde til Hoveddæk af 4,60 Meter. Dybgangen bliver 3,60 Meter. De skal udstyres med en 4-cylindret Polar-Dieselmotor paa 600 HK, der beregnes at give en Fart af 10 Knob paa fuld Last.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Mandskabsrummene i danske Skibe

Den Kommission, der med Afdelingschef Ove Nielsen, Ministeriet for Handel og Søfart, som Formand har arbejdet med Spørgsmaalene om en Modernisering og bedre Indretning af Mandskabsrummene paa danske Skibe, afgav, som det vil crindres, med nogle Maaneders Mellemrum to Betænkninger, en omfattende Mandskabsrummene i større danske Damp- og Motorskibe, en anden om de tilsvarende Forhold i danske Skibe paa indtil 500 Tons.

Betænkningerne førtes imidlertid ikke i første Omgang ud i Livet, idet man fra Ministeriets Side ønskede at afvente en Tilbagevenden til normale parlamentariske Forhold her i Landet, med Regering og Rigsdag atter i Funktion.

Efter at dette nu er Tilfældet, er, efter hvad vi erfarer, Sagen atter taget op, og en Løsning kan nu hurtigt ventes.

Inden for de tekniske Instanser under Søfarts-Afdelingen i Ministeriet for Handel og Søfart er man gaaet i Gang med Udformningen af et Udkast til den ministerielle Bekendtgørelse, hvorigennem Nyordningen skal sættes i Kraft, — der behøves ikke nogen særlig Lov derom gennemført paa Rigsdagen. Handelsminister Fibiger vil snarest gøre det paagældende Udkast forelagt til Godkendelse, og umiddelbart derefter udstedes Ministeriets Bekendtgørelse.

Hovedlinien deri bliver, at for alle danske Skibe, der derefter kommer til Bygning, skal de Forbedringer, Kommissionen har foreslaaet og Ministeriet har godkendt med Hensyn til Mandskabsrummene, indføres straks ved Skibenes Bygning. For alle ældre Skibe, hvor Forbedringer i Retning af, hvad Kommissionen har foreslaaet, overhove-

det kan lade sig gennemføre, fastsættes der en Overgangstid, inden for hvilken de Forbedringer, der er mulige skal gennemføres, — Kommissionen delle sig paa dette Punkt i et Flertal og i et Mindretal, idet Flertallet ønskede fastlagt en Overgangstid paa 5 Aar, Mindretallet ønskede en noget længere Overgangsperiode. Sandsynligheden taler for, at Ministeriet nu følger Flertallets Indstilling.

Et Spørgsmaal, der i Forbindelse med Nyordningens øjeblikkelige Indførelse for de nye Skibe melder sig, er i hvilken Udstrækning, der er Nybygninger under Arbejde ved danske Værfter i Øjeblikket, — en Tilvækst til den danske Handelsflaade er selvsagt stærkt tiltrængt. Tallet paa Nybygninger er desværre ikke særlig stort, — det har knebet med Materialer. Men det siger sig selv, at de danske Regeringsmyndigheder under Forhandlingerne nu om Genoptagelsen af Samhandelen med Udlandet vil lægge megen Vægt paa, at der kan fremskaffes Materialer til Skibsbygning paa de danske Værfter snarest muligt.

Saa kalder Blaavands Radio igen

Blaavands Radio, der under hele Besættelsen har været brugt af Tyskerne, er nu overtaget af Post- og Telegrafvesenet. Radiostationens tekniske Installationer er i det store og hele intakt, men der var et frygteligt Svineri i Lokalerne og Tjenesteboligerne. Stationen kan allerede nu betjene Redningsskibe, hvis der skulde blive Brug for det.

Trafiken mellem Sverige og Jylland

Det varer sikkert endnu et Stykke Tid, før Flyve- og Skibsrafikken kan genoprettes mellem Sverige og Jylland,

meddeles det fra Gøteborg. Konsul *Harry Trapp*, der er Chef for Frederikshavns-Linien, er netop vendt tilbage efter at have ført Forhandlinger i Danmark. Ved sin Tilbagekomst udtalte Konsulen, at Danskerne og Svenskerne er enige i Principet, men alt beror paa politiske og økonomiske Omstændigheder.

Gøteborg Frihavn

Gøteborgs Frihavnselskab har i 1944 haft Indtægter paa 779.000 Kr. imod 717.000 Kr. i 1943, deraf Lejeindtægter henholdsvis 761.000 og 706.000 Kr. og Renteindtægter henholdsvis 18.000 og 11.000 Kr. Omkostningerne er steget fra 238.000 til 306.000 Kr., mens Henlæggelserne er formindsket med 5000 Kr. til 25.000 Kr. Overskudet bliver derfor omtrent uforandret, 448.000 Kr., der indbetales til Havnebestyrelsen som Forpagtningsgift.

Mad til Norge

Foreløbig er tre af Skibsreder A. E. Sørensen's Skibe indsat i fragtfri Transport af Levnedsmidler til Norge. Fra Struer er m. s. »Margina« afgaaet til Sarpsborg, endvidere afsejlede m. s. »Asla« fra København, og i den kommende Uge afsendes m. s. »Jørgen Ring« fra Svendborg. Den norske Damekomité i Aarhus har indsamlet en Ladning Levnedsmidler, som vil blive sendt til Porsgrund med Skibsreder Erik B. Kromann's m. s. »Sine«. Endvidere vil m. s. »Herkules« bringe en Proviantlast fra Næstved til Norge.

To Thyborøn-Kuttere, »Mitte« og »Marie Winkel«, er kommet hjem efter at have bragt Fødevarer til Norge. I Ringkøbing Havn har tre Hvide Sande-Kuttere, »Thea«, »Mias« og »Nordlyset«, indtaget hver godt en halv Snes Tons Levnedsmidler til Norge, bl. a. 12 Tons Kartoffler, 90 slagtede og behandlede Svin, 30.000 Æg, 8 Dritler Smør, 200 kg røget Flæsk og 10 Tons Mel og Gryn. Samtidig med disse Kuttere afgaar Kutteren »Margrethe« med Fødevarer, som er indsamlet i Nørre Nebel og Omegn.

To Dampere i Gang igen

Det Forenede Dampskibs-Selskabs to Dampere *Ivar* og *Delaware*, der siden Midten af Februar Maaned har ligget oplagt ved Troense, er gaaet til henholdsvis Nakskov og Frederikshavn Skibsværfter for Dokning.

Kaptajnen paa »Ann Helen Clausen« fundet

Liget af Kaptajnen fra den forulykkede Svendborg-Damper »Ann Helen Clausen«, Kaptajn Gudmund Bogø Hansen, er nu drevet i Land ved Dyndkrogen paa Bøjden.

Bjergning af to tyske Bjergningsdampere

Kort før Befrielsen blev to tyske Dampere, Bjergningsdampere »Else Hugo Stinnes« og »Ernst Hugo Stinnes«, sænket ved Marstal af allierede Flyvere. Svitser har nu paa-begyndt Bjergningen af de to Skibe. Den først nævnte Damper har faaet Lækage under Vandlinien, der først skal tætnes, inden den kan pumpes løns. Ved den anden Damper er Bjergningsarbejdet i fuld Gang.

Store Skader paa Bergens Havn

Bergens Havn har faaet en haard Medfart under Krigens. Den samlede Krigsskade er opgjort til 4,1 Million Kroner.

En Del af Kajerne er dog allerede repareret, og i Fiske-rihavnen er man i Gang med omfattende Reparationsarbejder.

De norske Skibe skal frigives

Det meddeles, at den allierede Overkommando i Norge har bestemt, at alle norske Skibe og Nybygninger, som Tyskerne har disponeret over, og som ligger i norske Havne, skal frigives.

FRA SØRETERNE

Erstatningskrav paa 60.000 Kr. afvist

A/S Dampskibsselskabet D. F. K.'s Damper »Cimbria« ankrede den 17. Januar 1942 paa Elben mellem Elbe 1 og Elbe II Fyrskibs Plads efter Anvisning af den ombordværende Kontrollofficier. Længere oppe ad Floden Øst for »Cimbria« laa Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Uffe«. Begge Skibe var paa Rejse til Rotterdam. Den næ-

ste Morgen drev »Uffe« ned mod »Cimbria«s Forstavln og kolliderede med denne. Begge Skibe led Skade.

D.F.K. havde nu ved Sø- og Handelsretten paastaet D.F.D.S. dømt til at betale 60.175 Kr. i Erstatning for den Skade, der er tilføjet »Cimbria« — D.F.D.S. paastod Frifindelse med den Begrundelse, at Skaden er hændelig. Subsidiært paastod man Frifindelse mod Betaling af et mindre Beløb, idet der foreligger Fejl fra begge Sider. »Uffe«s Skade beløber sig til 10.807 Kr.

Sagsøgerne mente, at »Uffe« havde haft for kort Kæde, men dette afvises af Sø- og Handelsretten, som kommer til den Konklusion, at Kollisionen maa betragtes som en hændelig Begivenhed.

D.F.D.S. blev saaledes frifundet. D.F.K. skal betale 1000 Kr. i Sagsomkostninger.

PERSONALIA

60 Aar

Skibsfører i Dampskibsselskabet Baltic, Kaptajn *Johs. Korff*, fylder i Morgen — Lørdag — 60 Aar.

To Lods-jubilæer

De to kendte Københavns Lodser H. Dauberg og J. O. Hansen kan begge i Dag, Fredag, fejre 25 Aars Jubilæum i Lodseriets Tjeneste.

Lods Dauberg er født paa Fyn og Lods Hansen paa Bogø. De 2 Lodser har begge gennemgaaet en god Uddannelse i Sejlskibsfarten, og efter deres Eksaminer paa henholdsvis Svendborg og Bogø Navigationsskoler, gik de over i Dampskibsfarten. Medens Dauberg traadte ind i D.F.D.S. kom J. O. Hansen i Det danske Kulkompagni, begge som Styrmand.

Det varede dog ikke længe før de søgte ind ved Lods-tjenesten, og i Marts 1920 blev de antagne som Aspiranter.

25 Aars Jubilæer

I Dag — Fredag — fejrer Maskinmester *J. P. Back* sit 25 Aars Jubilæum i A/S Den danske Mælkekondenseringsfabrik i Horsens. Maskinmester Back har sejlet som Maskinassistent i Dampskibsselskabet Norden og senere som Mester i »Vesterhavet«.

*

Formanden for »Foreningen af Frihavns Funktionærer«, Assistent *Einer Rathje*, kunde i Onsdags fejre 25 Aars Jubilæum i Frihavnen. Assistent Rathje begyndte som Afskriver, kom derefter til Reklamationsafdelingen og derfra til Stykgodsekspeditionen, hvor han stadig gør Tjeneste. Hans Flid og Grundighed og Evnen til at sætte sig ind i de foreliggende Problemer, gjorde ham selvskreven til Formandsposten i Foreningen, hvortil han valgtes i 1940.

Statens Skibstilsyn

Skibssynsmand, Civilingeniør *M. J. Rosell*, Svendborg, er blevet ansat som Ingeniøraspirant ved Statens Skibstilsyn.

Aalborg Havnevæsen

Civilingeniør *T. Hermansen* er blevet ansat som Ingeniør ved Aalborg Havnevæsen.

Fyr- og Vagervæsenet

Efter indgivet Ansøgning fratræder Fyrskibsfører *August Jacobsen* paa Grund af Alder sin Tjenestestilling som Fyrskibsfører i 6. Lønningsklasse med Udgangen af Juni Maaned.

Marineministeriet har ansat Overfyrpasser *Albert Kristian Jørgensen*, Vestborg Fyr, som Fyrassistent fra 1. Maj 1945.

Marstal Navigationsskole

Under 24. Maj er Navigationslærer, konstitueret Navigationskolebestyrer *L. P. J. Hansen* ansat som Bestyrer af Marstal Navigationsskole fra 1. Maj.

Luftfartsselskabet

Det meddeles officielt i Statstidende, at Grosserer *Rudolph Schmidt* er indtraadt i Bestyrelsen for Det danske Luftfartsselskab A/S i Stedet for afdøde Havnedirektør *Laub*.

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

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS BYHOLM

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K



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 Linjerederi. |
| 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 Fabrikker. | D/S »Orion«. |
| C. Clausen, Svendborg. | D/S »Pacific«. |
| D/S »Concordia«, Svendborg. | D/S »Phønix«, Esbjerg. |
| D/S »Dania«. | Poseidon Shipping Comp. A/S. |
| D/S »Dannebrog«. | D/S »Progress«. |
| D/S »Draco«. | Partrederiet s.s. Runø. |
| A/S Dampskibet »Finland«. | J. Saabye & O. Lerche, A/S. |
| A/S Det Danske Kulkompagni. | D/S »Samsø«. |
| Det Danske Petroleums Aktieselskab. | D/S »Solnæs«. |
| A/S De Danske Sukkerfabrikker. | A/S Det Store Nordiske Telegrafskab. |
| Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. | D/S »Svendborg«. |
| Det Dansk-Norske Dampskibsselskab. | Oluf Svendsen. |
| D/S »D. F. K.« A/S. | Hans Svenningsen. |
| Det Forenede Bugerselskab A/S. | A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise. |
| Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S. | A. E. Sørensen, Svendborg. |
| D/S »Hafnia«. | A/S Tankskibarederiet. |
| Rederi-A/S Hardsyssel, Lemvig. | Jens Toft A/S. |
| D/S »Heimdals«. | D/S »Torm«. |
| D/S »Hetlands«. | Rederi-Aktieselskabet »Transporter«, |
| Rhederi M. Jebsen A/S., Aabenraa. | Odense. |
| D/S »Jutlandia«. | D/S »Trio«. |
| D/S »Jyden«, Esbjerg. | D/S »Vendila«. |
| Rederi A/S Kosmos. | D/S »Vesterhavet«. |
| A/S Rederiet Mathilde, Lemvig. | Vestjysk Dampskibsselskab A/S. |
| | D/S »Viking«. |

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 31. Maj 1945.

Nr. 22.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvarstal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarstal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende 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) = Sæsonefterretning (seasonal) og (T) = Midlertidig (temporary) Efterretning.

Danmark.

927. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 18/832 1945 udgaar.

Forkortelser:

Blk.	betyder	Blink.
ED.	—	Eksistens tvivlsom.
El. hv.	—	Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
El. r.	—	Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
Fl.	—	grønt Flag.
Fmk.	—	Formærkelse.
Forg. efts.	—	Forgæves eftersøgt.
Jspir. hv.	—	Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
Jspir. r.	—	Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
L.-Flt.	—	Lys- og Fløjtetønde.
L.-Klt.	—	Lys- og Klokketønde.
Lt.	—	Lystønde.
M.	—	Mast.
o. V.	—	rager op over Vandet.
PD.	—	Plads tvivlsom.
Skfb.	—	Skibsfartshindring.
Tbt.	—	Topbetegnelse.
Uvh.	—	Undervandshindring.
Vg.	—	Vrag.
Vgt.	—	Vraglystønde.
Vgt.	—	Vragtønde.
Vgv.	—	Vragvager.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Østersøen.							
54° 46'	10° 21'	5,5	Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185	<i>Herdis</i> (Kvase). PD.		
54° 45',8	10° 30',5				(Luftfartøj).	1525	1942
54° 46',8	10° 39',2					1554	1944
54° 39',5	10° 40',2					1858	1940
54° 39',4	10° 42',2						
54° 38',0	10° 41',5	8,3	El. hv. + Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	187.	o. V.	369	1945
54° 37'	10° 41'				<i>Hvalen</i> (Fiskerkutter).	497	1943
54° 43',7	10° 46',2				(Tysk Minestryger).	838	1945
54° 43',7	10° 48',2				(Tysk Vagtskib).		
54° 43',8	10° 48',3				(Tysk Trawler 301).		
54° 37',4	11° 41',3				(Luftfartøj).	1196	1944
54° 32',9	12° 07',2				<i>Stockholm</i> (Dampsk.)	1606	1944
54° 50',1	12° 15',0				<i>Anna</i> (Fiskerbaad).	1376	1943
54° 46',8	12° 29',5				<i>Agerso</i> (Dampsk.).	1423	1944
55° 01'	12° 42'				<i>Douglas</i> (M/Galease).	1808	1943
55° 01',8	12° 32',5				<i>Vita</i> (Skonnert). M.	370	1945
					o. V.		
55° 06'	12° 31'				M. o. V.		
55° 13',6	12° 19',1				(Fiskerfartøj).	1427	1942
55° 15',1	12° 42',8				<i>Almée</i> (M/Skib). For- gæves eft.	1555	1944
55° 15'	12° 43'	<i>Alice</i> (M/Galease).	1515	1944			
55° 09',4	12° 45',5	<i>Karis</i> (M/Sejlskib). PD.					
55° 09'	12° 44'	midlt. Afm.					
55° 14',9	14° 50',8	4,3	Vgt. W.-Tbt.	(Fiskerkutter).	694	1944	
54° 51',0	14° 51',3			<i>Eliezer</i> (M/Galease).	1498	1943	
55° 01'	14° 44',6				396	1940	
55° 20'	12° 53',3				1464	1942	
55° 11',5	13° 13',0			<i>Torno</i> (Dampsk.).	3754	1939	
55° 13',4	13° 14',2	12			762	1944	
55° 17',5	13° 53',5			188, 180, 181.	<i>Bonita</i> (Dampsk.).	1449	1941
55° 22',3	14° 03',5				Uvh.	935	1944
54° 31',3	13° 54',1				1080	1941	
					724	1943	
54° 35',3	13° 39',5	15	Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.	201, 188.		1231	1941
54° 37',5	13° 46',0				<i>Starke</i> (Færge).	433	1942
54° 53',3	13° 40',0				1628	1944	
54° 31',1	12° 56',2	6,5	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.		1247	1944	
54° 52'	12° 54'				868	1944	
54° 36',5	12° 45',5		Vgt.		2504	1940	
54° 50',0	12° 45',0		Vgv. W.-Tbt., W. f. Vg.	187, 188.	<i>Thor</i> (Bugserb.).	421	1945
54° 49',1	12° 42',7						
54° 49',7	12° 42',2		Vglt. E.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , ENE. f. Vg.	187, 188	M. o. V.	1607	1944
						420	1945
54° 49',5	12° 40',7				<i>Ulla</i> (M/Skib).	545	1945
54° 47',7	12° 42',8					1623	1944
54° 47',5	12° 37',5				<i>Swinemünde</i> (Færge). Forg. eft.	2241	1940

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 46',2	12° 41',0		Vglt. E.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .	187, 188.	M. o. V.	1470	1944
54° 46',1	12° 40',6		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.	<i>Julius Madsen</i> (Dampsk.).	544	1945
54° 44',5	12° 43',0		Vglt. W.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	187, 126, 180.	<i>Poul Carl</i> (Dampsk.).	927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vglt. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.	<i>Margareta</i> (Dampsk.)	822	1944
54° 42',1	12° 37',2		Vglt. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s , NE. f. Vg.	187, 188.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vglt. i mindst 150 m Afst. om Bb. <i>E.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vglt. i mindst 60 m Afst. om Bb.	480	1945
54° 41',1	12° 32',9		Vglt. E.-Tbt., To-Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.-Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	<i>Jäämeri</i> (Dampsk.). M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		N. f. Vg.: Vglt. N.-Tbt., To-Blk. 15 ^s . S. f. Vg.: Vglt. S.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygning o. V. <i>Gen- nemsejlingsaabning</i> afm. S. f. Vg.: <i>N.-lige Lt.:</i> sort L.- Flt., S.-Tbt. rødt To-Blk. 7 ^s . <i>S.-lige Lt.:</i> rød Lt., N.-Tbt. hvidt En- Fmk. 5 ^s . <i>Gneisenau</i> (Dampsk.)	1642	1944
54° 38',1	12° 25',2					874	1945
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.		<i>Jaunjelgava</i> (Damp- skib).	1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal pas- seres S. om Vg.	1736	1942
54° 25',1	12° 08',0					903	1945
54° 22',9	12° 05',8					726	1945
54° 19',8	12° 05',2		Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s , S. f. Vg.			877	1944
54° 20',5	12° 04',5		Rød Bøje.			538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 19',3	12° 04',8					671	1945
54° 16'	12° 04'					665	1945
54° 15',1	12° 04',6					665	1945
54° 13',8	12° 05',3		Vglt. W.-Tbt., Et-Blk. 6,5 ^s . W. f. Vg.		Uvh.	185	1942
54° 22',9	11° 58',9		a) Vglt. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NW. f. Vg. b) Vglt. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NE. f. Vg.	186, 187.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal holde Vraglystønderne paa Stb. Side.	642	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.				
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar			
54° 13'	11° 25'	5	Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.		2 M. o. V.	481	1945			
54° 00',7	10° 55',0					1644	1940			
54° 22',8	11° 10',7					1597	1942			
54° 28'	11° 33'					1629	1944			
54° 29',6	11° 24',3					1151	1944			
54° 34',2	11° 14',3					704	1944			
54° 35',8	11° 02',6					2215	1940			
54° 34',6	10° 56',4					775	1944			
54° 35',3	10° 55',5					821	1945			
54° 37'½'	10° 52'½'					822	1945			
54° 35',0	10° 53',0					Farvandsbøje.		M. o. V.	823	1945
54° 35',9	10° 54',8							M. o. V.	904	1945
54° 26',7	10° 42',4							M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0			o. V.	1261	1942				
54° 34',3	10° 48',2				988	1944				
54° 33',7	10° 45',5				988	1944				
54° 33',6	10° 40',9		NNW. f. Vg.: Vglt. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s . SSE. f. Vg.: Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .	185.	906	1944				
54° 32',8	10° 37',7				799	1945				
54° 32',5	10° 35',1		N. f. Vg.: Vglt. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s . S. f. Vg.: Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .	185.	1339	1944				
54° 32',4	10° 34',2				2271	1940				
54° 33',3	10° 28',6		Vgt. S.-Tbt.		1645	1940				
54° 31',1	10° 31',3		Vglt. N.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , N. f. Vg.	185	363	1945				
54° 31',3	10° 31',0				905	1945				
54° 31',3	10° 30',2		Advarselsfartøj midlt. udlagt ved Vg.		824	1945				
54° 31',4	10° 29',9				907	1945				
54° 31',2	10° 28',1		Vglt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . SE. f. Vg.	185	363	1945				
54° 29',3	10° 30',4				906	1945				
54° 28',4	10° 29',6				1595	1942				
54° 30',0	10° 25',2		Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.		2270	1940				
54° 28',2	10° 27',5				907	1944				
54° 29',3	10° 25',8	10		185.	1136	1944				

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 27',7	10° 18,9					947	1944
54° 28',7	10° 14',6		Vglt. E.-Tbt., To- Blk. 7 ^s . ENE. f. Vg.	185.		1505	1940
54° 27',4	9° 54',9					482	1945
54° 36',7	10° 11',5					875	1945
Sundet.							
56° 05',9	12° 31',0		Afm. med Strøm- bøjer.			1308	1944
56° 05'	12° 34'				<i>Niels Juel</i> (Kvase). Forg. efts.	1432	1940
56° 02',1	12° 37',4				<i>Ekspres</i> (Vandb.).	848	1945
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130, 125.	<i>Ernte</i> (Galease).	1282	1944
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 132, 130.	<i>Gudrun</i> (Galease).	2865	1940
55° 40',7	12° 35',8		Kugle og gr. Lan- terne.		o. V. Tidligere mine- sprængt <i>tyisk</i> Trans- portskib.	953	1945
55° 41',7	12° 41',0				Forg. efts.	927	1943
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.	<i>Bertha</i> (Dampsk.).	323	1943
55° 40',5	12° 41',8				<i>Californien</i> (Fisker- kutter). Forg. efts.	1152	1942
55° 38',7	12° 40',6				Uvh. Forg. efts.	438	1944
55° 38',7	12° 41',1	5,0	Vg. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	133, 132, 130.	<i>Wilh. Siemering</i> (M/Skib).	1221	1941
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.	<i>Gustav</i> (M/Galease).	1352	1943
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.	<i>Progress</i> (Sandsuger).	1199	1943
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	<i>Campinas</i> (Trans- portsk.). o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Jspir. hv. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	<i>Lena Raeder</i> (<i>Tysk</i> Ministryger). Vin- terafm.	456	1945
55° 30'	12° 37'				PD.		
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.	<i>Cronshagen</i> (Damp- skib).	1387	1942
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	<i>Holland</i> (Bugserb.).	1230	1943
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.	2 M. o. V. (<i>Tysk</i> Ministryger).	1616	1944
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	<i>Ketty</i> (M/Galease). M.	1159	1944
55° 23'	12° 35'				o. V. <i>Argo</i> (Galease). Forg.	399	1944
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. V.		efts. (Mudderpram).	1649	1942
55° 32',0	12° 27',7				<i>Gerda</i> (Stenfisker).	801	1945
55° 29',6	12° 27',8		Vgv 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		<i>Freja</i> (M/Galease). M.	1566	1944
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.	o. V.	1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	<i>Inez</i> (M/Sejlskib). Jvf. <i>Svensk</i> Kort Nr. 271.	1001	1941

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Smaalandsfarvandet.							
54° 51',8	12° 13',0				<i>Johanne</i> (Skonnert).	2897	1940
54° 58',7	11° 52',1	0			<i>Hedvig</i> (M/Skib).	1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.	<i>Ruth</i> (Skonnert).	1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.	<i>Hinrich</i> (M/Skib).	1550	1944
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.	<i>Erna</i> (M/Galease).	1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.	<i>Pioner</i> (M/Skib).	1645	1944
55° 00',7	11° 32',3		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.		<i>Emanuel</i> (M/Skib).	747	1945
55° 02',5	11° 19',7		Vgv. 1 Fl. W. f. Vg.		M. o. V.		
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.	<i>Amor</i> (Galease).	753	1945
55° 06',0	11° 19',0				<i>Valborg</i> (M/Jagt).	1025	1943
55° 07',9	11° 13',2	7,6		142, 160, 140.	Uvh. Forg. efts.	508	1944
55° 10',2	11° 17',4	10,2		143, 160, 140.	<i>Peter</i> (Lægter).	1178	1942
					<i>Emilie</i> (Galease).	817	1944
Store-Bælt.							
55° 43',1	10° 47',2				Uvh.	542	1944
55° 26'	11° 00'				<i>Ranfoss</i> (Dampsk.).	852	1945
55° 19',1	10° 58',4					854	1945
55° 16',4	10° 53',4				Jernbanevogn.	358	1942
55° 16',2	11° 01',3	14,6		143, 141, 142. 140.	<i>Viking</i> (M/Skonnert).	550	1942
55° 13',7	10° 57',7				<i>Else</i> (Fiskerkutter).	1092	1943
55° 07',5	10° 51',9				Forg. efts.		
55° 06',6	10° 52',8				(Dampsk. 4000 ts).	876	1945
					(<i>Tysk</i> Ministr.) Ag- terenden af Vg. lig- ger i Sejlløbet. PD.	877	1945
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140, 126, 180.	<i>Capella</i> (Jagt).	1323	1944
55° 09',2	11° 06',7				(<i>Tysk</i> Undervandsb.)	855	1945
55° 08',1	11° 02',0		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.	<i>Kaleva</i> (Dampsk.). 2	401	1945
55° 06',3	11° 03',2				M. o. V. Vinterafm.		
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140, 126.	PD. Formodet Uvh.	878	1945
55° 04',8	11° 03',9				<i>Assistent</i> (M/Galease).	1123	1943
55° 00',2	11° 03',1					1204	1942
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185, 126.	<i>Arete</i> (Dampsk.).	655	1942
					Forg. efts.		
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Uwe</i> (<i>Tysk</i> Ministr.).	1669	1943
55° 00',0	10° 54',8				<i>P. G. Halvorsen</i>	894	1943
54° 58',7	10° 55',9				(Dampsk.). o. V.		
54° 58',4	10° 56',8		Vintersøm. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Diana</i> . (Dampsk.).	856	1945
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	<i>Pallas</i> (Dampsk.).	857	1945
					M. o. V.		
					<i>Antares</i> (M/Skib). o.	506	1945
					V.		
					Vinterafm.		
					<i>Rich. Ohlrogge</i> (<i>Tysk</i>	1320	1943
					Forpostsk.). Vg.		
					sprængt i 2 Dele.		
					Afst. 170 m mellem Delene.		

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 55',6	10° 52',8		Vintersøm. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Listo</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	507	1945
54° 50',8	10° 58',9		El hv.	144, 142.	<i>Ruhr Ort</i> (M/Skib). o. V.	809	1945
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7				(Ponton).	716	1942
54° 47',0	10° 53',1				(<i>Tysk</i> Tankskib).	858	1945
54° 44',2	10° 44',7						

Farvandet Syd for Fyn.

54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170, 142.	<i>Marie</i> (Jagt).	1837	1940
55° 00',3	10° 40',8	2,2	Bøje.		<i>Nr. 311</i> (<i>Tysk Hur-</i> <i>tigbaad</i>)	908	1945
55° 03',4	10° 37',3		Klar Lanterne, grønt Flag.		2 M. og Skorsten o. V.	1369	1944
55° 01',4	10° 13',9				(Luftfartøj).	914	1944

Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114, 103, 150, 125, 100.	<i>Kirsten</i> (Dampsk.).	950	1944
55° 33',9	9° 49',1				(<i>Tysk</i> Undervandsb.)	922	1945
55° 33',3	9° 46',7				Uvh.	1378	1940
55° 26',	9° 42',				<i>Alraune</i> (Fiskerbaad) P. D.		
55° 21',5	9° 43',8				<i>Maria Strandby</i> (Fi- skerbaad). Forg.	2463	1940
55° 21',0	9° 43',3	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		efts. <i>Turisten</i> (Postbaad).	1128	1943
55° 21',	9° 41',				<i>Erna</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	2247	1940
55° 07',8	10° 03',5				<i>Ann Helen Clausen</i> (M/Skib) o. V.	860	1945
55° 03',	9° 52',				(Luftfartøj).	818	1944
54° 59',5	10° 02',0				<i>Gerda</i> (Fiskerkutter). 2 Vg.	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.	<i>Conni</i> (Galease).	1653	1940
54° 52',8	10° 18',1				(<i>Tysk</i> Undervandsb.) PD.	911	1945
54° 53',0	9° 36',0		Vglt. N.-Tbt. Et- Bk. 6 ^s .	154, 152, 150.	Man skal altid gaa N. om Vglt.	556	1945

Kattegat.

56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.	<i>Valencia</i> (Dampsk.).	1589	1943
56° 11',3	12° 17',0				<i>Alliance H. 156</i> .	411	1943
56° 18',	12° 17',				<i>Venus</i> . (Fiskerkutter).	1646	1944
56° 15',5	12° 15',7				(Fiskerkutter).	765	1945
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.	<i>Sigrid</i> (Dampsk.).	917	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 13',8	12° 11',6		Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	130, 102, 100.	<i>Desdemona</i> . (Dampsk.). M. o. V.	707	1944
56° 14',5	12° 09'				<i>Lissie</i> (Fiskerkutter).	1057	1943
56° 19'	11° 52'				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 04'	11° 43'				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.	<i>Lyron</i> (Fiskerkutter).	1467	1943
56° 03',5	11° 34'				<i>Wilhelm</i> (Kuf). Losse- bom o. V.	1574	1944
					Forg. efts.		
56° 13'	11° 29'				Skfh.	1284	1944
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.	<i>Drejo</i> (Galease).	1204	1943
56° 04',7	11° 15',5	10	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Dejro</i> (M/Galease).	810	1945
56° 06'	11° 16'				Uvh. Forg. efts.	930	1944
56° 09',7	11° 18',6		El. hv.	103, 102, 100.	<i>Utviken</i> (Dampsk.). M. og Skorsten o. V.	811	1945
56° 10'	11° 11'				<i>Minna</i> (Dampsk.). PD.	403	1945
56° 07'	11° 11'				Uvh.	735	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 07'	11° 08'					805	1945
56° 06',5	11° 06',5					879	1945
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.	<i>Maja</i> (M/Galease).	575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.	<i>Louise</i> (M/Jagt).	575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.	<i>Fortuna</i> (M/Skib).	575	1944
56° 01',7	10° 58',7		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	103, 102, 100.	M. o. V. <i>Absalon</i> (Fyr- inspektionssk.). Skfh.	461	1945
56° 00'	11° 03'				(Luftfartøj).	1285	1944
55° 59½'	11° 04½'				<i>Lopra</i> (M/Skib).	667	1945
55° 57',3	11° 02',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.			668	1945
55° 46'	11° 13'				(Luftfartøj). Forg. efts.	931	1944
55° 44',4	11° 03',9		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	141, 103, 140.	<i>Erna</i> (M/Skonnert). o. V.	776	1945
55° 50',8	11° 12',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 53',1	11° 04',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 50½'	10° 55'				Uvh.	826	1945
55° 48',1	10° 53',9		El. r. + Vgv. 1 Fl., WSW. f. Vg.	141, 140, 103, 100.	<i>Kaiser</i> (Tysk Trans- portsk.). M. o. V.	486	1945
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943
55° 44',6	10° 36',5	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150. 125, 100, 180.	<i>Rita</i> (Dampsk.).	1388	1943
55° 44',2	10° 33',9	4,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Anna</i> (Skonnert).	1257	1944
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Elsa</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	1624	1943
55° 43',8	10° 10,1				(Stenfiskerfartøj).	2309	1940
55° 44',4	10° 12',3	1			Forg. efts. (Luftfartøj).	738	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 48',5	10 28,1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.	<i>Minde</i> (M/Galease).	1373	1942
55° 51',5	10° 30',1	2½	Vgv. 1 Fl. SW. f. Skfh.		(Luftfartøj).	714	1945
56° 09',0	10° 13',1		Ved Vragets NE.- Ende: Vgv. 2 Fl. Ved Vragets SW.- Ende: Vgv. 1 Fl.		o. V.	769	1945
56° 05½'	10° 38'				(<i>Tysk</i> Transportsk. + 2 Torpedojagere) PD.	882	1945
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.	<i>Ragnhild</i> (M/Tjalk).	1620	1941
55° 59',7	10° 46',0			112, 103, 102, 100.	<i>Odin</i> (M/Kuf). ned- sprængt til i Flugt med Havbunden.	920	1944
56° 00',0	10° 49',5					755	1945
56° 08',4	10° 52',0				<i>Freja</i> (Fiskerkutter).	1193	1943
56° 12½'	10° 56½'				(Luftfartøj).	812	1945
56° 20',0	11° 04',3	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.	<i>Bundekuh</i> (Trawler).	1429	1942
56½°	11°				P D. Imellem <i>For- næs</i> og <i>Gerrild</i> . M. o. V.	535	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.	<i>Jørgen</i> (Dampsk.).	504	1943
56° 35'	11° 00'				<i>Hansyssel</i> (Jagt). Forg. efts.	1657	1942
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.	<i>Ano</i> (M/Skib).	1466	1941
56° 43',0	11° 02',4		Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	<i>Erich Ohlrogge</i> (Dampsk.). 2. M. o. V.	1009	1943
56° 39'	10° 55',7				<i>Jytte</i> (M/Skib).	992	1944
56° 45',9	10° 54',1		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.	<i>Peter v. Danzig</i> (Dampsk.).	689	1944
56° 37',8	10° 46',2				<i>Elly</i> (M/Skib). M. o. V.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				Rundholt, tilsynela- dende fast i Bun- den.	1763	1943
56° 42',5	10° 26',5	c. 1	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Nordstjernen</i> (M/Skib)	861	1945
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	<i>Zephyr</i> (Skonnert). Nedsprængt til i Flugt med Hav- bunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5					440	1944
56° 50',4	11° 10',0		Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Batavia III</i> .	777	1945
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8				<i>Hecksey</i> (M/Skib).	404	1945
56° 50',5	11° 23',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	509	1944
56° 50',1	11° 23',6		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Gerda</i> (M/Skonnert). 3 M. o. V.	692	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 50',6	11° 27',0		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.	(Tysk Minestr.).	1657	1944
56° 49',9	10° 43',9		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Svanen</i> (M/Galease). M. o. V.	1077	1944
56° 36',2	11° 48',5				2 Vg.	863	1945
56° 35',0	11° 40',0				3 Vg. (1 Vg. o. V.).	791	1945
56° 51',8	10° 37',0		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Hartmut</i> (Køleskib). o. V.	1441	1944
56° 51',5	10° 41',4		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		M. o. v.	943	1945
56° 52'	10° 41',5				<i>Dorthea</i> (M/Galease). M. o. V.	693	1945
56° 52',2	10° 48',8		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	510	1945
56° 52',8	10° 47',0		El. hv. + Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	102, 100.	(Tysk Vagtskib [Træ- skib]).	1498	1944
56° 53',0	10° 31',0					1677	1944
56° 53',7	10° 31',6		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Wuri</i> (Transportsk.). o. V. Vinterafm.	536	1945
56° 53',8	10° 30',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Britannic</i> (Dampsk.). o. V. Vinterafm.	537	1945
56° 55',0	10° 26',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Lise</i> (M/Galease). M. o. V.	1078	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5	Vglt. To-Blk. 10 ^s . +Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 102, 100.	<i>Gotfr. Bauerne</i> (Dampsk.).	1024	1942
56° 58',5	10° 52',0					970	1942
57° 01'	10° 44'				<i>Skandia</i> (Kutter). o. V.	1460	1942
57° 01',5	10° 43'	1 3/4			Uvh. Formentlig identisk med oven- nævnte Vrag af Kut- teren <i>Skandia</i> .	895	1945
57° 10',5	10° 47',0			101.	<i>Emma Marie</i> (Kvase). o. V.	1868	1943
57° 10',6	10° 46',0				Luftfartøj.	864	1945
57° 12'	10° 44'				o. V.	411	1945
57° 15',5	10° 50',8				<i>Anna Peters</i> (Tysk Mineskib). c. 200 m fra Land.	1468	1943
57° 16',4	10° 33',2				<i>Victoria</i> (Kutter). <i>Freden</i> (Fiskerkut- ter). (Dampsk.). o. V.	560	1945
57° 16',5	10° 38',2		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	<i>Gisela</i> (Vandb.). o. V.	329	1943
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.		601	1942
57° 25',2	10° 35',6					830	1945
57° 25',5	10° 33',8		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.			657	1945
57° 27',5	10° 46',2			101.	<i>Nordpilen</i> (Fisker- kutter). (Luftfartøj).	780	1941
57° 29'	10° 48'				<i>Esperance</i> (Fisker- kutter).	561	1944
57° 29',9	10° 37',5					1844	1943
57° 33'	10° 57'					410	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.				
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar			
57° 36',7	11° 03',0	10	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101. 101, 100, 92.	Uvh. <i>Hamm</i> (Dampsk.). Vinterafm.	1510	1940			
57° 39',0	10° 45',1					543	1945			
57° 40',8	10° 41',4					El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	<i>Rygja</i> (Dampsk.). o. V.	741	1943
57° 42'	10° 54'								1482	1940
57° 43',5	10° 37',0					Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		o. V. <i>Heddernheim</i> (Dampsk.). <i>Grete</i> (M/Galcasc). M.	1542	1944
57° 47'	10° 58',5								1181	1940
57° 20',5	11° 13',0								1621	1944
57° 08',5	11° 15',5					Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.		<i>Helga</i> (Skonnert). M. o. V.	1419	1944
56° 24'	12° 31'								1720	1941
56° 33',0	12° 54',6								781	1944
56° 37',2	12° 16',0	862	1945							
57° 46',5	11° 22',0	1499	1944							

Limfjorden.

57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		(2 Fiskerkuttere).	846	1944
56° 45',2	9° 10',5				(Luftfartøj).	1579	1944

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'	11,4			Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'					1590	1941

Nordsøen.

56° 52',5	7° 45',0		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	<i>Edm. Hugo Stinnes</i> (Dampsk.). o. V.	1681	1944			
56° 22',2	8° 02',1					1140	1940			
55° 59',7	8° 07'					Vgv. 2 opadv. Ko- ste ved Pladsen.		<i>Katrine</i> (Kutter). <i>Molly</i> (Kutter). <i>Gratia</i> (Kutter). M. o. V.	830	1944
55° 31',8	7° 52',2								1128	1944
55° 29',5	8° 13',3								851	1944
55° 27'	8° 10'					Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	<i>Ingrid</i> (Kutter). Forg. efts. <i>Margrethe</i> (Kutter). (<i>tyisk</i> Trawler). o. V.	692	1944
55° 27',1	8° 11',4								2977	1940
55° 25',8	8° 14',8					Stage.		Tørt ved Lavvande. <i>Dagmar</i> (Fiskerlar- tøj). <i>Josse</i> (Kutter). M. o. V.	751	1945
55° 28',3	8° 23',3								491	1943
55° 30',3	8° 18',4								1411	1944
55° 26',1	8° 19',8	2,5	Grøn Bøje.	<i>Jyrma</i> (Kutter).	765	1942				
55° 18'	8° 15'									

928. Sejlanvisninger for Skibe.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/885 og 21/913 1945.

Detaller. Opmærksomheden henledes paa, at den i § 1 i Handelsministeriets Bekendtgørelse af 5. Maj 1945 om Sejlanvisninger for Skibe foreskrevne Pligt til umiddelbart inden Afsejling fra dansk Havn at rette Henvendelse til vedkommende Havnemyndighed om Sejlanvisning for Skibets forestaaende Rejse ikke bortfalder eller ændres paa Grund af den i Efterretninger for Søfarende Nr. 21/913 1945 foretagne Offentliggørelse af Tvangsruiterne i danske og tilstødende Farvande eller paa Grund af den samme Sted omhandlede Udsendelse af særlige Rutkort, jfr. E. f. S. Nr. 21/913 1945.

(Søværnskommandoen, 28. Maj 1945.)

929. Oplysning om Omraader med forøget Minefare.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Forøget Minefare maa antages at bestaa i nedennævnte Omraader i danske Farvande.

1. *Sundet.*

- a) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 55° 36',4 N. 12° 43',2 E. og Radius ½ Sm.
- b) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 55° 30',8 N. 12° 33',3 E. og Radius ½ Sm.

2. *Smaalandsfarvandet.*

Omraadet omkring Vraget af et Luftfartøj paa c. 55° 07' N. 11° 35' E.

3. *Store-Bælt.*

- a) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 54° 52',5 N. 11° 00',4 E. og Radius ½ Sm.
- b) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 54° 47',3 N. 10° 58',6 E. og Radius ½ Sm.
- c) Omraadet paa Søen inden for en Cirkellinie med Centrum i *Keldsnor* Fyr og Radius 1 Sm.

4. *Isefjord.*

- a) Inden for et Omraade med Centrum i 55° 50',0 N. 11° 46',0 E. og Radius ½ Sm.
- b) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 55° 50',7 N. 11° 44',2 E. og Radius ½ Sm.

5. *Kattegat.*

- a) Omraadet omkring Vraget af et Luftfartøj (E. f. S. Nr. 36/1284 1944) paa c. 56° 13' N. 11° 29' E.
- b) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 56° 02',5 N. 11° 18',3 E. og Radius ½ Sm.
- c) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 56° 00',0 N. 11° 03',0 E. og Radius ½ Sm.
- d) Omraadet omkring Vraget af et Luftfartøj (E. f. S. Nr. 34/1225 1944) paa c. 55° 51',0 N. 11° 12',6 E.
- e) Omraadet omkring Vraget af et Luftfartøj (E. f. S. Nr. 34/1225 1944) paa c. 55° 53',2 N. 11° 04',5 E.
- f) Farvandet mellem *Vesborg* Fyr (c. 55° 46',2 N. 10° 33',3 E.) og *Paludans Flak*.
- g) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 56° 09',9 N. 10° 21',5 E. og Radius ½ Sm.
- h) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 56° 03',5 N. 10° 40',0 E. og Radius ½ Sm.
- i) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 56° 36',5 N. 11° 29',0 E. og Radius 2 Sm.
- j) Omkring Vraget af et Luftfartøj paa 56° 40',0 N. 11° 20',0 E.
- k) Omkring Vraget af et Luftfartøj paa 56° 45',0 N. 11° 30',0 E.
- l) Omkring Pladsen 56° 36',5 N. 11° 40',2 E.
- m) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 56° 42',3 N. 10° 25' E. og Radius ½ Sm.

6. *Limfjorden.*

- a) Inden for en Cirkellinie med Centrum i 56° 49',0 N. 9° 09',0 E. og Radius ½ Sm.
- b) I *Lovns* Bredning.
- c) Omkring Pladsen 56° 35' N. 9° 04' E.

I. Østersøen.**930. (T). Danmark. Grønsund E. Gamle-Tolk SE. Sømærke bortdrevet.**

Position. c. 54° 50',2 N. 12° 12',6 E.

Detaller. *Gamle-Tolk SE.* røde To-Kost er bortdrevet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt paa Pladsen.

931. (T). Danmark. Bornholm. Rønne Redningsstation. Motorredningsbaad beskadiget.*Position.* c. 55° 06' E. 14° 42' E.*Detaller.* Den til Rønne Redningsstation hørende Motorredningsbaad er beskadiget og vil indtil videre ikke kunne benyttes.**932. (T). Sverige. Kämpingebukten. Trelleborgs Red. Midlertidige Sømærker udlagt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Til Vejledning under Magnetminestrygning, som iværksættes i Kämpingebukten og paa Trelleborgs Red, er paa følgende Steder udlagt Stager uden Topbetegnelse:**A. I Kämpingebukten:**

1. 55° 22' 54" N. 12° 58' 42" E., sort og hvid Stage.
2. 55° 22' 27" N. 12° 57' 00" E., sort —
3. 55° 21' 15" N. 13° 00' 00" E., sort og hvid —
4. 55° 20' 48" N. 12° 58' 12" E., rød —

B. Paa Trelleborgs Red:

1. 55° 21' 30" N. 13° 07' 12" E., sort Stage.
2. 55° 21' 06" N. 13° 10' 48" E., sort —
3. 55° 20' 24" N. 13° 06' 54" E., sort og hvid —
4. 55° 20' 00" N. 13° 10' 24" E., sort og hvid —

(U. f. s. Nr. 21/1458. Stookholm 1945.)

933. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten. Fyrskib genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/472 1945 udgaar.*Position.* c. 63° 19' N. 20° 11' E.*Detaller.* Sydostbrotten Fyrskib er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 21/1398. Stookholm 1945.)

934. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarnen. Reservefyrskib udlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/377 1945.*Position.* c. 63° 34' N. 20° 57' E.*Detaller.* Paa Östra Kvarnen Fyrskibs Station er midlertidigt udlagt et Reservefyrskib, paa hvis Sider er malet *Reserv.* Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret.

(U. f. s. Nr. 21/1397. Stookholm 1945.)

935. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Rödkallen. Lodstjeneste genoptaget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/385 1945 udgaar.*Position.* c. 65° 19' N. 22° 22' E.*Detaller.* Lodstjenesten ved Rödkallen er genoptaget.

(U. f. s. Nr. 21/1396. Stookholm 1945.)

936. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Norrströmsgrund. Reservefyrskib udlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 3/381 1945.*Position.* c. 65° 08' N. 22° 20' E.*Detaller.* Paa Norrströmsgrund Fyrskibs Plads er midlertidigt udlagt et Reservefyrskib, paa hvis Sider er malet *Reserv.* Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret.

(U. f. s. Nr. 21/1394. Stookholm 1945.)

937. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Indsejling. Fyrbelyst Inspektionsskib ombyttet med Fyrskib.*Tidligere E. f. S.* Nr. 20/890 1945 udgaar.*Position.* 59° 56' 30" N. 24° 56' 10" E.*Detaller.* Paa *Helsinki* Fyrskibs Plads er udlagt et graamalet Fyrskib med taarnlignende Fyrmast og Agtermast, men uden Navn paa Siderne. Fyrskibet viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 0,5^s, Mørke 2,0^s, Blink 0,5^s, Mørke 7,0^s.Taagesignal gives med Sirene, En-Tone hver 25^s, Tone 5^s, Pause 20^s. Som Reserve findes en Taagesignalklokke. Hvis det fra Fyrskibet observeres, at Skibe stævner mod grundt Farvand, affyres Advarselsskud.

Inspektionsskibet med Lodser om Bord er inddraget.

(U. f. s. Nr. 21/1403. Stookholm 1945.)

(Se Tillæg.)

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

938. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Radiofyr atter i Virksomhed.

Position. c. 55° 43',2 N. 12° 40',2 E.

Detaller. *Middelgrunds Fort* Radiofyr er atter i Virksomhed.

939. (T). Danmark. Sundet. Københavns Havn. Stubbeløbet. Fyr midlertidigt slukket.

Position. c. 55° 42',7 N. 12° 36',6 E.

Detaller. *Stubben Bolgebryder W.* Fyr, paa Bølgebryderens W.-Ende, er slukket indtil videre.

940. (T). Danmark. Sundet. København. Langebro. Midlertidige Passagesignaler.

Position. 55° 40' (15") N. 12° 35' (01") E.

Detaller. Indtil videre gives Signaler for Passage af *Langebro* fra en Mast, der er rejst paa E.-Siden af Gennemsejlingen. Signalerne bestaar af følgende, saavel Dag- som Natsignaler:

- a. Et rødt Blinklys, der betyder, at Passagen ikke er fri eller ikke kan finde Sted.
- b. To røde faste Lys, der betyder, at Skibe kommende N. fra kan passere, medens S. fra kommende Skibe maa stoppe.
- c. Tre røde, faste Lys, der betyder, at Skibe kommende S. fra kan passere, medens N. fra kommende Skibe skal stoppe.

Iøvrigt maa stor Forsigtighed udvises ved Passage af Broen, der ikke vil kunne aabnes med større Vindstyrke fra visse Retninger.

(Havnedirektøren, København, 24. Maj 1945.)

941. (T). Sverige. Sundet. Hälsingborg. Midlertidige Sømærker udlagt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Til Vejledning under Magnetminestrygning, som iværksættes udfor *Hälsingborg*, er paa følgende Steder udlagt Stager uden Topbetegnelse:

- a) 56° 01' 03" N. 12° 40' 00" E., sort og hvid Stage.
- b) 56° 03' 10" N. 12° 39' 18" E., sort og hvid —

(U. f. s. Nr. 21/1462. Stookholm 1945.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

942. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Østre-Mole. Taagesignal i Uorden.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/924 1945.

Position. c. 56° 09',5 N. 10° 13',8 E.

Detaller. Taagesignalet med elektrisk Triangel paa *Østre-Moles* Hoved i *Aarhus* Havn er midlertidigt ude af Virksomhed.

943. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr ESE. Vrag afmærket.

Position. c. 56° 51',5 N. 10° 41',4 E., c. 14 Sm 114° fra *Hals Barre* Fyr.

Detaller. Et Vrag, af hvilket en Mast rager c. 7 m op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa Vragets Mast, samt med en Vragvager med 1 Flag, udlagt c. 150 m SW. for Vraget.

944. (T). Danmark. Kattegat. Hals Barre S. Muldbjærg Grund. Sømærke i Uorden.

Position. c. 56° 55',1 N. 10° 21',3 E.

Detaller. *Muldbjærg Grund* røde En-Kost har mistet Topbetegnelsen.

945. (T). Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Göteborg Indsejling. Fyr midlertidigt slukket.*Position.* 57° 41' 19" N. 11° 53' 02" E.*Detaller.* Fyret *Ålvsborgsfjorden Nr. 5* er beskadiget og derfor slukket indtil videre. Det vil efter endt Reparation snarest igen blive tændt og uden yderligere Meddelelse herom.
(U. f. s. Nr. 21/1410. Stockholm 1945.)**946. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Sømærker genudlagt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 15/771 1945 udgaar.*Positioner.* 1. c. 56° 42',8 N. 8° 13',0 E.

2. c. 56° 42',7 N. 8° 13',6 E.

Detaller. *Tyborøn* røde Stage med 2 opadvendte Kost (1) og *Tyborøn Kanal N.* røde Stage med 1 opadvendt Kost (2) er atter udlagt paa Plads.**947. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Oplysning om Fyr.***Position.* c. 57° 35',8 N. 9° 57',8 E.*Detaller.* I. Følgende Fyr ved *Hirtshals* Havn er i Orden og brænder normalt:

a) Det hvide Blinkfyr paa Dækmolens Yderende.

b) *Hirtshals Inderhavn* grønne, faste Fyr paa Tværmolens E.-Ende.c) *Hirtshals Inderhavn* røde, faste Fyr paa N.-Enden af *Pier I.*

II. Følgende Fyr er midlertidigt slukket:

d) *Hirtshals Yderhavn W.* Fyr paa Yderenden af W.-lige Molehoved.e) *Hirtshals Yderhavn E.* Fyr paa Yderenden af E.-lige Molehoved.**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****948. (T). Danmark. Hanstholm. Oplysning om Fyr, Taagesignal og Signalstation.***Position.* c. 57° 06',8 N. 8° 36',1 E.*Detaller.* 1. *Hanstholm* Fyr er atter tændt.

2. Nautofonen, der er anbragt NW. for Fyret er i Funktion; derimod er Nautofonen NE. for Fyret i Uorden.

3. *Hanstholm* Radiofyr er i Virksomhed.4. *Hanstholm* Signalstation vil først senere blive sat i Virksomhed.**949. Danmark. Lyngvig Fyr atter tændt.***Position.* c. 56° 03',0 N. 8° 06',4 E.*Detaller.* *Lyngvig* Fyr er atter tændt.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**950. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af Bekendtgørelse Nr. 44 af 10. Februar 1942 angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer.***Tidligere E. f. S.* Nr. 7/391 1942 udgaar.*Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 19. Maj 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af Lov Nr. 180 af 29. April 1938 om Beskyttelse af Civilbefolkningen mod Følgerne af Luftangreb fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Indenrigsministeriet og Marineministeriet følgende:

§ 1.

Bekendtgørelse Nr. 44 af 10. Februar 1942 angaaende Mørklægningsforanstaltninger i Skibe og Fartøjer ophæves herved.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

951. Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det britiske Admiralitet.

Uagtet Fjendtlighederne mellem *de forenede Nationer* og *Tyskland* nu er afsluttet, vil der fremdeles kunne findes Miner i *Nordlige Ishav, Nordsøen, Østersøen, Middelhavet* og *Sorte Hav* paa følgende Steder:

a) *Danmarksstrædet.*

Inden for Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

1. 4 Sm 270° fra *Straumnes Fyr* (c. 66° 26' N. 23° 08' W.).
2. 66° 40' N. 25° 00' W.
3. 67° 30' N. 25° 00' W.
4. 67° 30' N. 22° 30' W.
5. 66° 32' N. 22° 30' W.

Fra Punkt 5 til Punkt 1 begrænses Omraadet af en Linie, der gaar i 4 Sm Afstand fra den *islandske NW.-Kyst*

b) mellem *North Rona* (c. 59° 07',2 N. 5° 49',9 W.) og *Island*.

Indenfor Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

1. *Bjarnarey Fyr* (c. 65° 47' N. 14° 19' W.).
2. 65° 50' N. 12° 40' W.
3. 62° 18' N. 5° 45' W.
4. 59° 07' N. 5° 00' W.
5. 59° 07' N. 7° 10' W.
6. 60° 15' N. 9° 40' W.
7. 60° 49' N. 9° 40' W.
8. 63° 10' N. 13° 20' W.
9. *Kambanes Fyr* (c. 64° 48' N. 13° 51' W.).

Passage gennem dette Omraade er tilladt mellem Breddeparallerne 62° 18' N. og 61° 45' N. via *Skopen Fjord (Færøerne)*;

c) *Nordsøen og Nordlige Ishav.*

Et 50 Sm bredt Bælte uden for den *norske og finske Kyst* med nærliggende Øer N. for Breddeparallellen 61° N. og indtil den *russisk-finske Grænse*.

d) *Biscayske Bugt, Britiske Øer, Nordsøen og Østersøen.*

Inden for Omraadet S. for Breddeparallellen 61° N. og E. for en Linie gennem nedennævnte Punkter indtil Meridianen 13° E. med Undtagelse af de i dette Omraade værende *irske og svenske Territorialfarvande*:

1. 61° 00' N. 2° 00' W.
2. 59° 07' N. 5° 00' W.
3. 59° 07' N. 17° 10' W.
4. 57° 00' N. 10° 00' W.
5. 48° 20' N. 10° 00' W.
6. 46° 00' N. 4° 00' W.
7. Den *fransk-spanske Grænse*.

e) *Gibraltar Strædet.*

I. Inden for Omraadet mellem den *spanske Kyst* og Breddeparallellen 36° 01' N., der mod W. begrænses af Meridianen 6° 05' W. og mod E. af Meridianen 5° 52' W.

II. Inden for Omraadet, der begrænses af den *afrikanske Kyst* og Linien gennem Punkterne:

1. 35° 43' N. 5° 57' W.
2. 35° 43' N. 6° 05' W.
3. 35° 48' N. 6° 05' W.
4. 35° 51' N. 5° 52' W.
5. 35° 47' 36" N. 5° 52' 00" W.

f) *Middelhavet og Sorte Hav.*

Hele Omraadet i *Middelhavet* og *Sorte Hav* W. for Linien gennem Punkterne:

1. Den *fransk-spanske Grænse* (42° 26' N. 3° 10' E.).
2. 42° 00' N. 8° 00' E.
3. 38° 40' N. 8° 00' E.
4. *Kap Akcine* (37° 02' N. 7° 31' E.).

g) *Kysten af Marokko.*

Inden for Omraadet, der begrænses af *Kysten* og Linier mellem følgende Punkter:

1. *Kap Blanco* (c. 33° 10' N. 8° 38' W.).
2. 33° 30' N. 9° 00' W.

3. 34° 10' N. 8° 00' W.
 4. *Mehediya* høje Fyr (c. 34° 17' N. 6° 40' W.).
 h) *Afrika W.-Kyst—Port Etienne*.
 Inden for hele Omraadet, der begrænses af Linier mellem følgende Punkter:
1. 20° 55' N. 16° 53' W.
 2. 20° 45' N. 16° 53' W.
 3. 20° 45' N. 17° 00' W.
 4. 20° 50' N. 17° 00' W.
 5. 20° 50' N. 16° 56' W.

Søfarende, der besejler ovennævnte Farvandsomraader uden at have modtaget Kursanvisninger fra behørig *allierede* Marinemyndigheder, og Fiskere, der fisker inden for disse Omraader uden Tilladelse fra behørig *allierede* Myndigheder, gør dette paa egen Risiko (*do so at their own peril*).

Denne Advarsel fritager paa ingen Maade Skibsførere, der besejler andre Omraader end dem, der ifølge ovenstaaende Efterretning er erklæret for at være minefarlige, for af Hensyn til deres egen Sikkerhed at skaffe sig Kursanvisninger fra behørig *allierede* Marinemyndigheder og nøje overholde disse Anvisninger.

(U. f. s. Nr. 21/1446. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

952. Danmark. Bornholm E.-Kyst. Nekse Havn. Fyr atter tændt. Natafmærkning af Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/902 1945.

Position. c. 55° 03',7 N. 15° 08',7 E.

Detaller. 1. *Nekse Havn* røde Fyr paa NE.-Enden af den store Bølgebryder er atter tændt.

2. Et hvidt Lys er om Natten tændt paa N.-Enden af det yderste Vrag i Indløbet til Havnen.

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

953. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 17/825 1945.

Position. c. 55° 40' (40") N. 12° 35' (54") E.

Detaller. Det E.-ligste af det i ovennævnte E. f. S. nævnte 2 Vrag i Hovedløbet gennem *Københavns Havn* er fjernet.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

954. Danmark. Horns Rev. Ulven SW. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/3 1945.

Position. c. 55° 30',5 N. 7° 59',7 E.

Detaller. *Ulven SW.* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

XI. Bekendtgørelser m. m.

955. Danmark. Oplysning om Afmagnetiseringsanlæg.

Position. Lynetteøbet: c. 55° 41',9 N. 12° 37',0 E.

Detaljer. Afmagnetiserings- og Maaleranlæg i *København (Lynetteøbet)* aabnes den 30. Maj 1945. Anmodning om Afmagnetisering og Maaling af Skibe rettes telefonisk til *Central 16 264, Lokal 18*. I den første Tid kan der kun behandles nogle faa Skibe pr. Dag.


Maalestationerne i *Esbjerg, Frederikshavn, Aarhus* og *Nyborg* forventes aabnet c. 6. Juni 1945.

DANSK SØFARTS TIDENDE


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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

=====
Fødevarsforvarmere
Fødevarsfiltre
Evaporatorer

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
 PAKHUSFORRETNING
 ODENSE

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
 Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen
 Ældste og bedst kendte
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
 Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
 „NAVIGATION“

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
 »HOVMAND«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
 Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
 THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
 PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 21

FREDAG 8. JUNI 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

»VESTERHAVET« OPRETTER FOND PAA 3 MILLIONER

Aktieselskabet Dampskibsselskabet *Vesterhavet*, hvis Bestyrelse bestaar af Fru *Anna Lonberg-Holm* og Skibsrederne *Ivar* og *Knud Lauritzen*, har i Anledning af Selskabets 50 Aars-Jubilæum den 17. Maj 1945 oprettet en Fond, kaldet »J. L.-Fonden«, hvis Kapital ved Oprettelsen udgør godt 3 Mill. Kr., som er overdraget den af Dampskibsselskabet »Vesterhavet« og Skibsrederne *Ivar* og *Knud Lauritzen*. Fondens Formaal er at virke for og yde Støtte til en Række Opgaver af national social og erhvervsmæssig — speciel søfartsmæssig — Art.

Af Fondens Formaalparagraf fremgaar bl. a., at Fonden vil støtte Bestræbelser for Højnelse af Danmarks Anseelse ved Fremme og Udvikling af dansk Søfart og dansk Foretagsomhed iøvrigt, samt ved Udbredelse af og Kendskab til dansk Kultur, og yde Støtte til Undersøgelser og Opgaver vedrørende Skibsfart, Handel og Industri, Landbrug og anden Virksomhed.

Endvidere nævner Fonden blandt sine Formaal at virke for, at Arbejdssteder indrettes bedst muligt til Fremme af Arbejdsglæde, og at yde Støtte til Institutioner, Foreninger og Personer, som varetager Søfartens Interesse og de i Søfartens Erhverv ansatte Personers Interesser.

Ogsaa Ungdommens Uddannelse er der tænkt paa, idet der vil kunne ydes Støtte til Unges Uddannelse saavel herhjemme som i Udlandet, samt til Bestræbelser, der tager Sigte paa Ungdommens Karaktertræning. Arbejde af nordisk og international Art har ogsaa Fondens Interesse, saavel paa det humanitære som det erhvervsøkonomiske Omraade.

Fonden tilsigter tillige at bevare de Firmaet *J. Lauritzen* tilknyttede Rederier og Virksomheder ud i Fremtiden.

FINANSDELEGATIONEN TIL LONDON

Udenrigsministeriet har udsendt en officiel Meddelelse, der bringer Navnene paa de Medlemmer, der deltager i Finansdelegationen, som nu er rejst til London.

Blandt Delegationens Medlemmer er Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør *I. A. Kørbing*, der allerede befinder sig i London som Medlem af den Søfartsdelegation, der fører Forhandlinger om Danmarks Tilslutning til den internationale Skibsfarts-Pool.

Endvidere deltager Formanden for Industriraadet, Direktør *H. P. Christensen*, Helsingør Skibsværft, i Finansforhandlingerne.

DAMPEREN »VESTERHAVET« MINESPRÆNGT

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 meddeler: Damperen »Vesterhavet«, tilhørende Fiskeridirektoratet, men bemanded af Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 er den 1. ds. gaaet tabt ved en Mineeksplosion udfør Kolberg. Det er med største Sorg vi maa meddele, at hele Skibets Besætning undtagen Matros *Helge Werner Jacobsen*, Hasle, savnes. De savnede er:

Føreren, *Ejnar Chr. Johansen*, f. 25. Februar 1898 i København, boende Strandvejen 35 i Rønne.

Styrmænd *Johannes A. S. Dich*, f. 16. Februar 1916 i Nekso, boende Munkegade 14 i Nekso.

1. Maskinmester *Charles Oluf A. Larsen*, f. 1903 i Nylars, boende Sønder Allé 36 i Rønne.

2. Maskinmester *Svend Kr. Pedersen*, f. 21. Juni 1906 i Rønne, boende Pilestræde 2 A i Rønne.

Hovmester *Herman Charles Pedersen*, Klinke, f. 3. Oktober 1906 i Horslunde, boende i Rønne.

Matros *Elias Mathias Kofoed Mortensen*, f. 1889 i Østermarie, boende Kajstræde 40 i Rønne.

Matros *Ove Andreas A. Lundgren*, f. 22. Oktober 1922 i Rønne, boende Fabriksvej 5, Rønne.

Poul Willy Møller Holm, f. 5. December 1922 i Gudhjem, boende Lillegade 11 i Rønne.

Fyrbøder *August Kr. Olsen*, f. 1908 i Rønne, boende Voldgade 9 i Rønne.

Fyrbøder *Poul Riis Christensen*, f. 26. Marts 1925 i Rønne, boende Bækken 12 i Rønne.

Fyrbøder *Axel Herman Andersen*, f. 6. Juni i Nyker, boende Havnen 3 i Hasle.

Endvidere fulgte med Skibet den russiske Tolk Hr. *E. D. Schmidt*, København, som ligeledes savnes.

Den reddede Matros *Helge Werner Jacobsen* er lettere saaret.

NYE PRÆMIER FOR KRIGS-SØFORSIKRING AF VAREFORSENDELSER

Under Hensyn til den ved Tysklands Kapitulation opstaaede Situation har Dansk Krigs-Søforsikring for Varer fastsat følgende Krigsforsikringspræmier for Forsendelser til Søs gældende for Afsejling fra og med den 1. Juli 1945 indtil videre:

	pCt.
1. Mellem danske Havne, Færøerne undtaget ..	1/4
for Færgeoverfart dog kun	1/20
2. Mellem Helsingør—Helsingborg og København—Malmø eller vice versa samt fra og til mellemliggende Sundhavne	1/20
3. Mellem danske Havne og Havne paa Sveriges Østkyst	1/2
4. Mellem danske Havne og Havne paa Sveriges Syd- og Vestkyst	1/4
5. Mellem danske Havne og Havne i Norge ..	1/2

Forsendelser ad andre Ruter end de ovenanførte skal i hvert enkelt Tilfælde forelægges Dansk Krigs-Søforsikring for Varer til Godkendelse. I Tilfælde af Godkendelse bliver Forsikringen samtidig specialtariferet.

ad Position 1:

I de Tilfælde, hvor en Forsendelse bestaar af flere Søtransporter, og een af disse er en Rejse til eller fra Bornholm, beregnes der særskilt Præmie for de to Afsnit af Forsendelsen.

ad Positionerne 2—5:

Saaftremt Landtransport i Sverige og Norge ønskes medforsikret, forhøjes Præmien med 1/20 pCt.

KULKOMPAGNIETS SKIBSTAB

Paa Generalforsamlingen i *Det danske Kulkompagni*, hvis Regnskab var omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfarts Tidende*, bragtes der en Række Oplysninger om Kompagniets Skibstab. Det meddeltes saaledes, at Selskabet i Marts 1940 mistede s.s.

»Bothal« ved Torpedering i Nordsøen paa Vej til England efter Kul. Der omkom 15 Mand. S.s. »N. C. Monberg«, som laa i engelsk Havn, da Besættelsen kom den 9. April 1940, blev overtaget af de Allierede og forliste et Aarstid efter. Om det var ved Krigsulykke eller ved Stranding, er endnu ikke oplyst. Saa vidt vides omkom ingen Danske. S.s. »Ivan Kondrup« blev bombarderet i Nordsøen den 9. Januar 1940, og 1 Mand omkom, og i Bremen den 16. December 1943, hvor 4 Mand omkom. Skibet er under Reparation i Helsingør og ventes sejlklart omkring August i Aar. S.s. »Julius Madsen« mineramtes og sank 5. Juni 1944 Øst for Møn; der blev i mange Maanedere arbejdet ihærdigt paa at faa Skibet hævet. Det lykkedes ikke, og det er nu kondemneret. Assurancesummen indestaar paa spærret Konto.

TIL SØFARTSKONFERENCE I LONDON

Prokurist i Det Forenede Dampskibs-Selskab, G. Andersen, fløj forleden Dag med en engelsk Flyvemaskine fra Kastrop Lufthavn til London, hvor han skal slutte sig til den danske Delegation, der under Prins *Axels* Ledelse fører Forhandlinger om Danmarks Tilslutning til den internationale Skibsfarts-Pool.

KUN 60 AF DE 150 DANSKE SKIBE TILBAGE I ENGLAND

Fra England er ankommet to Repræsentanter for de danske Søfolk, der under Besættelsen har sejlet i allieret Fart. Det drejer sig om Maskinmester H. L. Larsen, der er Formand for den danske Skibsofficers-Organisation i England, og Formanden for den tilsvarende Organisation for Sømænd og Fyrbødere, Børge Møller.

Børge Møller oplyser, at omkring 4.000 danske Søfolk har gjort Tjeneste i det fremmede, og heraf har Halvdelen sejlet for England. Da Besættelsen kom, fortæller han, var der ca. 150 Skibe, der kom til at sejle under engelsk Flag. Af disse Skibe skal der nu kun være 60 tilbage.

»HEIMDAL« PAA TOGT TIL FÆRØERNE OG GRØNLAND

Løbet af et Par Uger er det Mening at afsende det første danske Marinefartøj for at genoptage den af Krigen afbrudte Forbindelse med Grønland og Færøerne. Det bliver Opmaalingskibet »Heimdal«, der hejser Kommando 15. Juni for kort derefter at tiltræde Rejsen. Turen vil vare omkring 5 Maanedere, og »Heimdal« ventes atter at være hjemme i sidste Halvdel af November.

»Heimdal«s Chef bliver Orlogskaptajn I. V. Tegner.

DE DANSKE SKIBE I U. S. A.

Paa Dampskibsselskabet *Norden's* Generalforsamling bragte Formanden, Direktør *Vilhelm Nielsen*, en Tak til de danske Sømænd, der under Krigen blev paa deres Post, fordi de paa denne Maade mente bedst at varetage Rederiets Interesser. Desværre havde flere mistet Livet under Udøvelsen af deres Arbejde.

I Aaret 1944 har Selskabet i Lighed med de nærmest foregaaende Aar været afskaaret fra Indtjeningsmuligheder, idet Rederiets Skibe dels har været uden for Kontrol og dels har været henvist til at ligge stille. Med de Skibe, som er uden for Rederiets Kontrol, har vi ikke haft nogen Forbindelse. De i dansk Havn stilleliggende Skibe bliver vedligeholdte i det Omfang, som Forholdene tillader, og som Materialer kan fremskaffes.

Paa Grund af den øjeblikkelige Situation kan man for Tiden ikke bedømme, hvornaar Levering af den

i Status-Opgørelsen omtalte Nybygning kan finde Sted. Ligesom i de senere Aar fremkommer Regnskabet som et foreløbigt Regnskab, idet man stadig savner Opgørelser fra Udlandet.

En Aktionær forespurgte, om Selskabets Ledelse havde nogen Idé om, hvad Skibene ude i Verden havde indsejlet.

Den korresponderende Reder, Direktør *P. de Nully Brown*, besvarede Forespørgslen med den Oplysning, at efter hvad der forelaa om Forhandlingerne med den amerikanske Regering, vilde denne give en *Lumpsum* for alle de danske Skibe. Hvis Rederne ikke akcepterer et saadant Tilbud, kan Opgørelsen trække ud i mange Aar. Af de 40 danske Skibe, der ved Krigens Begyndelse var i U. S. A., er der 17 tilbage, men mange af disse er ombyggede til særlige Formaal, saa der næppe er Tale om, at Rederne faar dem tilbage.

Paa Forespørgsel om, hvad den omtalte Nybygning vilde komme til at koste, oplyste Rederen, at den oprindelig var kalkuleret til 3 Millioner Kroner, men hvad den med de senere indtrufne Prisstigninger vilde koste i færdig Stand, kunde man nu ikke vide.

Konsul *Rønneberg*, der er blandt Aktionærerne, pegede paa, at i Norge maatte man straks foretage en skattefri Afskrivning paa 50 pCt. paa Nybygningsbeløbene. Det var en *drawback* for dansk Skibsfart, at den ikke havde en lignende Skattelettelse.

GENOPTAGELSEN AF BESEJLINGEN PAA GRØNLAND

Efter fem Aars Afbrudelse genoptages nu atter ESkibsforbindelsen med Grønland, idet Motorskibet *Disko* i Slutningen af denne Maaned afsejler fra København til Grønland.

»Disko«s Passager-Aptering er i Ventetiden blevet lavet om, saa der nu kan medføres 112 Passagerer mod før 60, men man regner ogsaa med, at 3—400 Danske — Læger, Sygeplejersker, Præster, Radiofolk, Ingeniører, Kolonibestyrere o. s. v. — skal hjem og mange naturligvis derop.

»Disko« skal foretage tre Rejser i Aar. Kryolitselskabets »Julius Thomsen« ligger deroppe, men kommer hjem til Efteraaret og har da en Del Passagerer med. »Gustav Holm« skal snarest muligt afgaa til Julianchaab og derfra til alle Kolonier paa Østgrønland for at tage de Personer der, som skal hjem, over til Vestgrønland, hvorefter Skibet indgaar i Kystfarten. Ogsaa »Sværdfisken« skal af Sted, men dette Skib medtager ikke Passagerer.

EN TUNNEL UNDER ØRESUND BLIVER VERDENS LÆNGSTE

Det danske Ingeniørfirma Manniche og Hartmann, der før Krigen havde udarbejdet Projektet til en Tunnel under Øresund, har nu undersøgt Mulighederne for den storstilede Plans Gennemførelse. Det er ikke udelukket, at amerikanske Selskaber er villige til at financiere Foretagendet, der vil komme til at koste skønsmæssigt 180 Mill. Kr., mens man i 1940 havde beregnet Udgifterne til 120 Mill. Kr. En Øresundstunnel vil i givet Fald blive Verdens længste.

UNITED MOLASSE CO.'S STORE SKIBSTAB

Paa Generalforsamlingen i *United Molasse Co.* meddelte den danske Direktør *F. Kroyer Kielberg*, at 23 af de 32 Tankskibe, Selskabet havde ejet ved Krigens Begyndelse, er blevet sænket. De repræsenterede et samlet Tab paa 282.000 Tons. De 9 Tankskibe, Selskabet har tilbage, er tilsammen paa 88.000 Tons. Det største Tab har Selskabet lidt i 1942, hvor der blev sænket ikke mindre end 10 af Selskabets Baade.

Der er allerede truffet Forberedelser til at erstatte de sænkede Baade med Nybygninger. Der er afsluttet Kontrakt foreløbig om Bygningen af to 10.000 Tons Tankbaade, og man haaber at kunne placere endnu flere Ordre, naar Situationen i det fjerne Østen tillader det.

DIREKTØR HECTOR KIÆR 50 AAR

Direktøren for Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, Orlogskaptajn *Hector Kiær*, fyldte forleden Dag 50 Aar.

Direktør *Hector Kiær*, der er Søn af den for et Par Aar siden afdøde Kommandør *Hector Kiær*, traadte i sin Ungdom selv ind i Marinen, hvor han under sidste Verdenskrig — i Marts 1917 — udnævntes til Sekondløjtnant, men allerede faa Aar efter fik han bevilget Orlov for at gaa om Bord i Svitzers Bjergningsdampere som Styrmand. I 1928 traadte Direktør *Kiær* over i Marinens Reserve, og samtidig udnævntes han til Kaptajn i Svitzer. I nogle Aar derefter førte han forskellige af Entreprisens Dampere i Middelhavet. I 1931 vendte han hjem for at indtræde i Svitzers Ledelse. Ved Direktør *Silfverbergs* Død i 1941 blev han administrerende Direktør.

For nogle Maaneder siden lykkedes det Direktør *Kiær* at udføre en temmelig enestaaende Bedrift, der kom til at virke meget generende for Tyskerne i København. Under Direktør *Kiærs* Ledelse forsvandt saa at sige alle Bjergningsdampere og Bugserbaade fra Københavns Havn. Side om Side med Svitzer-Skibene sejlede Det forenede Bugserselskabs Dampere afsted til Sverige.

Derefter var det ikke Tyskerne muligt at faa bugseret Skibene ind og ud af Københavns Havn paa deres Tyvetogter til Statsbanernes Kuldepot paa Engbave Brygge og Beredskabslagrene paa Islands Brygge.

SYTTEN SVENSKKE SKIBE I OVERSØISK FART

Paa et Møde i Shipping-Poolen i London er det besluttet, at 17 større svenske Skibe, som ligger færdiglastede i svenske Havne, snarest muligt skal afsejle, antagelig i Begyndelsen af denne Maaned.

Disse Skibe er ifølge *Gøteb. H. & S. T.* bestemt til Sydamerika, Kuba, Portugal og Tyrkiel, og Lasten udgør i de fleste Tilfælde Stykgods. Efter fuldført Rejse befragtes Skibene Rejse for Rejse, og Rederne kan, dersom de ønsker det, benytte sig af deres gamle Befragtningsforbindelse.

Et Antal andre svenske Skibe i svensk Havn med Last til Storbritannien og Nordfrankrig vil faa Afgangsordre i nær Fremtid. Hovedparten af den svenske Tanktonnage ventes at blive beordret til New York for Ordre.

HAMBORGS HAVN

Daily Mail's Flaademedarbejder oplyser, at det britiske Admiralitets Havneautoriteter i Hamborgs Havn har fuldført det indledende Arbejde med Havnens Islandsættelse, og der er nu Liggepladser rede til Skibe paa indtil 32.000 Tons. Dermed er ikke mindre end 3876 acres Havnebassin klart for søgaaende Dampere.

AABNING AF NORSKE HAVNE

Fra det øverste allierede Hovedkvarter i Paris er der indløbet Meddelelse om, at alle norske Havne, der er under allieret Kontrol, nu er aabne for normal Skibstrafik.

KONSUL KROGIUS 80 AAR

Forleden Dag fyldte en kendt Mand i Finland, Konsul *Ernst Krogius* 80 Aar. Konsul *Krogius* har fra sin tidligste Ungdom været knyttet til Finlands Skibsfart som Søn af Hovrådet *Lars Krogius*, der i sin Tid startede de første regulære Ruteforbindelser mellem Finland og England samt ogsaa Kontinenthavne. Ved Siden af sin ældre, nu afdøde Broder, Kommerserådet *Lars Krogius*, har Konsul *Ernst Krogius* deltaget i Udviklingen af Finlands Skibsfart, dels som Bestyrelsesmedlem i Finlands største Rederi, Finska Ångfartygs Aktiebolaget, og dels som Chef for Shippingfirmaet *Lars Krogius & Co.* Ogsaa for andre til Skibsfarten knyttede Forretningsgrene som Spedition og Kulimport har Konsul *Krogius* staaet som Leder af Branchernes Organisationer.

Ugens Fragtberetning.

Det ser ud til, at der vil gaa endnu et godt Stykke Tid, før man kan vente nogen principiel Ændring i Skibsfartens Forhold. Foreløbig gælder Overenskomsten om den internationale Shippingpool, der begyndte at fungere den 24. Maj for en Periode, der afhænger af, hvornaar Krigen mod Japan er forbi, idet Aftalerne gaar ud paa, at Overenskomsten ikke udløber, førend 6 Maaneder efter Krigens Afslutning, men selv i Tiden derefter er der vel næppe større Sandsynlighed for, i hvert Fald med det samme, at det bliver Loven om »supply and demand«, der kommer til at regulere Udviklingen paa Fragtmarkederne.

Om Forholdene paa de oversøiske Fragtmarkeder er Meddelelserne stadig kun sparsomme. Fra New York meldes, at en Del Skibe er frigivet til Kulexporten fra Hampton Roads til de sædvanlige Destinationer i Vestindien og Sydamerika til uændrede Rater. Sukkerfarten fra Cuba og Malmfarten fra Brasilien har ligeledes faaet større Tildelinger, ligesom ogsaa Salpeter fra Chile til Golfen har faaet enkelte Skibe. Endvidere er adskillige Skibe sluttede for Malm fra Indien og Afrika til Northern Range. Beira/Baltimore betaltes saaledes med \$11.75 plus 30 pCt., og Lobito Bay/New York med \$16 plus samme Krigstillæg.

For engelsk Regning kan stadig placeres Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til Azorerne, Gibraltar og Middelhavshavne til uændrede Rater. Endvidere

sluttedes Skibe for Salt fra saavel Torreveja som fra Suezomaadet til Calcutta til fastsatte Rater. Fosfat fra Kosseir til Cape Town betalte 40/-.

Fra River Plate til Portugal noteres uforandrede \$100 for Hvede, men iøvrigt synes saavel portugisiske som schweiziske Befragtere at være interesseret i Tonnage paa Timecharterbasis for Beskæftigelse i denne Trade, og der nævnes i Forbindelse hermed, at Befragterne vil betale en Rate af \$6.50. Som Forholdet ligger, er det vel tvivlsomt, om disse Befragtere kan faa Tonnage paa denne Basis. Meningen med den internationale Shippingpool var jo netop at foretage en Fordeling af den disponible Tonnage, saaledes at ethvert legitimt Behov blev dækket i Forhold til den disponible Tonnage og Behovets Nødvendighed. Iøvrigt noteres uforandret \$42.50 à \$45 for Korn fra Buenos Aires til Callao og for Stykgods fra Buenos Aires til 4 Havne Cape Town/Durban range indikerer \$100 paa Dødvægtsbasis.

I vore hjemlige Farvande er der ingen større Ændringer at rapportere for dansk Tonnage. Svensk Tonnage rapporteres at være sluttet for *DBB.* fra Bottenhavet til England. Der foreligger ingen Meddelelse om Raterne, men disse skal, saavidt man ved, fastsættes af Shippingpoolen og den svenske Søfartstyrelse. Det vil blive interessant at se Resultatet af disse Forhandlinger.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

En Resolution fra Søfyrbødernes Forbund

Hovedbestyrelsen for Søfyrbødernes Forbund i Danmark har holdt Møde og vedtaget følgende Udtalelse:

Vi hilser med Glæde det Tilsagn, vor Regering har givet i sin Erklæring den 2. Juni 1945, om Hjælp til Gennemførelsen af 48 Timers Arbejdsuge for Søens Folk og noter med Tilfredshed Regeringens Anerkendelse af Søfolkens Indsats under Krigen. Vi tilsiger Regeringen vor fulde Støtte i dens Arbejde for at føre Landet og Befolkningen fremad til bedre Kaar efter den nazistiske Undertrykkelse.

Dødsfald

I følge telegrafisk Indberetning til Hirtshals er Kaptajn *Githmark*, Kristianssand, afgaaet ved Døden efter en Bilulykke, 71 Aar gammel. Den Afdøde har siden 1901 sejlet i daglig Rute mellem Vendsyssel og Norge, den længste Tid som Fører af »Jylland« paa Ruten Frederikshavn—Kristianssand og sidst som Fører af »Skagerak I« mellem Kristianssand og Hirtshals.

*

Efter lang Tids Sygdom er Styrmand *Chr. Svinding*, Ærøskøbing, afgaaet ved Døden, 62 Aar gammel. Styrmand *Chr. Svinding* var med Damperen »Rise« ved Katastrofen, da Skibet minesprængtes, og har ikke været rask siden. Han var fra sin Tjeneste i Ruteafarten Svendborg—Ærøskøbing kendt og afholdt af Funktionærer og Passagerer.

Gøteborg—Frederikshavn-Linien

Gøteborg—Frederikshavn-Linien har udsendt Beretning for 1944. Motorskibet »Kronprinsessan Ingrid« ligger oplagt ved Lindholmens Værft i Gøteborg, og dette har kostet 26.410 sv. Kr. i Oplægningsafgifter. Regnskabet udviser et Underskud paa 38.196 Kr., der sammen med Underskudet for 1943, ialt 232.546 Kr., foreslaas overført i ny Regning.

Forsyningerne af Brændselolie

D. D. P. A.s nye Tankmotorskib, »Esso Nyborg«, der i nogen Tid har ligget i Tuborg Havn omtrent færdigbygget, er gaaet tilbage til B. & W. for at blive helt færdig — bl. a. skal Skibet forsynes med Skruc. »Esso Nyborg« vil komme til at laste omkring 15.000 Tons og vil formodentlig snart kunne gaa ud paa sin Jomfrurejse for at hente mere Olie eller Benzin til Danmark.

Til Redmolen er ankommet det norske Tankmotorskib »Peik« af Sandefjord med en Ladning paa 8000 Tons Brændselolie fra Norfolk, Virginia. Det begynder at lysne for Udsigterne til at faa vore store Motorskibe i Gang igen.

Det første oversøiske Tankskib efter Krigen er ankommet til D. D. P. A.s Tankanlæg paa Avernakke. Det er en engelsk Tankbaad med 8000 Tons Dieselolie og Petroleum, fortrinsvis til Jernbanerne og Industrien.

Mere Benzin

Den amerikanske Tankbaad »Y 87« er allerede færdig med at losse sin Last i Benzinhavnen og er afgaaet til England efter mere Benzin. »British Tommy« er endnu ikke helt færdig med at losse sin Last.

»Holger Danske« til Norge

Statsbanernes Isbryderfærge »Holger Danske«, der siden sin Hjemkomst fra Sverige har ligget ved Nordre Toldbod, er afgaaet til Aarhus, hvor den skal hente nogle Tusind norske Flygtninge for at bringe dem hjem til Norge.

Omkommet i engelsk Tjeneste

Der er nu indløbet Meddelelse om, at en ung Eshjergfisker *Chr. Broe Nyrup*, der var forhyret med Kutteren »Dagmar«, er faldet i frivillig Tjeneste i den engelske Flaade. Nyrup deltog ombord paa en norsk Destroyer »Svenner« i Invasionen paa Normandiets Kyst den 6. Juni i Fjor og mistede samme Dag Livet. Han blev kun 23 Aar gammel.

»Trelholm« grundstødt

Danmarks ældste Skib »Trelholm« har atter været ude for et Uheld. Skibet grundstødte forleden ved Lindø i Odense Fjord, efter at Motoren havde svigtet. »Trelholm«, der er bygget i 1776 og iøvrigt menes at være Verdens ældste sejlede Skib, er nu hjerget med Assistance af Odense Havns Slæbedamper.

Frihedskæmperne i Skagen har faaet eget Skib

Frihedskæmperne i Skagen, der ogsaa arbejder til Søs, hvor de blandt andet forleden fangede en af Tysklands mest berygtede Ubaadskaptajner, har nu faaet eget Skib.

Det er en beslaglagt Kutter tilhørende en fængslet Værnemager, og Kutteren er blandt andet blevet forsynet med en Maskinkanon, saa Frihedskæmper-Gruppen, der tæller 11 Mand, nu er udrustet til at fortsætte deres Bedrifter til Søs.

Druknet Sømand

Lige Øst for Fornæs er der sket en Ulykke om Bord paa Motorsejleren »Jan« af Aarhus, idet Skødet greb fat i Bedstemanden *Viggo Svendsens* Ben og trak ham uden Bords. Trods ihærdig Eftersøgning fandt man ham ikke. Svendsen, som var hjemmehørende i Ebeltoft, var 32 Aar gammel og ugift.

Bornholmer-Baadene

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866's Motorskib »Rotna« er fra Rønne bugseret til København, hvor det ankom til Burmeister & Wain for Reparation. Selskabets andet Motorskib »Hammershus«, der blev beslaglagt af Tyskerne og efter Befrielsen fundet paa Flensborg Fjord, skal ogsaa til Reparation. Tyskerne har foretaget nogle Forandringer ved Skibet, saa det koster noget Arbejde at faa det tilbage til dets oprindelige Indretning. Samtidig skal det have almindeligt Eftersyn, saa der vil gaa nogle Maaneder før Skibene kan være sejlklare.

»Storebælt« atter hjemme

Efter 7 Maaneders Forløb er Færgen »Storebælt« i Mandags Aftes atter vendt hjem til Korsør. Størstedelen af Mandskabet stod samlet i Forstavnen, da Færgen lagde til, og blev hjerteligt lyttet af de Paarørende, der havde samlet sig paa Kajen. Paa Hjemturen førtes »Storebælt« af Styrmand *Henning Hansen*, der var med, da den dristige Flugt fandt Sted ude i Kallegat.

Norges Hurtigruters mange Forlis

Hurtigruterne langs Norges Kyst har haft en haard Medfart under Krigen. Af de 14 smukke, moderne Hurtigrutebaade er 8 krigsforlist. Disse er Bergenske »Irma«, Vesterålens »Richard With«, Stavangerskes »St. Svithun«, Lofotens Dampskibsselskabs »Nord-Norge«, samt flere af Nordenfjelskes, nemlig »Prins Olav«, »Prinsesse Ragnhild«, »Dronning Maud« og »Sigurd Jarl«. Foruden disse otte Skibe er Reserveskibene »Ryfylke«, »Mira«, »Ariadne«, »Vesterålen« og »Bødø« krigsforlist.

Tilbage af Hurtigruterne Skibe er »Nordstjernen«, som har været i tysk Tjeneste og endnu ikke er leveret tilbage. Endvidere »Polarlys«, »Lofoten«, »Midnatssol«, »Kong Harald« og »Finmarken«. De tre sidstnævnte er under Reparation. Under Krigen er der anskaffet to Skibe. Det ene, Motorskibet »Ragnvald Jarl«, blev indkøbt fra Danmark. (Det er »Bornholm«, som Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 solgte). Det andet er en Nybygning, Damperen »Sigurd Jarl«. Af Reserveskibe disponerer man kun over et, Damperen »Kong Sverre«.

Af Lokalbaadene i Nord-Norge er 12 Rutebaade krigsforlist fra Trondhjem og nordover. Finmark Fylke er værst stillet, idet det har mistet 4 Baade ved Krigsforlis og kun har 2 tilbage. Det ene af disse var ogsaa krigsforlist, men blev senere hjerget, og er nu under Reparation.

I en Oversigt over disse haarde Tab for de norske Hurtigruter, oplyser N. H. og S. T., at Selskaberne nu samarbejder med Arbejdsdepartementet om Planer for Nybygninger.

Marineforeningens Medlemstal

Marineforeningens Medlemstal er nu naaet op paa 12.000 Mand fordelt over hele Landet i 85 Afdelinger. Den af Foreningens Formand, Kommandør *Paul Ipsen*, skænkede gamle Søofficerssabel stammende fra Søofficersslægten Bjælke, som var udsat som Præmie til den Afdeling, der indmeldte Medlem Nr. 12.000, tilfaldt den nystiftede Marineforeningsafdeling i Marstal til Ophængning i Marinestuen.

Skibstransporterne til Sverige

Yderligere 6 svenske Skibe er ved Skibsfarts-Poolforhandlingerne i London bestemt til Hjemtransport af Varer til Sverige. Tre af Skibene skal laste i Spanien og Portugal, og de tre andre i den mexikanske Bugt.

Tværs gennem Minefeltet

Den første svenske Kutter fra England efter Krigens Afslutning er ankommet til Lysekil. Skipperen fortæller, at han i Aberdeen blev kaldt op til en Admiral til et kort Forhør. Admiralen viste ham et Kort og bad Skipperen vise, hvilken Kurs han havde taget til Aberdeen. Da Skipperen pegede paa Kortet, rystede Admiralen paa Hovedet og lo. Den svenske Fiskebaad var nemlig gaaet tværs gennem Minebæltet ved Englands Østkyst!

Taågen fordrives

En Opfindelse af britiske Videnskabsmænd, hvorefter man kan jage Taage væk fra Flyvepladser, vil nu blive anvendt i Passagerflyvningens Tjeneste. Opfindelsen, der kaldes Fido (Fog intensive disposed of), bestaar af en Række Rør omkring Flyvepladsen, hvorfra afbrændes røgfri Benzin. Varmen fra disse Baal kan drive Taagen paa Flugt.

Opfindelsen har været anvendt i England siden 1942 og har bevirket, at de britiske og amerikanske Flyvere baade Dag og Nat kunde lande sikkert paa engelske Flyvepladser.

Resolution fra Smaaskipperne

Dansk Skipperforening har paa sin Generalforsamling vedtaget følgende Resolution:

Dansk Skipperforening af 1942, forsamlet til Generalforsamling Søndag den 3. Juni i Rømersgade 22, giver Regeringens Programtale vor fulde Tilslutning og haaber samtidig, at vor Ansøgning om Tonnagens Forøgelse fra 100 Bruttoregister tons til 150 Bruttoregister tons maa nyde Fremme snaarest, eventuelt ved Behandling i Rigsdagen.

FRA SØRETTETTERNE

M/S »Gerda«s Forlis

Den 14. April forliste Motorsejleren »Gerda« af København paa Rejse fra Strøby til Kalveboderne med en Last Singels. Saavel Føreren, Skibsfører *Niels Hjalmar Pedersen*, som Bedstemanden, *Svend Petersen*, omkom ved Forliset. Der var ingen andre Personer ombord.

Under et Søforhør i Sø- og Handelretten oplyste Føreren af Stensfiskeren »Martha«, *J. K. Petersen*, at han har samsejlet med »Gerda« i 2 Aar. Da han den 14. April var kommet til København, ventede han forgæves paa »Gerda«. To Dage senere, da Skibet befandt sig paa den samme Rute, observerede han ca. 2 Sømil fra Lysbøjen ved Kalveboderne en Mast rage op af Vandet. Han konstaterede, at det var »Gerda« og gav Meddelelse om Forliset.

Skibsfører Petersen oplyste yderligere, at Vejret havde været klart paagældende Dag med let nordvestlig Brise. I Strøby har han hørt, at der i sidste Uge ved Jersie Strand er drevet et Lig i Land, som efter Signalementet kan være Liget af Skibsfører Niels Hjalmar Petersen.

Dykker *André Nielsen* fra Stensfiskeren »Øresund«, der har undersøgt Vraget, forklarede, at han den 17. April har konstateret, at Skibet laa paa Siden. Roret var knust, begge Skrueblade var slaaet af, en betydelig Del af Lasten laa udenbords langs Siden af Skibet, og begge Sider af Styrehuset var slaaet ind. Alt laa huller til bulter i Lukafet, og alt løst paa Skibet var væk. Den Side, Dykkeren kunde se, var ikke beskadiget, men Forliset er efter alt at dømme sket meget hurtigt, og man maa regne med, at der er sket en Eksplosion. Liget af Bedstemanden fandtes 6—7 Favne agter for Skibet og blev bjergtet ombord i »Øresund«.

Fisker kræver 6000 Kr. for 3 Timers Slæbning

Fisker Peter Nielsen fra Reersø slæbte i November 1944 Motorskonnerten »Birgitte Høegh«, der med Motorskade laa opankret Syd for Stenrøsen ved Reersø, til den sikrere Ankerplads ved Musholm. Peter Nielsen hævdede i Søretten, at »Birgitte Høegh« havde været stedt i Nød, og krævede derfor en Bjærgeløn paa 6328 Kr. Retten fandt, at der nok havde været Fare for Skonnerten, men mente dog, at Vederlaget ikke kunde ansættes til mere end 1200 Kr., hvilket Skibsreder Anton Høegh maatte betale.

Ulovlige Indkøb

Ved Retten i Svendborg har en Kaptajn fra Thurø været tiltalt for i September 1944, da han laa i Stockholm med sit Skib, at have anvendt et i Sverige betalbart Fragtbeløb i svensk Mønt til Indkøb af Beklædningsgenstande til Besætningens private Brug. Det maa man ikke, og Retten gav Kaptajnen en Advarsel, som han modtog.



En Skude kender man tit paa dens Skibshund, men navnlig paa Farven, der skærmer dens Skibsbund.

PERSONALIA

60 Aar

Skibsfører i De danske Statsbaner, Kaptajn *J. D. Kruuse*, fylder paa Onsdag — den 13. Juni — 60 Aar. Kaptajn Kruuse, der er Fører i Storebæltsoverfarten, har sit Hjem i Korsør.

50 Aar

Grundlovsdag fyldte Skibsmægler *Kaj Schaldemose* 50 Aar. Schaldemose har, som Søn af Skibsmægler *W. Schaldemose*, været knyttet til Shipping fra Fødselen af. Efter at have taget Studentereksamen i 1913 blev han uddannet i Branchen, først herhjemme og derefter nogle Aar i Udlandet. I 1919 vendte han hjem og fik Ansættelse i Rederiet *A. P. Møller*. Nogle Aar senere fik han Bestalling som edsvoren Skibsmægler og er nu Leder af *A. P. Møllers* Befragtnings- og Klareringsafdeling.

*

Ligeledes Grundlovsdag fyldte Radiotelegrafist *M. Kaik* 50 Aar. Efter at have faaet Certifikat i 1918 kom han i 1920 ud at sejle med Damperen *Mette Jensen*, Rederiet *Albert Jensen*. I 1922 fik han Ansættelse i Det Østasiatiske Kompagnis *Litania*, han var derefter i et Par Skibe under Det Forenede Dampskibs-Selskab. I 1935 var han med Havundersøgelsesskibet *Dana*, da dette forliste i Nordsoen. Kaik kom derefter igen i Ø. K.s Skibe, bl. a. *Selandia* og *Malaya* samt *Vendila's Otto Pedersen*. Kort efter Krigsudbruddet, i Begyndelsen af 1940, afsejlede han herfra med *M/S Afrika*, Ø. K., og siden har han ikke været hjemme.

Fyr- og Vagervæsenet

Med Udgangen af denne Maaned forlader Fyrskibsfører *August Jacobsen*, Læsø Rende Fyrskib, Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste efter mere end 40 Aars Virke inden for Etaten. Kaptajn Jacobsen, der er født paa Læsø i 1875, blev Reserveløjtnant i Marinen og ansattes i 1905 i Fyr- og Vagervæsenet, hvorefter han var Fyrassistent, først ved Sejerø og senere ved Hanstholm Fyr, til han i 1914 udnævntes til Fyrmester ved Helnæs Fyr; fem Aar senere blev han Styrmand i Læsø-Rende Fyrskib, i 1924 Overstyrmand og i 1931 Fører af Fyrskibet.

Statsbanerne

Efter Indstilling af Trafikministeren er ved kongelig Resolution Styrmand af 1. Grad ved Statsbanerne *Hans Jensen Bager*, Helsingør—Hälsingborg-Overfarten, udnævnt til Skibsfører af 1. Grad ved Statsbanerne fra den 1. Juli 1945, indtil videre med Tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

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
ANALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » 1000 » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Innehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Komparatører
Forlans G. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 7. Juni 1945.

Nr. 23.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet 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 Kvartalsabonnementet 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 Helaarsabonnementet. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

I. Østersøen.

956. Sverige. Kämpingebukten. Vagtskib. Oplysning om Taagesignal.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/143 1945, Punkt VI, 3.

Position. 55° 22' 00" N. 12° 59' 00" E.

Detaller. Fyrskib Nr. 28, der er udlagt paa ovennævnte Plads som Vagtskib for Søfartskontrollen, afgiver under Taage To-Toner hver 30^s.

(U. f. s. Nr. 22/1526. Stookholm 1945.)

957. (T). Sverige. Öland E.-Kyst. Fyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/681 1945 udgaar.

Positioner. a) c. 57° 09' N. 17° 03' E. c) c. 56° 22' N. 16° 34' E.

b) c. 56° 49' N. 16° 31' E.

Detaller. Fyrene a) *Högby*, b) *Kapelludden* og c) *Segestad* er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 22/1473. Stookholm 1945.)

958. Sverige. Gotland W.-Kyst. Utholmen Fyr forandret.

Position. c. 57° 26' N. 18° 06' E.

Detaller. *Utholmen* Fyrbygning bestaar nu af et hvidt Fyrhus paa sort Fundament. Flammens Højde er forøget til 4,1 m og Synsvidden for hvidt Lys til 9 Sm.

(U. f. s. Nr. 22/1474. Stookholm 1945.)

959. Sverige. Gotland W.- og N.-Kyst. Gotska Sandön. Fyr atter tændt. Oplysning om Radiofyr.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/724 1945 udgaar.

Positioner. *Hoburg Fyr* c. 56° 55' N. 18° 09' E.
Färö Fyr c. 57° 58' N. 19° 21' E.
Gotska Sandön Fyr c. 58° 24' N. 19° 12' E.

Detaller. 1. Nedennævnte Fyr er atter tændt:

Hoburg. Stora Karlsö. Stenkyrkehuk. Hallshuk. Färö. Gotska Sandön.

2. Klartvejsudsendingerne fra *Stora Karlsö* og *Gotska Sandön* Radiofyr er indstillet indtil videre.

(U. f. s. Nr. 22/1531. Stockholm 1945.)

960. Sverige. Roxen. Stenholmen. Bombekastnings- og Skydeøvelser.

Tidspunkt. 28. Maj—22. Juni 1945 Kl. 0900—1630; Lørdage Kl. 0900—1200.

Positioner. 1. *Snavudden* c. 58° 30',7 N. 15° 34',8 E.
 2. *Tvärskogsudde* c. 58° 29',5 N. 15° 38',6 E.

Detaller. I ovennævnte Tid foretages Skydning og Bombekastningsøvelser fra Luftfartøj mod Maal paa *Stenholmen* i *Roxen*.

Fareomraadet begrænses af Linierne: *Stenholmen—Tvärskogsudde—Snavudden—Stenholmen*.

En rød Kugle er under Skydning hejst paa Kysten af *Stenholmen*. Skydning afbrydes under Skibes Passage af Fareomraadet.

(U. f. s. Nr. 22/1534. Stockholm 1945.)

961. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/725 1945 udgaar.

Positioner. *Huvudskär Fyr* c. 58° 58' N. 18° 34' E.
Grönskär Fyr c. 59° 17' N. 19° 02' E.
Svenska Högarna Fyr c. 59° 27' N. 19° 30' E.

Detaller. *Huvudskär, Grönskär* og *Svenska Högarna* Fyr er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 22/1530. Stockholm 1945.)

962. Sverige. Stockholms Skærgaard. Norrtäljeviken. Grund rapporteret.

Position. 59° 46' 28" N. 19° 00' 30" E.

Detaller. En Grund rapporteres at være fundet i Løbet W. for *Järnberget*; den lægste Del heraf, over hvilken der er 5,9 m Vand, ligger tæt til og N. for Sejlruten, c. 250 m WNW. for *Järnberget*.

Anm. Indtil Grunden er blevet afmærket, bør Løbet ikke besejles af Skibe med mere end 5,5 m Dybgaaende.

(U. f. s. Nr. 22/1471. Stockholm 1945.)

963. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Afmærkning ved Neutralitetsløb inddrages.

Positioner. *Öregrundsgrepen:* c. 60° 33' N. 18° 15' E.

Luleå: c. 65° 35' N. 22° 09' E.

Detaller. Afmærkningen ved det saakaldte *Neutralitetsløb* paa Strækningen *Öregrundsgrepen—Luleå* vil blive inddraget.

(U. f. s. Nr. 22/1470. Stockholm 1945.)

964. (S). Sverige. Bottniska Bugt. Lodstjeneste genoptaget.*Position.* c. 65° 32' N. 23° 34' E.*Detaller.* Lodstjenesten ved *Malören* er genoptaget.

(U. f. s. Nr. 22/1469. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**965. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Havnefyrrømmalet.***Position.* c. 55° 33',5 N. 9° 45',2 E.*Detaller.* De to *Vesthavn Fyr*, henholdsvis paa E.-lige og W.-lige Molchoved, er ommalet. Begge Fyrbygninger bestaar nu af et rødt, kegleformet Taarn med hvidt Bælte.*Publikationer.* Fyr-Fort. Nr. 563 og 564.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**966. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S.* Nr. 18/835 1945.*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 26. Maj 1945 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.**967. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr ESE. Oplysning om Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 11/693 og 22/943 1945.*Position.* c. 56° 51',5 N. 10° 41',4 E., c. 10¹/₂ Sm 123° fra *Hals Barre Fyr*.*Detaller.* Vraget, der ifølge E. f. S. Nr. 22/943 1945 er sunket paa ovennævnte Plads i 10,8 m Vand, er identisk med det i E. f. S. Nr. 11/693 1945 nævnte Vrag af Motor-galeasen *Dorthea* af *Korsør*.**968. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.***Tidligere E. f. S.* Nr. 19/883 1945.*Position.* c. 56° 41' N. 8° 15' E.*Detaller.* I *Tyborøn Kanal* var Vandstanden den 1. Juni 1945 ved Middelhøjvande: I *Sælhundeholm Løb*: 3,9 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,5 m, i *Svaneholm Løb*: 1,3 m og i *Køberø Løb*: 2,5 m.Der er saaledes for Tiden 3,9 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.**969. (T). Norge. Oslofjord. Ildjærnsflu Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lystønde.***Position.* c. 59° 51',3 N. 10° 38',3 E.*Detaller.* *Ildjærnsflu Fyrskib* er midlertidigt inddraget paa Grund af Reparation.

En rød Bøje er udlagt paa Fyrskibets Plads.

(K. f. F. Nr. 5. Oslo 1945.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

970. Danmark. Hanstholm. Signalstation atter i Virksomhed.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/948 1945.

Position. c. 57° 06',8 N. 8° 36',1 E.

Detaller. Hanstholm Signalstation er atter i Virksomhed.

971. Danmark. Højer, Rømø og Lister Dyb. Afmærkning atter paa Plads og i Orden.

Position. Lister Dyb: c. 55° 03',7 N. 8° 28',7 E.

Detaller. Afmærkningen i Højer, Rømø og Lister Dyb er atter paa Plads og i Orden.

XI. Bekendtgørelser m. m.

972. Sverige. Luftfyrr og Hindringslys tændt.

Detaller. Samtlige svenske Luftfyrr og Hindringslys for Luftfarten holdes indtil videre tændt hver Nat fra Solnedgang til Solopgang.

(U. f. s. Nr. 21/1451. Stookholm 1945.)

973. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten inden for svensk Kystfarvand. Indskrænkning i Anvendelse af Radioanlæg i Skibe og Luftfartøjer ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/334 1945, Side 86.

Detaller. Den i ovennævnte E. f. S. anførte Bestemmelse om, at det var samtlige svenske Skibe og Luftfartøjer, der ikke tilhører Krigsmagten, samt alle udenlandske Skibe og Luftfartøjer forbudt at anvende Radiosender i eller over svensk Kystfarvand, er ophørt at være gældende.

(U. f. s. Nr. 22/1533. Stookholm 1945.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

974. Sverige S.-Kyst. Åhus. Bombekastnings- og Skydeøvelser.

Tidspunkt. Indtil videre.

Positioner. Åhus: c. 55° 56',0 N. 14° 19',0 E.

Gropahålet: c. 55° 51',5 N. 14° 14',3 E.

Detaller. 1. Bombekastnings- og Skydeøvelser foretages ved *Gropahålet*, 5 Sm SW. for *Åhus*.

2. Skydning fra Luftfartøj mod Luftmaal foretages 1,6 Sm E. for Linien: *Revhaken—Gropahålet*.

Fareomraadet begrænses af Linien: *Åhus Havn—et Punkt 8,1 Sm E. for Åhus—et Punkt 9,7 Sm SE. for Gropahålet—Vittskövle Kirke—Köpinge Kirke—Åhus Havn.*

(U. f. s. Nr. 23/1601. Stockholm 1945.)

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

975. Sverige. Sundet. Ellekilde Hage NE. Netspærring rapporteres i Drift. Advarsel.

Position. Ellekilde Hage: c. 56° 05',9 N. 12° 30',8 E.

Detaller: Det rapporteres, at den paa *svensk* Territorium udlagte Del af Netspærringen over *Sundet* ved *Ellekilde Hage* tilsyneladende er i Drift, da den er observeret liggende i N.-lig Retning.

976. Sverige. Sundet. Afmærkning af Sejlruter. Somærker udlægges.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/143 1945.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Anledning af Minestrygningsarbejder udlægges i nærmeste Tid sort-hvide Stager paa følgende Pladser:

1. 55° 46',7 N. 12° 49',0 E.

3. 55° 51',5 N. 12° 45',0 E.

2. 55° 48',2 N. 12° 47',4 E.

4. 55° 57',7 N. 12° 42',2 E.

(U. f. s. Nr. 23/1608. Stockholm 1945.)

977. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde midlertidigt ombyttet med Stage.

Position. Malmö Nr. 1 Lystønde: c. 55° 37' N. 12° 59' E.

Detaller. Malmö Nr. 8 Lystønde er inddraget for Eftersyn. Paa Lystøndens Plads er midlertidigt udlagt en Stage med Kost.

(U. f. s. Nr. 23/1555. Stockholm 1945.)

978. (T). Sverige. Sundet. Skanör Havn. Somærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af Tilsanding af Indsejlingsrenden til *Skanör Havn*, er følgende Somærker ved Indløbet midlertidigt inddraget:

1) Den sorte Stage med 1 Ballon paa 55° 25' 07" N. 12° 49' 39" E.

2) Stagen med Kost paa 55° 25' 09" N. 12° 49' 39" E.

Anm. Dybden i Renden er for Tiden 1,8 m ved Middelvandstand.

(U. f. s. Nr. 23/1554. Stockholm 1945.)

979. (T). Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.
Tidligere E. f. S. Nr. 19/853 1945 udgaar.
Position. c. 55° 20',2 N. 11° 02',8 E.
Detaller. Lys- og Fløjtetønden paa *Halsskov Rev* Fyrskibs Plads er atter udlagt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

980. Danmark. Oplysning om Afmagnetiseringsanlæg. Lynnetteløb. Telefonnummer forandret.
Tidligere E. f. S. Nr. 22/955 1945.
Position. Lynnetteløb: c. 55° 41',9 N. 12° 37',0 E.
Detaller. Københavns Afmagnetiserings- og Maaleranlægs Telefonnummer er den 2. Juni 1945 ændret til *Sundby 3073*, hvortil alle Henvendelser om Afmagnetisering og Maaling af Skibe kan rettes.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



... og
Pilsner
det er
HOF



Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Shipowners
AT A GLANCE
Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers
-
5/-, post free
NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770
TELEGR. JANBY •  KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner
damp- og elektrisk drevne
=====
Fødevandsforvarmere
Fødevandsfiltre
Evaporatorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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.

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr.: »Mariusone«

Telefon Central 12057

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K

Telefon: 9246

Telegramadr.:

MONTANAKUL

TUBORG



GRØN
eller
RØD

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 22

FREDAG 15. JUNI 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØMÆNDENES OVERENSKOMSTFORHOLD

Efter Ministeriets indtrængende Henstilling har Rederiforeningens Forhandlingsudvalg nu tiltraadt en midlertidig Ordning, hvorefter der i danske Handelsskibe for Dæksbesætningernes Vedkommende indføres tre-skifte Vagt i Søen, naar der er Tale om Skibe paa over 500 BRT. Det er udtrykkeligt blevet præciseret fra baade Rederiernes og fra Sømændenes Side, at Ordningen ikke maa foregribe den endelige Tilrettelæggelse af Søfartens Forhold. Resultatet af Forhandlingerne blev forleden Dag drøftet paa en Generalforsamling i Sømændenes Forbund, og man vedtog eenstemmigt denne foreløbige Ordning, idet der blev givet Bestyrelsen Paalæg om — inden Forhandlingerne — at arbejde henimod at faa de Krav vedtaget, der indeholdtes i en Skrivelse, stilet til Rederiforeningen i Dagene umiddelbart efter den tyske Kapitulation.

I denne Skrivelse blev der iøvrigt tillige stillet Krav om en større Lønforhøjelse, men dette Spørgsmaal kan ikke tages op til Drøftelse, før vor Søfartsdelegation i London vender hjem. I denne deltager jo baade Dansk Dampskibsrederiforenings Formand, Direktør *J. A. Kørbing* og Direktør *Maegaard*.

Foreløbig er der altsaa Arbejdsfred paa Søen, og Sømændene er gaet i Arbejde, men hele Overenskomstordningen maa foreløbig udskydes, og de Bestemmelser, man nu er enedes om, har kun midlertidig Karakter.

BESTEMMELSEN OM SÆRLIG UDKIG UDE AF KRAFT

Under de for Tiden stedfindende Overvejelser angaaende Tilpasning af forskellige Krigstidsbestemmelser til de nuværende Forhold er det blevet bestemt, at der indtil videre kan bortses fra de i Handelsministeriets Bekendtgørelse Nr. 401 af 18. November 1939 Paragraf 2 indeholdte ekstraordinære Bestemmelser om Bemanding og Etablering af særlig Udkig paa Damp- og Motorskibe over 500 Tons Brutto.

Meddelelser herom er givet de interesserede Myndigheder og Organisationer.

I nævnte Bekendtgørelse findes der ingen særlig Begrundelse for, hvorfor denne Bestemmelse er indført, men den traadte i Kraft lige efter Krigen og har saaledes Relation til den Fare, som Sejlsads frembød, naar der kunde ventes Krigshandlinger.

NYT SKOLESKIB TIL LAURITZENS REDERI

Tegningerne til Rederiet *J. Lauritzens* nye Skoleskib foreligger nu.

Skibet vil komme til at laste ca. 620 Tons og vil saaledes blive noget større end oprindeligt projekteret. Rigningstypen er bibeholdt, og Skibet vil blive forsynet med mange moderne Indretninger og Instrumenter, f. Eks. moderne Losse- og Lastegrejere med elektriske Spil, dobbelte Bomme ved Storlugen, Ekokolod, SAL-Log, moderne Radiostation o. s. v.

Under Projekteringen af Skibet har Rederiet faaet gode Impulser fra Broström-Koncernens kendte, moderne Skoleskib »*Albatross*«, som Skibsreder *Knud Lauritzen* under Besøg i Gøteborg har været om Bord i nogle Gange for at bese og følge Undervisningen.

MINISTRYGERNE, DER BLEV BYGGET HEMMELIGT

Efter den 29. August, da den danske Flaade sænkede sit Materiel, rejste sig først og fremmest det Spørgsmaal, hvordan man kunde faa anskaffet nogle Skibe til det Ministrygningsarbejde i danske Farvande, der ved Krigens Slutning vilde blive en uafviselig Opgave for den danske Marine.

I al Hemmelighed blev der ved danske Træskibsværfter bestilt nogle smaa Ministrygere, og Arbejdet paa disse Skibe har siden været i Gang, saa at sige for Næsen af Tyskerne, som heldigvis ikke har opdaget, hvad Fartøjerne skulde bruges til. Naar dette har kunnet gøres, skyldes det uden Tvivl, at Skibene i det rent Ydre ikke adskiller sig meget fra store Fiskekuttere.

De nye Ministrygere er paa ca. 40 Brutto Tons. De er bygget af Træ med udfaldende Stævn og Krydserhæk — Tegningen skyldes Ingeniør *Knud E. Hansen*. Skibene udstyres med Alpha Dieselmotorer paa 120—135 HK., der skal kunne give dem en Fart paa ca. 9½ Knob. Endvidere forsynes Skibene med en Dynamo, der skal levere elektrisk Strøm til den Magnet, som anvendes ved Sprængningen af magnetiske Miner. Magneten leveres af Marinen.

Ministrygerne vil faa en Besætning paa syv Mand, der faar deres Beboelsesrum under Dækket. Der indrettes her en særlig Kahyt for Føreren, et Tomands-Lukaf for Bedstemand og Motorpasser og endelig et Fælleslukaf for den øvrige Besætning paa fire Mand.

KONGEN TAKKER DE DANSKE SØFOLK I ENGLAND

To Repræsentanter for de danske Søfolk, der under Krigen har sejlet for de Allierede, er kommet med Flyvemaskine til København fra England. Det er Matros *Børge Møller* og Maskinmester i D.F.D.S. *Harald Larsen*. De to Sømandsrepræsentanter har paa Christiansborg haft en Samtale med Udenrigsminister *Christmas Møller*, som derefter ledsagede dem til en Audiens paa Amalienborg, hvor Kongen gav Udtryk for den Glæde og Stolthed, han og hele Nationen havde følt over de danske Søfolks dygtige og tapre Indsats i allieret Tjeneste.

ÆNDRINGER I SKIBSREGISTERET

For første Gang i flere Aar offentliggør *Statstidende* igen Anmeldelser til Skibsregisteret. Listen, der omfatter sidste Halvdel af Maj Maaned, bringer blandt andet følgende Oplysninger:

Det Danske Petroleums Aktieselskab, København, er Ejer af nybygget Motorskib (Tankskib) *Esso Nyborg* af København (OUMP). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 9948 og 6046 Tons.

4 m. Skonnert med Hjælpemotor *Gerda* af Lemvig (OYLU) er udsløttet som forlist.

S/S *Julius Madsen* af København (OZLX) er udsløttet som forlist.

S/S *Helene* af Nakskov (OYEV). Skibets Hjemsted er nu Haderslev.

S/S *Carl Clausen* af Svendborg (OYBG) Skibets Hjemsted er nu Kolding. Anm. 2. Maj 1945, reg. 23. s. M.

S/S *Ida Clausen* af Odense (OYJO). Skibets Hjemsted er nu Aarhus. Anm. 2. Maj 1945, reg. 23. s. M.

S/S *Linda Clausen* af Svendborg (OWDM). Skibets Hjemsted er nu Esbjerg. Anm. 2. Maj 1945, reg. 23. s. M.

A/S Dampskibsselskabet *Torm*, København, er Ejer af nybygget M/S *Tekla* af København (OZHX). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2298 og 1256 Tons. Anm. 11. Juni 1941, reg. 25. Maj 1945.

S/S *Svanhild* af Helsingør (OZZC) er udslettet som forlist.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Trio* af København (OUMS) er nu henholdsvis 489 og 236 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Margrete* af København (OUIR) er nu henholdsvis 1202 og 724 Tons.

SKÆRPEDE MØNSTRINGSBESTEMMELSER

Som et Led i Kontrollen med at eftersøgte Personer ikke undviger til Udlandet, har Handelsministeriet bestemt, at intet Skib maa udklareres fra dansk Havn, forinden Mønstring er fundet Sted.

Mønstringsbestyreren skal straks underrette Politiet, saafremt Skibsbemandingslisten ikke tidligere har været godkendt til Udklarering, eller hvis der har fundet Paamonstring Sted siden sidste Godkendelse.

Skulde det vise sig, at en eller flere af Mandskabet ikke kan godkendes, afmønstres vedkommende efter nærmere Aftale med Politiet. Kommer en Mønstringsbestyrer til Kundskab om, at en Sømand skal paamønstres med et Skib til Udlandet, bør han iøvrigt straks søge Politiets Tilladelse dertil indhentet.

STATSBANERNES STILLING VED FREDSSLUTNINGEN

I Lighed med Danmarks Skibsfart har der under Krigen paahvilet De danske Statsbaner tunge Op-gaver, men det viser sig, at D.S.B. er sluppet nogenlunde helskindet ud af de mange Vanskeligheder, og den hjemlige Skibsfart kan allerede nu konstatere, at der er flere Jernbanevogne i Gang.

Hvad angaar Statsbanernes Lokomotivpark er den fuldstændig intakt og i det Store og Hele vel vedligeholdt, dog naturligvis i stort Omfang med Erstatningsvarer. Vanskelighederne kan i første Række føres tilbage til det utilfredsstillende Brændsel.

Lyntogene staar i Garagerne og venter kun paa Olietildelinger for at komme i Gang, medens baade Person- og Godsvogne er fuldstændig i Orden. Paa dette Felt mangler der imidlertid i nogen Grad Materiel, fordi Statsbanerne ikke har kunnet faa alt, hvad der forlængst er bestilt hos »Scandia« af Godsvogne, og ligeledes venter man paa syv Lokomotiver og otte Rangermaskiner fra »Frichs«. Fra »Scandia« mangler man alene herved tusinde Godsvogne, men under Krigsaarene har man dog faaet 1800 Godsvogne fra Fabrikken.

Med Færgerne ser det imidlertid helt anderledes ud. Motorfærgeren *Sjælland*, som blev bombesprængt, ligger i Nakskov for en meget omfattende Reparation, som først kan være tilendebragt om nogle Maaned, men hertil kommer, at man mangler tre Færger, som blev stjaalet af Tyskerne, nemlig *Heimdal*, *Freja* og *Christian IX*. Om disse tre véd man kun, at *Heimdal* ligger med Brandskade i Bergen. I hvilken Stand, disse Færger er, naar de kommer tilbage til Danmark, er ikke godt at sige.

Hvad Arbejdet paa Rødby—Femern-Ruten angaar, er det helt i Staa nu, da Tyskland ligger i Ruiner, men under normale Forhold — hævder man indenfor D.S.B. — er denne Rute den naturlige Forbindelse med Kontinentet.

FORØGELSE AF PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTENS VIRKSOMHED

Pensionsforsikringsanstalten har afholdt Generalforsamling paa »Den kgl. Skydebane« i København under Ledelse af Købmand *Axel B. Lange*.

Formanden, Direktør *Hertz*, udtalte i sin Beretning, at skønt Krigsforholdene i det forløbne Aar yderligere havde øget Erhvervslivets Vanskeligheder, var Nytegningen af Pensionsforsikringer dog kun i ringe Grad blevet paavirket heraf.

Blandt de allerede tilsluttede Virksomheder spores stadig forøget Interesse for Forbedring af deres Funktionærers Pensionsforhold, enten ved Betaling af Kapitalindskud eller ved Forhøjelse af Virksomhedernes Tilskud til de aarlige Præmier.

Pensionsforsikringsanstalten har derfor, ogsaa uagtet at Afgangen i Forsikringsbestanden i 1944 har været større end normalt, for Aaret 1944 kunnet notere en betydelig Fremgang.

Formanden oplyste, at der i Aarets Løb tegnedes Alders-, Invalide- og Enkepensioner samt Børnerenter til et aarligt Maksimumsbeløb af ca. 4,5 Mill. Kr.

Den ved Aarets Udgang ikraftværende Forsikringsbestand repræsenterede herefter Alders-, Invalide- og Enkepensioner samt Børnerenter til et samlet aarligt Beløb af ca. 49,3 Mill. Kr.

Præmieindtægten for Aaret 1944 havde — inkl. Kapitalindskud — udgjort ca. 10,6 Mill. Kr.

Anstaltens samlede aarlige Pensionsudbetalinger udgjorde ved Udgangen af 1944 ca. 2,58 Mill. Kr., og Kapitalværdien af disse Udbetalinger udgjorde ca. 29,36 Mill. Kr.

Anstaltens samlede Aktiver udgjorde ca. 142 Mill. Kroner.

Driftsoverskudet for Aaret 1944 udgjorde — efter at de i Livsforsikringsloven foreskrevne Henlæggelser har fundet Sted — 1.905.414 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 200.000 Kr., hvorefter denne Fond udgør 3,4 Mill. Kr., og til Bonusfonden var der henlagt ca. 1,66 Mill. Kr., hvilket inkl. de i Aarets Løb foretagne Henlæggelser til denne Fond udgjorde over 19 pCt. af den egentlige Præmieindtægt (ekskl. Kapitalindskud).

Til Bonusfonden var der nu ialt henlagt ca. 13 Mill. Kr., hvoraf der hidtil til Forsikringstagerne var fordelt ialt 6,75 Mill. Kr.

SVERIGES KONKURRENCE INDENFOR TANKSKIBSFARTEN

En kommende svensk Konkurrence inden for Tankskibsfarten, vækker for Tiden en Del Uro i De forenede Stater. En amerikansk Søfartseksperter skal have udtalt, at et Antal svenske Koncerner udbyder 16—18.000 Tons Tankmotorskibe for Langtidsbefragning til en Rate af 2,10 Dollars pr. Tons d. w., og vi maa stille os klart, at det kommer til at koste os det dobbelte med effektive Driftsmetoder at beskæftige en af vore 16.600 Tons, 14 Knobs Tankdampere af T 2-Typen i udenlandsk Fart.

Om dette Forhold skriver *Motorship*, at det sandsynligvis er rigtigt, at der findes et stort Antal 16—18.000 Tons Tankskibe, men det er yderst tvivlsomt, om »et Antal svenske Koncerner« skulde have udbudt en saadan Tonnage til en saa lav Rate som den nævnte. Imidlertid paapeger Bladet som en Kendsgerning, at et moderne Tankmotorskib kan drives til meget lavere Omkostninger end det mest moderne og hurtigtgaaende amerikanske Tankskib med Turbiner eller turboelektrisk Maskineri.

SVERIGE OG POOL'EN

For første Gang har svenske Repræsentanter deltaget i et Møde i United Maritime Authority's Udvalg og Komiteer. Den svenske Delegations Ledere var Formanden for Sveriges Redareforening, Generalkonsul *Gunnar Carlsson* og Afdelingschef *Niels Ståhle*.

fra det svenske Udenrigsministeriums Handelsafdeling.

Efter Mødet udtalte de to svenske Repræsentanter, at det efter de sidste fjorten Dages Forhandlinger kan siges, at Retningslinierne er klare for den praktiske Udnyttelse af Sveriges Handelsflaade inden for den Ramme, som er fastlagt af United Maritime Authority. Det udøvende Udvalg har truffet en Beslutning, der gør det muligt at udsende den Del af den svenske Handelsflaade, som ligger i Hjemmehavnene enten tomme eller med Last til forskellige Lande. Disse Skibe kan altsaa enten anvendes for svensk Regning eller sættes ind i Genopbygningens Tjeneste. De svenske Deltagere føler sig overbevist om, at Sveriges Behov for Tonnage i Hovedsagen vil blive opfyldt, samtidig med, at det bliver muligt at paatage sig store Transportopgaver for forskellige Lande.

Videre oplyses det, at man ikke kan regne med, at alle Fragtrater kan fastsættes inden for den nærmeste Tid. Der er vedtaget provisoriske Anordninger til Bestemmelse af Fragterne i Tilfælde, hvor man ikke har kunnet træffe en formel Beslutning. Man er i svenske Kredse særlig tilfreds med, at man har naaet en Overenskomst vedrørende Fragterne for Cellulose til De forenede Stater.

DE SVENSKS SØFARTSFORHANDLINGER

Den svenske Søfartskonflikt er nu bilagt, idet der af en Forligskommission, der har Sæde i Linköping, er truffet en Overenskomst mellem Sveriges Rederiforening og Sømændenes Organisation.

Aftalen gaar ud paa en ikke ubetydelig Lønforhøjelse til de svenske Søfolk, men samtidig reduceres Krigstillægene. Med Skibsofficersorganisationerne er der tidligere truffet Overenskomster.

»KUNGSHOLM« EKSISTERER STADIG

Krigsaarene har det ikke færre end tre Gange været meddelt, at den svenske Amerikaliniens Flagskib, Motorskibet *Kungsholm*, der blev overtaget af

Amerika under Navnet *John Ericsson*, skulde være forlist som Troppetransportskib.

Det meddeles imidlertid nu fra Amerika, at Skibet er ankommet til New York med et stort Antal amerikanske Soldater, der er blevet hjemsendt fra den europæiske Krigsskueplads. Skibets nuværende Kaptajn, *John Andersson*, oplyser, at Skibet hidtil har befordret mere end 120.000 Mand, siden det blev overtaget af den amerikanske Stat i 1942.

Kungsholm begyndte sin Tjeneste med to Rejser paa Stillehavet, hvorefter det transporterede Tropper til Casablanca, Kapstaden og Oran. Endvidere har det gjort forskellige Rejser til britiske Middelhavshavne.

Kun een Gang har *Kungsholm* været i alvorlig Fare. Det var den 6. November 1943, da tyske Torpedoflyvere ud for Algier overfaldt en Konvoj paa 23 Skibe paa Vej til Neapel. Tre Skibe i denne Konvoj sænkedes, men *Kungsholm* slap uskadt.

SVENSK FØDSELS DAG

Skibsreder *Tor-Erland J:son Broström*, Göteborg, Sfyldte forleden Dag 50 Aar. Skibsreder Broström blev i 1918 Søofficer, men traadte allerede fire Aar senere ud af den aktive Tjeneste for at træde ind i Rederiet Axel Broström-Koncernens Moderselskab Ångfartygs A/B Ferm, og samtidig er han Bestyrelsesmedlem i Svenska Amerika Linien, Svenska Ostasiatiska Kompaniet og Eriksbergs mek. Verkstad.

SVENSKS UDBYTTER

Rederi A/B Fredrika i Stockholm har haft et Nettooverskud paa 84.536 Kroner, og der udbetales 78.000 Kroner i Udbytte med 5 Kroner pr. Aktie, hvilket vil sige 8,33 pCt.

Rederi A/B Manhem i Stockholm har haft et Nettooverskud paa 22.187 Kroner, og der udbetales 21.000 Kroner i Udbytte med 17,50 Kroner pr. Aktie, hvilket vil sige 5 pCt.

(Fortsættes Side 184).

Ugens Fragtberetning.

Afslutningen paa den europæiske Krig har rejst mange Problemer, hvis Løsning trænger sig paa, men det Europa, som fejrede V-Dagen for godt en Maaned siden, er jo et ganske andet end det, der lyttede til Mr. Chamberlains Radiotale hin mindeværdige Søndag d. 1. September 1939. Uhyre materielle Værdier er ødelagt, og de 5 Aar, Kontinentet var afskaaret fra den store Verden uden for, har medført, at de nu befrieede Lande praktisk talt er ribbet for alt. Fredens første og vigtigste Opgave er derfor den at fremskaffe Forsyninger, saaledes at Erhvervslivet atter kan komme til at fungere, om end ikke med det samme normalt, saa dog nogenlunde friktionsløst. Om alle disse Spørgsmaal forhandles der jo intenst, og vor eget Land har jo selv adskillige Delegationer i London, som vi spændt venter at høre fra, hvad de har med tilbage, men det ligger i Sagens Natur, at disse Problemer ikke kan løses fra den ene Dag til den anden, bl. a. fordi de sejrende Magter selv i mange Henseender er slemt medtagne af Krigens Anstrengelser. Vi maa derfor sikkert ogsaa indstille os paa, at der vil gaa et betydeligt Stykke Tid, før det frie Handelssamkvem mellem Landene, der er Skibsfartens Hovednerve, er reableret.

I Betragtning af disse Forhold er det forstaeligt, at Rapporterne fra Fragtmarkederne stadig er uden nævneværdige Ændringer. Amerikanerne har frigivet noget større Mængder Tonnage for Kul fra Hampton Roads til de sædvanlige Destinationer i Vestindien og Sydamerika, ligesom ogsaa Sukkerfarten fra Cuba til

Golfen og Northern Range og Malmfarten fra Brasilien til Nordstaterne har faaet noget større Tonnage-tildelinger, alt til uændrede Rater, men i det store og hele synes nogen reel Lettelse i Tonnagesituationen paa de amerikanske Markeder ikke at være indtraadt.

Englænderne er stadig aabne for Tonnage for Kul fra Østkysten og Wales til Bunkerpladserne paa Azorerne, Gibraltar og i Middelhavet, og der meldes ogsaa, at to Dampere er kommet med Kul til Sverige efter mere end 5 Aars Forløb. Den engelske Kulsituation er imidlertid meget anspændt, og nogen større Eksport kan næppe ventes foreløbig. Iøvrigt rapporteres forskellige Afslutninger af Kul fra Sydafrika til Middelhavet, Fosfat fra Casablanca til UK., Jernmalm fra Spanien til UK. o. s. v. til de fastlagte Rater.

Fra River Plate noteres stadig forskellige Kornladninger til Spanien, Portugal og Sydamerikas Vestkyst til nominelt uforandrede Rater.

Paa vore hjemlige Markeder er Forholdene stadig uforandrede, men saasart de Forhandlinger, der føres i London om vore Handelsforbindelser er bragt til Ende, hvilket forhaabentlig vil medføre, at der kommer nogle Kul til Landet til Bunkers, er der Grund til at tro paa en Vending til det bedre. Der noteres iøvrigt stadig mange Trælaster fra Sverige til England, og det ventes ligeledes, at der snart vil komme nogle Laster af Træ i Markedet til Danmark, men hvorledes Udviklingen vil forme sig afhænger bl. a. af de Aftaler om Transportforholdene, der vil blive truffet med den internationale Shippingpool.

Rederi A/B Unda i Göteborg har haft en Nettoindkomst paa 41.881 Kroner, og Udbyttet er 70 Kroner pr. Aktie eller 7 pCt.

Blekinge Ångbåts A/B har besluttet at udbetale 50 Kroner pr. Aktie eller 10 pCt. i Udbytte.

Göteborgs Skeppsdockor har haft et Nettooverskud paa 85.127 Kroner, og der udbetales 85.000 Kroner i Udbytte med 50 Kroner pr. Aktie eller 5 pCt.

Sjöförsikrings A/B Gauthiod har haft et Nettooverskud paa 160.000 Kroner. Der udbetales — ligesom for Aaret forud — 10 pCt. i Udbytte.

FIRE ÆLDRE SVEA-BAADE SÆLGES TIL NORGE

Der føres i Øjeblikket Forhandlinger om Salg af fire ældre Svea-Baade til Norge. Det drejer sig om Damperne *Odin*, *Drottning Sophia*, *Hyperion* og *Södra Sverige*, der skal overtages af Det Stavangerske Dampskibsselskab.

Samme Selskab har iøvrigt af Hallands Ångbåts A/B købt den 510 Tons store Damper *Svanen*, der skal indsættes i Selskabets Kystfart.

NY DIREKTØR I DEN SVENSK VÆRFTSINDUSTRIFORENING

Sveriges Varvindustriforening har til Præsident i Stedet for afdøde Direktør *Ernst A. Héden* udpeget Vicepræsidenten, Direktør *Gunnar Engberg*, der er Chef for Eriksbergs mek. Verkstad.

Til Vicepræsident udpegedes Chefen for Götaverken, Direktør *Hugo Heyman*.

FRA SVENSK VÆRFTER

Den norske Amerikalinie har ved Lindholmens varv kontraheret to hurtigtgaaende Motorskibe paa ca. 6.500 Tons d. w., bestemt for Farten paa New York.

Skibene faar ti Passagerkahytter med Plads til tolv Passagerer. Der bliver endvidere Spisesalon, Rygesalon og to Verandaer. Leveringen menes at kunne finde Sted ved Udgangen af 1946.

FORSIKRINGSVÆRDIEN AF DE NORSKE KRIGSFORLIST 2 MILLIARDER

Det viser sig, at der er krigsforlist ialt 700 norske Skibe, hvoraf de fleste og de største sejlede for *Nortraship* i London. Af den Flaade, Regeringen disponerede over den 9. April 1940 og de Skibe, som senere er kommet til, er omkring 470 Skibe gaaet ned, medens de øvrige Tab fordelte sig med ca. 55 Skibe før den 9. April 1940, og Resten er gaaet tabt inden for Spærrezonen. Man kan anslaa Forsikringsværdien af de Skibe, som er gaaet tabt uden for Spærrezonen, til omkring 1,45 Milliarder Kroner. Hertil kommer Forsikringsværdien af de Skibe, som er krigsforlist i hjemlige Farvande. Noget Tal herfor har man foreløbig ikke, da saa mange Faktorer spiller ind, men Totalværdien af Forsikringssummerne for samtlige krigsforliste norske Skibe kan roligt sættes til over 2 Milliarder Kroner, skriver Norges Handels- og Søfartstidende.

DEN ENGLSKE HANDELSFLAADES GENREJSNING

Paa Aarsmødet i Royal Mail Lines Ltd. oplystes det, at Selskabet i første Række arbejder med en Genskabelse af Tonnagen. Til dette Formaal er der under Bygning to hurtigtgaaende Turbineskibe til Ruten paa det nordlige Stillehav, og endvidere er der kontraheret to Motorskibe til Ruten paa La Plata og Brasilien.

Det oplystes iøvrigt paa Aarsmødet, at Staten som en Hjælp til Rederne tillader hurtig Afskrivning. Under Krigen har Rederiet faaet 11 Skibe paa 80.000 BRT., men to af disse Skibe er sænket.

QUEEN MARY OG QUEEN ELIZABETH

I Begyndelsen af Krigen var der stærk Diskussion i England om Anvendelsen af de to Kæmpedampere *Queen Mary* og *Queen Elizabeth*. *Manchester Guardian* skriver, at de næsten blev betragtet som en Byrde.

Queen Mary blev tilbageholdt i New York, og Admiralitetet dekreterede, at *Queen Elizabeth* skulde forlade Clyde hurtigst muligt.

Senere blev det imidlertid besluttet, at begge Skibene skulde indgaa som Troppettransportbaade. *Queen Mary* gjorde seks Troppettransportrejser, inden den fik Selskab af *Queen Elizabeth*. I Begyndelsen medførte Skibene et relativt lille Antal Soldater — ca. 8000, men efter en Ombygning kunde de rumme gennemsnitligt 15.000 Mand. Det var, da de paabegyndte deres »Færgetrafik« over Atlanten, at de viste, hvor overordentlig værdifulde de var. Deres Hurtighed gjorde dem praktisk talt immune overfor U-Baade, og de var i Stand til at overføre en hel Division, ganske vist uden Udrustning.

Omend der i Fredstid kunde herske Tvivl om disse store Skibes praktiske Værdi — fra et Prestigesynspunkt har deres Værdi altid været tydelig — saa er der ingen som helst Tvivl om, at det er en meget stor Tjeneste, de to Skibe har gjort de forenede Nationer.

LONDONS HAVN ATTER AABEN FOR SKIBSFARTEN

London's Havn, som under Krigen har været udsat for haarde Angreb, men som aldrig er blevet slaaet ud, staar nu igen aaben for Skibsfarten.

SKOTSKE SELSKABER SKAL DRIVE LUFTRUTERNE TIL SKANDINAVIEN

Efter hvad Parlamentssekretæren i Ministeriet for civil Luftfart, *Perkins*, meddelte i Underhuset, er Regeringen af den Anskuelse, at de Luftruter, der skal udvikles fra Skotland til Nordeuropa, maa forbeholdes skotske Selskaber. Den foreslaar derfor, udtalte han videre, at holde Ruterne fra Skotland til de skandinaviske Lande, deriblandt Danmark, udenfor British-European Corporations Luftfart. Dette vil give det skotske Initiativ Lejlighed til at drive de Ruter, der er mest passende for Skotland i geografisk Henseende.

NYT FRA BRASILIEN

Det svenske Flag indtog i Aarets første Kvartal 4-Pladsen i Skibsfarten paa *Rio de Janeiro* og *Santos*, skønt Lejde-Trafiken er ophørt. Udførslen af Bomuld og Bomuldsvarer — Brasiliens næststørste Eksportartikel — fortsætter sin Stigning. En yderligere Ekspansion ventes for denne Varegruppe, naar det europæiske Marked atter helt aabnes. De største Aftagere er i Øjeblikket Argentina, Sydafrika, U. S. A., Irland og Tyrkiet.

SKIB ELLER FLYVEMASKINE

Motorship føler sig i en Artikel stærkt chokeret af en Udtalelse, der skal være fremsat af Direktør *Thomas Olsen*, Fred. Olsen & Co., som i mange Aar har drevet Passagerforbindelsen mellem Oslo og Newcastle og kort før Krigen byggede de to nye og meget moderne Motorskibe *Black Prince* og *Black Watch*.

I den af Motorship citerede Udtalelse hedder det, at Selskabet havde under Overvejelse at nedlægge sin Nordsøfart paa Grund af den store Andel i Passagertrafikken, der formentlig vil falde paa Flyvemaskinerne.

— We hesitate to accept this statement of what would be a deplorably defeatist policy, skriver *Motorship*, som ikke nærer den ringeste Tvivl om, at Antallet af Skibspassagerer over den engelske Kanal, det irske Hav og Nordsøen efter Krigen kommer til at overstige Førkrigstidens Passagertal.

Skibsmægler

med mange Aars Erfaring i Udlandet som Prokurist og Leder af større Mæglerfirma, søger passende Beskæftigelse.

Hjemme i Nord- og Østersøforretninger samt Liniefarten. Sprogkyndig. Offerter bedes adresseret til 1946, Bladets Kontor.

ODENSE MASKINISTSKOLE

Den 9. August paabegyndes nye Kursus som følger:

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen med Afslutning Juni/Juli 1946.

Dagkursus til Elektroinstallatørprøven for Maskinister med Afslutning April 1946.

Oplysninger om Undervisningsplanerne m. m. faas ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827.

Forstanderen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**En Fanø-Bro til 13,8 Millioner Kroner**

Fra Esbjerg Byråds Side vil der i nær Fremtid blive rettet Henvendelse til Lovgivningsmagten om paa Rigsdagen at faa fremsat Lovforslag om Bygning af Fanøbroen. Før Krigen var Omkostningerne anslaaet til 8,5 Mill. Kr., men i Dag vil de antagelig koste ca. 13,8 Mill. Kr. Alle Detailtegninger foreligger udarbejdede, saa Arbejdet, der vil faa stor beskæftigelsesmæssig Betydning, kan sættes i Gang med kort Varsel.

Forsvundet Kutter bjerget

Den danske Fiskerbaad »Ina« af Skagen, der har været forsvundet og efterlyst i Radioen, er bjerget af et Par Fiskerbaade, der eskorterede Havaristen i Havn. »Ina« havde faaet Maskinskade. Alt var iøvrigt vel om Bord.

Sejldnsen paa Amerika

Svenska Amerika Linien forhandler for Tiden om Genoptagelse af Passagertrafikken paa U. S. A. og Canada. Rederiet haaber snart at kunne genindsætte sine Skibe paa den gamle Rute.

Til Værft

Statsbanernes Færge »Prins Christian« er kommet fra Korsør til København og gaet til Eftersyn ved Orlogsværftet.

Det Østasiatiske Kompagnis Motorskib »India« er gaet til Burmeister & Wain for Eftersyn.

»Gripsholm«

Motorskibet »Gripsholm« skal en af Dagene afgaa fra New York til Europa med 1000 Deporterede. Paa Tilbagevejen skal Skibet medtage hjemvendende Amerikanere.

Vikingskib fundet i Norge

Der er under Krigen gjort et meget interessant Oldtidsfund i Nærheden af Gokstadhaugen i Sandar. Man har af forskellige Grunde hidtil holdt Fundet hemmeligt. Fundet bestaar af Rester af en ca. 8 Meter lang Baad fra Vikingetiden. Man sætter Baaden i Forbindelse med det kendte Gokstadskib, der er fremdraget nogle Hundrede Meter fra Stedet, hvor det nye Fund er gjort.

Mommark-Færgen

Mommark-Færgen, der for et Par Maaneder siden blev udsat for Sabotage, er nu repareret og har genoptaget sin Fart. Der sejles foreløbig Tirsdag, Torsdag og Lørdag.

»Doriana« bjerget

Man har nu hævet Motorskibet »Doriana« af Svendborg, tilhørende Skibsreder Sørensen. »Doriana« blev den 4. Oktober 1944 minesprængt og forliste i Femernsund. Skibet var paa Vej fra Lübeck til Aalborg med en Ladning Sall. Det sank paa 10 Meter Vand i Løbet af fem Minuter, men hele Besætningen blev reddet. »Doriana«, der var bygget 1930 i Holland, var timechartret for Dansk-Fransk Dampskibsselskab i København.

Det svenske Redningsvæsen

Svenska Sällskapet för Räddning af Skeppbrutne oplyser i sin Beretning, at Selskabets Redningsstationer i 1944 har

reddet 105 Mennesker i Havsnød, 1340 Flygtninge er blevet bjerget ved Kysterne og hjulpet paa forskellig Vis. Redningsbaade har ligget i Beredskab ved 4 Fartøjer med ialt 75 Mands Besætning. Redningsbaade har flodbragt 11 Skibe med 59 Mands Besætning, og der er ydet Bugserhjælp til 36 Flygtningebaade og andre Fartøjer med ialt 878 Personer ombord. 5 Fartøjer med ialt 139 Personer ombord er blevet assisteret af Redningsbaadene.

Af Beretningen fremgaar, at Aaret 1944 har været Rekordaar, hvad angaar det Antal Personer, der har faaet Hjælp fra Selskabets Stationer, og det har ogsaa været Rekordaar med Hensyn til det Antal nye Redningsbaade, som er tilført Selskabets Flaade i Aarets Løb.

10 oceangaaende Skibe afsejlet fra Göteborg

10 oceangaaende Skibe forlader i Dag Göteborgs Havn. Inden Maanedens Udgang regner Søfartskomiteen med, at ialt et halvt Hundrede Skibe vil være udklarerede til transoceanske Havne. I dette Tal er ikke medtaget de Fartøjer, der laster paa England. Blandt de udgaaende Skibe er to Tankmotorskibe i Ballast, mens de øvrige praktisk taget har fuld Last, hovedsagelig af Papir, Papirmasse og Slykgods. Flere af Skibene har Passagerer ombord, i Almindelighed udrejsende svenske Forretningsfolk.

FRA SØRETTNERNE**»Vesterhavet«s Minekabel duede ikke**

I Anledning af Fiskeri-Inspektionsskibet »Vesterhavet«s Forlis 1. Juni ved Kolberg har der i Rønne været afholdt Søforklaring, hvor den eneste overlevende fra »Vesterhavet«, Matros *Helge Jacobsen* samt tre Skippere fra Fartøjer, som befandt sig i Nærheden af Ulykkesstedet, afgav Forklaring.

Skibet løb paa en Mine, og Direktør *Thorkil Lund*, 60-Selskabet, der mødte som Repræsentant for Fiskeridirektoratet, oplyste, at »Vesterhavet« var forsynet med Minekabel. Der var imidlertid Overgang i dette, og efter hans Opfattelse var Kablet uanvendeligt. Fra Rederiets Side har der været udfoldet store Anstrengelser for at faa et nyt Kabel, men det lykkedes ikke at skaffe Materialer.

PERSONALIA**60 Aar**

I Dag — Fredag — fylder Maskinmester af 1. Grad i Grønlands Styrelse *J. Kruse* 60 Aar.

Maskinmester Kruse er Maskinchef i Styrelsens Flagskib, Motorskibet *Disko*, der i Slutningen af Maaneden afsejler til Grønland.

50 Aar

Ligeledes i Dag fylder Skibsfører i Panama Transport Co., Kaptajn *Alfred Koed*, 50 Aar.

Statsbanerne

Ved kongelig Resolution er Skibsfører af 1. Grad ved De Danske Statsbaner, Kaptajn *Hans Andreas Michelsen*, der er Ridder af Dannebrog, efter Ansøgning afskediget fra sin Stilling som Leder af Helsingør—Helsingborg-Overfarten fra Udgangen af August Maaned.

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i Maj—Juni afholdte Haandværksprøve var indstillet 47 Eksaminander; heraf mødte 46, hvoraf 45 bestod.

Officielt

Det oplyses i *Statstidende*, at Højesteretssagfører *Geo K. Schjørring* og *H. H. Stinnes* er udtraadt af Bestyrelsen for K. K. K. K. Samtidig er Sekretær *Hans Albert Jensen* tiltraadt Bestyrelsen.

Direktør og Prokurist *H. H. Madsen*, Aarhus Kul-Kompagni, er afgaaet ved Døden, og hans Bestyrelsespost er overltaget af Direktør *Esben Ingemann*.

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 Central 17030

samt paa alle Postkontore

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa 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 Bojer, Pæle eller ved andel 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.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anlæber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre 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 Vinndrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anlæber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspege betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Lædning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Lædning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenets) Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 15,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogeværftet), 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, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,5—8,8 m, i Fiskerihavnen 6,7 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. Lodspege efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lædning: Losning og Lædning 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 Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 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. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træslibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektrifoliet, 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. Losning og Lædning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tærdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8900 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træslibværfter 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: 30 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 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. Losning og Lædning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdamperer er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tærdokker 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 beselles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgods-kraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træslibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 leb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 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 Hjælpeskibe 23 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Læsn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kælhallsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodsafg.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangere benyttes. Losnings- og Læsningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træslibbyggeri 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.

61. Aargang.

København 14. Juni 1945.

Nr. 24.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet 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 Kvartalsabonnementet til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartals-abonnenter kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnementet. 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.

981. Sverige. Kalmarsund. Bergkvara NE.-lige Indsejling. Sømærker udlagt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. En Stage med Kost er udlagt paa 56° 23' 16" N. 16° 06' 08" E., SE. for en 2,7 m Grund.

2. En Stage uden Topbetegnelse er udlagt paa 56° 23' 14" N. 16° 06' 09" E., NW. for Landgrunden ved *Kärö*.

(U. f. s. Nr. 23/1545. Stockholm 1945.)

982. Sverige. Gotland. Gotska Sandön. Fyr atter tændt.

Position. *Visby* c. 57° 38' N. 18° 17' E.

Detaller. Fyrene paa nedennævnte Steder atter tændt:

Kyrkudden. Hamnudden. Östergarn västra. Ljugarn. Heligholmen. Valar. Burgsvik.

Klinterhamn. Skansudden. Visby.

Kort Nr. 181 og 182.

(U. f. s. Nr. 23/1546. Stockholm 1945.)

983. (T). Sverige. Gotland S.-Kyst. Hoburgsrev Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.

Position. c. 56° 51',5 N. 18° 07',5 E.

Detaller. *Hoburgsrev* Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt inddraget for Eftersyn.

(U. f. s. Nr. 23/1607. Stockholm 1945.)

984. Sverige. Gotland W.-Kyst. Fårösund. Spærring af Indsejling ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/25 1945 udgaar.

Position. c. 57° 55' N. 19° 02' E.

Detaller. *Fårösund* N.-lige Indsejling kan atter passeres Døgnet rundt.

(U. f. s. Nr. 23/1549. Stockholm 1945.)

985. Sverige. Gotland N.-Kyst. Salvorev Lys- og Fløjtetønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 58/3861 1939.*Position.* c. 58° 05' N. 19° 23' E.*Detaller.* Salvorev Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 23/1547. Stookholm 1945.)

986. Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund. Spærring af Indsejling ophævet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/26 1945 udgaar.*Position.* c. 57° 50' N. 19° 06' E.*Detaller.* Fårösund S.-lige Indsejling kan atter passeres Døgnet rundt.

(U. f. s. Nr. 23/1548. Stookholm 1945.)

987. Sverige. Gotland E.-Kyst. Sømærker genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 8/672 1940.*Positioner.* 1. c. 57° 57',0 N. 19° 24',5 E.

2. c. 57° 53',1 N. 19° 19',5 E.

3. c. 57° 51',7 N. 19° 15',6 E.

Detaller. I. Følgende Sømærker er atter blevet udlagt paa ovennævnte Pladser:1. Den sort- og hvidmalede Stage med 1 Ballon E. for Grunden *Kittlarne*.2. Den sort- og hvidmalede Stage med 2 Balloner E. for *Digergrund*.3. Den sort- og hvidmalede Stage med 1 Ballon E. for *Lavergrund*.II. Endvidere er en sort Stage, en sort- og hvidmalet Stage med 3 Balloner samt en rød Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon genudlagt henholdsvis NW., NE. og SSE. for Grunden *Briterne* paa c. 58° 27',7 N. 19° 02',4 E.

Kort Nr. 181 og 182.

(U. f. s. Nr. 23/1606. Stookholm 1945.)

988. Sverige. Blackan. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 20/888 1945 udgaar.*Position.* c. 57° 28',4 N. 16° 51',1 E.*Detaller.* Blackan Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 23/1544. Stookholm 1945.)

989. (T). Sverige. Västervik Havn. Fyr paasejlet og slukket.

Annulleret.

990. Sverige. Arkö Indsejling. Lystønde genudlagt.*Position.* c. 58° 26',6 N. 17° 06',5 E.*Detaller.* Norra Fällbådan Lystønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 23/1542. Stookholm 1945.)

991. Sverige. Roxen. Stenholmen. Bombekastnings- og Skydeøvelser.*Tidspunkt.* Indtil og med den 22. Juni 1945.*Position.* Stenholmen c. 58° 27',4 N. 15° 35',7 E.*Detaller.* Skydning fra Luftfartøj samt Bombekastningsøvelser foretages i nævnte Tid mod Maal paa Stenholmen.Farcomraadet begrænses af Linien: *Stjärnorps Kirke—Rystads Kirke—Kärna Kirke—Flistad Kirke—Stjärnorps Kirke.*

(U. f. s. Nr. 23/1610. Stookholm 1945.)

992. Sverige. Hävringe. Fyrskib genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 27/1055 1941.*Position.* c. 58° 33',3 N. 17° 30',6 E.*Detaller.* Hävringe Fyrskib er atter udlagt paa Plads.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 23/1541. Stookholm 1945.)

993. Sverige. Vålgrund SE. Lys- og Fløjtetønde inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 43/1467 1942.*Position.* c. 58° 34',8 N. 17° 35',3 E.*Detaller.* Den paa ovennævnte Plads midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde er inddraget.
Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 23/1540. Stockholm 1945.)

994. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Sejlløb frigivet. Afmærkning genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1256 1943.*Position.* Båkharen c. 60° 42',0 N. 17° 18',4 E.*Detaller.* De Hindringer, der var udlagt i det S.-lige Sejlløb til Gävle forbi Båkharen, er fjernet, og Sejlløbet er atter blevet afmærket.

(U. f. s. Nr. 23/1537. Stockholm 1945.)

995. Sverige. Bottniske Bugt. Gretas klackar. Sømærke udlagt.*Position.* c. 61° 30',3 N. 17° 44',7 E.*Detaller.* Til Vejledning for Fiskerne er der paa ovennævnte Plads udlagt en rød Stage med 1 nedadvendt Kost.

(U. f. s. Nr. 23/1536. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**996. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Vrag.***Position.* c. 57° 11½' N. 10° 47' E., paa Grunden tæt S. for Læsø W. hvide En-Kost.

Positionen er usikker.

Detaller. Et Dampskib paa c. 8000 ts rapporteres at være sunket paa eller i Nærheden af ovennævnte Plads. Vraget staar med Dækket over Vandet.**997. Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn SSE. Oplysning om Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 10/657 og 22/927 1945.*Position.* 57° 25' (29") N. 10° 33' (44") E., c. 1000 m 156° fra Frederikshavn S.-lige Havnefyrt.*Detaller.* Vraget af Vandbaaden *Gisela* er ikke mere synligt over Vandet.**998. Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Vrag.***Position.* Frederikshavn c. 57° 26',1 N. 10° 32',9 E.*Detaller.* Vraget af en tysk Trawler ligger sunket i Frederikshavns Vestre-Inderhavn.**999. Danmark. Limfjorden. Lemvig Havn. Fyr tændt og i Orden.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/239 1945 udgaar.*Position.* 56° 33' (05") N. 8° 18' (35") E.*Detaller.* Fyrene i Lemvig Havn

- 1) paa Dækmolens E.-Ende,
- 2) midt paa N.-Enden af Molen mellem den E.-lige og den W.-lige Havn og
- 3) paa E.-lige Havns N.-Moles E.-Ende er atter tændt og i Orden.

1000. Norge. Skagerrak. Kristiansand S. Melding ved Anløb.*Position.* c. 58° 07' N. 8° 00' E.*Detaller.* Skibsførere skal ved Anløb af Kristianssand S. melde sig til Søtransportofficeren ved Marinekommando Sørlandet, Markensgate 12 a, for at modtage nærmere Instruktioner.

(E. f. S. Nr. 10/535. Oslo 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1001. Norge. Møre og Romsdal. Gurskeoy E. Dragsundet. Sprængningsarbejder.

Position. c. 62° 16',9 N. 5° 50',3 E.

Detaller. I *Dragsundstrømmen* i *Herøy* foretages Sprængningsarbejder. I Arbejdstiden giver Arbejdsformanden Anvisninger til passerende Skibe. Passagen sker paa de søfarendes eget Ansvar.

(E. f. S. Nr. 10/521. Oslo 1945.)

1002. England. Themsen Anduvning. Edinburgh Channel. Afmærkning forandret.

1. *Position.* 51° 30' 54" N. 1° 21' 00" E.

Detaller. En med sorte og hvide, vandrette Striber malet Lys-, Klokke- og Fløjte-tønde, *Edinburgh Fairway*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, og som er forsynet med automatisk Klokke, der giver Et-Slag hver 30^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.

2. *Position.* 51° 31' 35" N. 1° 19' 05" E.

Detaller. Lys- og Klokketønden *Shingles Patch* paa ovennævnte Plads er inddraget.

3. *Position.* 51° 30' 40" N. 1° 18' 50" E.

Detaller. Lystønden, der er udlagt paa nævnte Plads, viser nu hvidt Et-Blink hver 2,5^s.

(U. f. S. Nr. 23/1572. Stockholm 1945.)

1003. England. Sizewell Bank—Cutler. Afmærkning forandret.

1. *Position.* 52° 10' 42" N. 1° 40' 00" E.

Detaller. En sort Spidslystønde *S. B. 1*, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.

2. *Position.* 52° 01' 15" N. 1° 30' 51" E.

Detaller. En med røde og hvide Kvadrater malet Kuglelystønde *SW. Whiting*, der viser rødt Et-Blink hver 20^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.

3. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Følgende Sømærker er ombyttet med Lystønder, som følger:

a) Tønden paa 52° 07' 50" N. 1° 41' 25" E. med en med sorte og hvide Kvadrater malet Kuglelystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s.

b) Tønden paa 52° 03' 45" N. 1° 33' 55" E. med en med røde og hvide vandrette Striber malet Kuglelystønde, *NE. Whiting*, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.

c) Tønden paa 51° 56' 45" N. 1° 27' 30" E. med en rødmalet Spidslystønde, *S. Cutler*, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s.

4. *Position.* 52° 09' 40" N. 1° 42' 45" E.

Detaller. Lystønden paa ovennævnte Plads viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s.

5. *Position.* 52° 06' 50" N. 1° 37' 30" E., paa *Aldeburgh Ridge*.

Detaller. Tønden *SW. Whiting* paa ovennævnte Plads er inddraget.

(U. f. S. Nr. 23/1573. Stockholm 1945.)

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

1004. England S.-Kyst. Needles Channel. Afmærkning forandret.

Position. *Needles Rocks Fyr*: 50° 39' 45" N. 1° 35' 25" W.

Detaller. 1. En sort Spidslystønde, *Pot Bank*, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, er udlagt 1,25 Sm 236° fra ovennævnte Fyr.

2. Lystønden *Bridge* er flyttet c. 0,1 Sm i W.-lig Retning og udlagt 0,94 Sm 264° fra ovennævnte Fyr.

(U. f. S. Nr. 23/1577. Stockholm 1945.)

1005. Skotland W.-Kyst. Muck Island W. Dubh Artach NW. Banker rapporteret.

1. *Position.* Oigh Sgeir Fyr: 56° 58' 10" N. 6° 41' 00" W.
Detaller. En Grund med 40,2 m Dybde er fundet c. 8,3 Sm 145°,5 fra nævnte Fyr.
2. *Position.* Dubh Artach Fyr: 56° 08' 00" N. 6° 38' 00" W.
Detaller. En Grund med 27,4 m Dybde er fundet c. 6,8 Sm 298° fra nævnte Fyr.

(U. f. s. Nr. 23/1579. Stockholm 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1006. Danmark. Oplysning om Afmagnetiseringsanlæg. Esbjerg Maalestation aabnet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 22/955 1945.*Detaller.* Maalestationen i *Esbjerg* er klar til Brug.**1007. (T). Sverige. Indskrænkning af Udsendelser fra Radiofyr ved visse svenske Fyr og Fyrskibe.***Tidligere E. f. S.* Nr. 23/959 1945.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Indskrænkning af Udsendelser fra *svenske* Radiofyr er foretaget:

1. Indtil videre er Klartvejrudsendelserne indstillet fra Radiofyrene *Gotska Sandön* (c. 58° 24' N. 19° 12' E.), *Stora Karlsö* (c. 57° 17' N. 17° 58' E.) og *Kullen* (c. 56° 18' N. 12° 27' E.).
2. Klartvejrssignaler fra nedennævnte Radiofyr udsendes indtil videre kun hver l i g e Time paa følgende Maade:
 - a) *Rödkallen* (c. 65° 19' N. 22° 22' E.): 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 6. og 12. Minut.
 - b) *Holmögadd* (c. 63° 36' N. 20° 45' E.): 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 0. og 6. Minut.
 - c) *Sydostbrotten* (c. 63° 19' N. 20° 11' E.): 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 2. og 8. Minut.
 - d) *Brämön* (c. 62° 13' N. 17° 45' E.): 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 6. og 12. Minut.
 - e) *Eggegrund* (c. 60° 44' N. 17° 34' E.): 2 Perioder, begyndende henholdsvis det 10. og 16. Minut.

Anm. Efter derom rettet Henvendelse til den *svenske Lotsstyrelse* vil ovennævnte Radiofyr dog kunne træde i Virksomhed paa sædvanlig Maade for længere eller kortere Tid.

(U. f. s. Nr. 23/1602. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1008. Sverige S.-Kyst. Ystad. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 11. Juni—10. September 1945, hver Dag Kl. 0800—1800.

Position. Ystad c. 55° 23' N. 13° 48' E.

Detaller. Skydeøvelser fra Luftfartøj foretages i ovennævnte Tid i Omraadet E. og S. for Ystad.

Fareomraadet begrænses af Linien: *Refhusen* — Punktet 5 Sm 220° fra *Refhusen* — Punktet 5,5 Sm 210° fra *Kåsehuvud* — Kysten til *Refhusen*.

Der skydes kun, naar Omraadet er frit.

(U. f. s. Nr. 24/1659. Stockholm 1945.)

1009. Sverige S.-Kyst. Karlshamn. Sømærke flyttet.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Stagen med Kost paa 56° 09' 37" N. 14° 52' 42" E., ved Grunden *Sandslåtaören*, er flyttet c. 90 m i Retning 255° og er nu udlagt paa 56° 09' 37" N. 14° 52' 37" E.

(U. f. s. Nr. 24/1657. Stockholm 1945.)

1010. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Farvandet mellem *Getskär* og *Söderstjärna* er følgende Sømærker inddraget:

1. Stagen med Kost paa 56° 08' 46" N. 15° 36' 09" E.
2. Stagen uden Topbetegnelse — 56° 08' 52" N. 15° 35' 58" E.
3. Stagen med Kost — 56° 08' 52" N. 15° 35' 58" E.
4. Stagen med Kryds — 56° 08' 54" N. 15° 36' 06" E.

I Farvandet mellem *Godnatt* og *Danmarksfjärden* er foretaget følgende Ændringer:

5. En Stage med Kost er udlagt paa 56° 09' 04" N. 15° 34' 21" E., SW. for *Mariagrund*.
6. En Stage med Kost er udlagt paa 56° 09' 15" N. 15° 34' 09" E., SW. for Skæret *Loppan*.
7. Stagen uden Topbetegnelse paa 56° 09' 24" N. 15° 34' 15" E., N. for Skæret *Loppan*, er inddraget.

(U. f. s. Nr. 24/1656. Stockholm 1945.)

1011. Sverige. Torhamnsudde. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Stagen med Kost paa 56° 05' 19" N. 15° 52' 58" E., ved Grunden *Roret*, er inddraget.

2. Stagen uden Topbetegnelse paa 56° 05' 04" N. 15° 52' 41" E., NE. for Grunden *Revet*, er inddraget.

3. Stagen med Kost paa 56° 05' 03" N. 15° 52' 14" E., NW. for Grunden *Revet*, er flyttet c. 200 m i Retning 344° til 56° 05' 08" N. 15° 52' 17" E.

4. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 1 Ballon paa 56° 04' 49" N. 15° 52' 26" E., W. for Grunden *Revet*, er flyttet c. 200 m i Retning 236° til 56° 04' 47" N. 15° 52' 17" E.

(U. f. s. Nr. 24/1655. Stockholm 1945.)

1012. Sverige. Gotland W.-Kyst. Fyr atter tændt.*Position.* c. 57° 26' N. 18° 06' E.*Detaller.* Utholmen Fyr er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 24/1654. Stockholm 1945.)

1013. Sverige. Stockholms Skærgaard. Arholmaløbet. Ankringsforbud ophævet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/39 1945 udgaar.*Position.* Tyfö Fyr: c. 59° 47' N. 19° 08' E.*Detaller.* Forbudet mod at ankre inden for Omraadet, der begrænses af Linierne: Tyfö Fyr — Tyfö N.-Pynt — Släppe S.-Pynt — Idö SW.-Pynt (*Stångskaten*) — Skabbholmen N.-Pynt — Österhamn N.-Kyst — Tyfö S.-Pynt — Tyfö Fyr, er ophævet.

(U. f. s. Nr. 24/1614. Stockholm 1945.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1014. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Ændrede Bestemmelser vedrørende Mineomraade ved den svenske W.-Kyst.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/220 og 2/221 1945 udgaar.

— Nr. 4/450 1945.

Detaller. Det Omraade, i hvilket der er udlagt Miner ved den svenske W.-Kyst, er formindsket. Samtidigt er de for Sejladsen gennem Mineomraadet gældende Bestemmelser ændret og er nu, som følger:

1. Mineomraadet omfatter svensk Territorialfarvand mellem Breddeparallelernerne 57° 15' N. og 57° 52',5 N., W. for Forbindelseslinien mellem Punkterne: 57° 15' N. 12° 03' E. — *Södra Ledskär* — *Norra Ledskär* — *Malö Fyr* — *Hallands Svartskär Fyr* — *Kungens Fyr* — *Tistlarnas Fyr* — *Vinga Fyr* — *Hönöhuved Fyr* — *Stora Oset Fyr* — *Busholm N.-Pynt* — *Pater Noster Fyr*.
2. For Sejlads inden for Mineomraadet gælder følgende Bestemmelser:
 - a. Indsejling i Mineomraadet maa kun ske om Dagen og ved nedennævnte Pladser:
 - A. 57° 13' N. 12° 00' E., SE. for *Nidingen*, hvor Bevogtningsfartøj er stationeret.
 - B. *Marstrandsfjorden N.* for 57° 52',5 N. Br.
 - C. Mellem *Vinga* og *Inholmarna*, for Skibe, der kommer fra *Vinga Sand*. Statslods, tillige Minelods, skal tages om Bord ved et af Stederne *Varberg*, *Marstrand* og *Vinga*.
 - b. Under Sejlads inden for Mineomraadet skal alle Skibe og Fartøjer, uanset deres Størrelse, have Statslods (tillige Minelods). Kun de af Lodsens anviste Sejlløb maa benyttes.

(U. f. s. Nr. 24/1642. Stockholm 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1015. Danmark. Midlertidig Bekendtgørelse om Mønstring af Skibsmandskab.***Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 8. Juni 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Henhold til Lov Nr. 76 af 31. Marts 1937 om Forhyring og Mønstring af Skibsmandskab fastsætter Ministeren for Handel, Industri og Søfart følgende:

§ 1.

Udover de i § 3 i Bekendtgørelse om Mønstring af Skibsmandskab af 25. Juni 1938 nævnte Tilfælde skal Skibsføreren altid lade sit Mandskab mønstre, forinden Skibet udklareres til udenlandsk Havn.

§ 2.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes med Bøde.

§ 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

1016. Sverige. Forskrifter vedrørende Søfarten inden for svensk Kystfarvand. Kundgørelse ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/334 1945, Side 87—89, og Nr. 2/235 1945, udgaar.

Detaller. Kgl. svensk Kundgørelse af 9. Februar 1945 med visse Bestemmelser vedrørende Søfarten inden for svensk Kystfarvand (*SFS 32/1945*) er ophævet. Herigennem ophæves Forbudet for Skibe og Fartøjer mod at besejle visse forbudte Omraader uden særlig Tilladelse. En Del Lodssejlløb, som har været lukket for Sejlads under Krigen vil dog først blive aabnet, naar de atter er blevet afmærket.

Alle svenske Minefelter er endnu ikke fjernet. Der findes saaledes stadig Miner i *Ålandshavet* (E. f. S. Nr. 1/40 1945), udfor den svenske E.-Kyst mellem *Hävringe* og *Kråkelund* (E. f. S. Nr. 1/27 1945) og udfor den svenske W.-Kyst mellem *Marstrand* og Breddeparallellen umiddelbart S. for *Nidingen* (E. f. S. Nr. 24/1014 1945).

(U. f. s. Nr. 24/1649. Stockholm 1945.)

Ekstra-Tillæg.

I. Østersøen.

1017. Østersøen. Trelleborg SSW. Drivende Vrag.

Tidspunkt. 8. Juni 1945 Kl. 2200.

Position. c. 55° 11' N. 13° 01' E., c. 12½ Sm 205° fra *Trelleborg*.

Detaller. En Skibsfartshindring, formentlig et drivende Vrag eller kærtret Skydeskive er observeret paa ovennævnte Plads.

1018. Sverige. Stockholms Skærgaard. Mineomraade ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/32 1945 udgaar.

Position. Imellem Breddeparallellerne 58° 42' N. og 59° 54' N.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. omhandlede Minefelt er fjernet.

(U. f. s. Nr. 24/1640. Stockholm 1945.)

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

1019. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/953 1945.

Position. c. 55° 40',7 N. 12° 35',8 E.

Detaller. Det sidste af de to Vrag, der blev sænket i Hovedløbet gennem *Københavns Havn*, er fjernet. Løbet er atter frit.

1020. Danmark. Sundot. Køge Bugt. Køge ENE. Vrag.

Tidspunkt. 13. Juni 1945, Kl. 0700.

Position. c. 55° 30',1 N. 12° 26' E., c. 8½ Sm 70° fra Køge Havn.

Detaller. Et Skibsmast fra et mindre Fartøj, formentlig faststaaende i et sunket Vrag, er observeret i 12,5 m Vand paa ovennævnte Plads. Masten staar med 15° Slagside og rager c. 3 m op over Vandet.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1021. (T). Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Lystønde midlertidigt slukket.**

Tidligere E. f. S. Nr. 2/184 1945.

Position. c. 56° 05',0 N. 11° 09',2 E.

Detaller. Den E.-lige Lystønde ved Gennemsejlingsaabningen ved Netspærringen: *Sjællands Odde—Hasenøre* er midlertidigt slukket.

1022. (T). Danmark. Kattegat. Sejro Fyr NW. t. N. Vragvager i Uorden.

Tidligere E. f. S. Nr. 10/668 1945.

Position. 55° 57' 18" N. 11° 02' 08" E., c. 2½ Sm 327° fra *Sejro Fyr*.

Detaller. Vragvageren med 1 grønt Flag, der er udlagt ved Vraget af M/Skibet *Lopra*, er observeret i synkefærdig Tilstand. Afmærkningen vil snarest blive bragt i Orden igen.

1023. Danmark. Limfjorden. Aalborg Havn. Havnearbejder. Pæl knækket. Advarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/227 1945.

Position. c. 57° 03' N. 9° 58' E.

Detaller. Foruden de i ovennævnte E. f. S. nævnte 15 Pæle, der er rammet ned ved den nye *Østhavn* i *Aalborg*, er der lige uden for disse rammet 9 Pæle paa indtil 14 m Vanddybde, d. v. s. indtil c. 70 m uden for Landgrunden. En af disse Pæle, beliggende udfor *Kridtbroen* ved *Skøngaard Forfyr*, er knækket nogle Meter under Vandoverfladen og er farlig for Sejladsen. Pælen, der ikke er afmærket, staar paa c. 13 m Vand 55 m ret ud for *Kridtbroens* E.-Ende og vil snarest blive bortsprængt.

1024. (T). Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen. Midlertidig Indskrænkning i Aabning af Broen.

Tidspunkt. 19.—30. Juni 1945.

Position. c. 56° 59',9 N. 9° 17',8 E. ¶

Detaller. Paa Grund af Reparationsarbejder vil *Aggersundbroen* i ovennævnte Tidsrum kun kunne aabnes i halv Bredde, 15 m.

1025. Sverige. Skagerrak. Minestrøget Rute.

Position. Se nedenfor.

Detaller. En minefri Rute er strøget for Sejladsen mellem *Pater Noster* og *Arendal*.

Ruten er 5 Sm bred og ganske lige. Dens Midterlinie gaar gennem følgende Punkter:

1. 58° 00',0 N. 11° 06',0 E.
2. 58° 03',0 N. 10° 46',5 E.
3. 58° 20',0 N. 8° 55',0 E.

N. for *Pater Noster* er paa *svensk* Territorium Udgangspunkterne for Rutens N.-lige og S.-lige Grænselinier samt Udgangspunktet for Rutens Midterlinie afmærket paa følgende Maade:

- a) Sømærke A: Paa N.-lige Grænselinie staar en Stage med Topbetegnelse: Trekant med nedadvendt Spids paa 58° 00' N. 11° 22' E.

- b) Sømærke B: Paa Rutens Midterlinie staar en Stage med Topbetegnelse: 2 Trekanter med Spidserne mod hinanden paa $57^{\circ} 57',5$ N. $11^{\circ} 20',5$ E.
 c) Sømærke C: Paa S.-lige Grænselinie staar en Stage med kvadratisk Topbetegnelse paa $57^{\circ} 55'$ N. $11^{\circ} 19'$ E.

Ved samtlige Sømærker er den øverste Del af Stagerne blaamalet og den nederste Del af Stagerne samt Topbetegnelserne gulmalet.

Kort Nr. 100 og 92.

(U. f. s. Nr. 24/1643. Stockholm 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1026. Sverige. Falsterbokanalen N. og S. Miner fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/345 1945 udgaar.

Position. Imellem Breddeparallerne $55^{\circ} 26' 21''$ N. og $55^{\circ} 22' 42''$ N.

Detaller. De i Höllviken og i Kämpingebukten udlagte Miner er fjernet.

(U. f. s. Nr. 24/1641. Stockholm 1945.)

1027. Sverige. Forskrifter vedrørende Sejladsen inden for svensk Territorialfarvand. Besejlingsforbud ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/334 1945, Side 87.

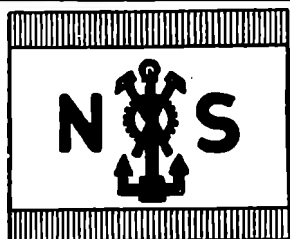
Detaller. Forbudet mod i Stockholms Skærgaard at besejle Hårsfjärden, Mälbyfjärden, Adfjärden og Skramsösund er ophævet.

(U. f. s. Nr. 24/1615. Stockholm 1945.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde
Flydedok » » » 1450 Tons D.W.
Ophalerbedding » » 800 » »
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

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. FR.CYLINDER

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

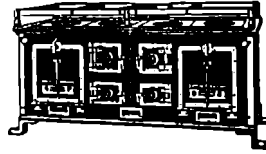
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN 8.Kabys & Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KØGE

CARL MÜLLER

Statsautoriseret Skibsmægler

KØGE

Telegr.-Adr.:
„MÜLLER“Telefoner:
Køge 710-1485

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 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

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 610
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON NO. 4. 601. TLGR. ADR. SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØN

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

Edsv. Skibsmæglere

SVENDBORG

Tlf: 25 (2 Lin.), 262
Stat 2.
Privat 1030Telegr.-Ad.
»Hude»,
Svendborg

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 23

FREDAG 22. JUNI 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARK OG POOLEN

Den danske Skibsfartsdelegation vendte i sidste Uge hjem fra London. Resultatet er, at Danmarks Handelsflaade nu er tilsluttet de forenede Nationers Skibsfartspool og dermed kommer ind under de Principper, der er fastsat for Administrationen af de forenede Nationers Handelsflaader. Alle Skibe hører ind under Aftalen, men den indenlandske Trafik og Nærfarten vil blive ledet igennem det danske Fragtnævn. Iøvrigt vil Fragtnævnet blive repræsenteret i Poolen, navnlig naar det drejer sig om Anvendelsen af danske Skibe og Problemer, hvori Danmark har en særlig Interesse.

Hvad angaar Fragtrater, er disse ikke endelig fastsat, men indenfor de samme Farter bliver Raterne ens for alle de deltagende Nationer.

Med Hensyn til, hvad de danske Skibe i allieret Fart har indtjent under Krigen, og hvad der tilkommer de danske Redere i Erstatning for Skibstab, er dette endnu ikke opgjort. Men hvad Fragtindtægten angaar, kan dog siges saa meget, at der fra forskellig Side har været Gisninger, som var meget overdrevne.

De danske Skibe, som straks ved Beslaglæggelsen kom under det engelske Register, skal nu føres tilbage til dansk Register, og med Hensyn til de danske Søfolk, der har sejlet ude under Krigen, vil man gøre, hvad man kan for at faa dem hjem, saa snart en Udveksling kan ske.

Desværre er Tabene af de danske Skibe, der har sejlet for England og Dominions, større, end man havde regnet med. Tabene andrager 71 Skibe paa ialt 355.000 Tons d.w., og der er 78 Skibe paa ialt 279.000 Tons d.w. i Behold.

VORE FYR OG FYRSKIBE

Fyrdirektør, Kommandør Sinding har fornylig udtalt til Svendborg Amts Avis, at vore faste Fyr nu alle er tændt paa nogle enkelte Undtagelser nær, hvilte blev ødelagte under Krigen, men de vil snarest muligt komme i Orden igen, saa samtlige Fyr kan fungere.

For Fyrskibenes Vedkommende er Forholdene derimod saaledes, at ikke et eneste Fyrskib for Tiden er paa Plads, og med Vager Afmærkningen er det samme stort set ogsaa Tilfældet. Forholdene for Vager og Fyrskibe er helt afhængige af, hvornaar Ministrygningen tillader Udlægningen. Skibsfarten maa i Øjeblikket stadig gaa ad de afstukne Tvangsruter, og dette vil formentlig være Tilfældet endnu i lang Tid. Efterhaanden som Ministrygningen skrider frem, vil Ruterne blive udvidede og Afmærkningen forøges, men den endelige Rensning af Farvandene for Miner og den derefter paafølgende Genudlægning af Fyrskibene og Vagerne kan maaske trække ud i Aarevis.

LANDBRUGSEKSPORTEN OG KORNSITUATIONEN

Fra de Allieredes Side er der et stærkt udtalt Ønske om, at vor Produktion af Landbrugsvarer hurtigst muligt skal forøges, saaledes at vi bliver i Stand til ved en voksende Eksport af animalske Landbrugsprodukter at kunne yde Bidrag til Afhjælpning af Levnedsmiddel-Vanskelighederne i talrige europæiske Lande. Det er imidlertid stærkt understreget fra dansk

Side, at skal vi kunne sætte Produktionen og Eksporten op i saa høj Grad, som det er ønsket og ønskeligt, vil det kræve, at vi ude fra faar Tilførsler af Foderkorn. Vore egne Beholdninger af Foderkorn kan ikke klare saadanne Produktions-Udvidelser. En gros-Handelen med Korn her hjemme regner ogsaa stærkt med saadanne Tilførsler.

Der skal paa oversøiske Pladser være ret rigelige Beholdninger af Foderkorn, og man regner med, at der vil kunne tilvejebringes en Ordning, hvorigennem Danmark skal kunne faa tilført mellem 50.000 og 80.000 Tons Foderkorn, baade Foderbyg og Foderhavre, navnlig fra Argentina.

Hvorledes Priserne bliver paa disse Tilførsler af Foderkorn, ved man endnu ikke — selve Verdensmarkedets f.o.b. Priser er ikke særlig høje, kun ca. 25 pCt. højere end Priserne før Krigen. Men m. H. t. de Priser, Kornet kommer til at staa i herhjemme, ved man i dette Øjeblik intet, da man hverken kender Fragtens Størrelse, Krigsforsikringen eller Kursen paa Sterling og Dollars i Forhold til den danske Krone.

ET FÆLLES ORGAN FOR DANSKE SKIBSMÆGLERE OG SKIBSAGENTER

Ledelsen af de fire Organisationer, Mæglerkorporationen i Danmark, Befragtnings- og Klareringsraadet, Skibsagent-Foreningen og Provinsmæglerforeningen for Danmark, har som Forholdene har udviklet sig haft Samraad ved flere Møder, hvor der var Enighed om, at det er presserende nødvendigt øjeblikkelig at oprette et fælles Organ med det Formaal, at være Bindeled overfor de Allieredes Myndigheder i alle Spørgsmaal i Forbindelse med Skibsmægler- og Skibsagent-Virksomhed i Danmark, herunder Fordeling af Klareringsforretninger.

Det er derefter vedtaget, at de fire ovennævnte Organisationer repræsenteres ved et fælles Organ kaldet *The Union of Danish Shipbrokers and Agents* (U.D.S.A.), Organisationen er repræsenteret ved Skibsmægler Herman Hansen, Formand for Mæglerkorporationen, Skibsmægler V. Th. Sass, Medlem af Mæglerkorporationens Præsidium, Skibsmægler J. Christophersen, Formand for Befragtnings- og Klareringsraadet, Skibsreder G. Schiønnemann, Næstformand i Befragtnings- og Klareringsraadet, Skibsreder Otto Jespersen, Formand for Skibsagent-Foreningen, Direktør Wm. Petersen, Medlem af Skibsagent-Foreningens Bestyrelse, Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, Formand for Provinsmæglerforeningen for Danmark og Skibsmægler J. U. Jepsen, Korsør, Næstformand for Provinsmæglerforeningen for Danmark.

Organisationen har Postadresse Bredgade 47, København, og Telefon Central 7931. Den daglige Ledelse er overdraget Skibsmægler J. Christophersen og Skibsreder Otto Jespersen.

DEN NYE NAVIGATIONSSKOLE I SVENDBORG

Som tidligere omtalt skal Svendborg have en ny Navigationsskolebygning. I den Anledning har Handelsministeriet overfor Finansudvalget stillet Forslag om, at Staten hertil yder et rentefrit og afdragsfrit Laan paa en Trediedel af Byggeomkostningerne til Svendborg Byraad. Resten af Byggesummen skal fremskaffes i Svendborg. Byggeomkostningerne er anslaaet til 720.000 Kr.

KRIGENS SKIBSTAB

Det samlede Antal allierede og neutrals Skibe, som er gaaet tabt ved fjendtlige Aktioner under Krigen, opgøres til 4770 Skibe med en Tonnage af 21,140,000 BRT., meddeler det engelske Admiralitet.

Det britiske Imperium har lidt de største Tab med 2570 Skibe paa 11,380,000 BRT. De forenede Staters Tab er 538 Skibe med 3,312,000 BRT. Udover Englands og Amerikas Tab beløber de øvrige Allieredes Tab sig til 1172 Skibe med 5,030,000 BRT.

De neutrals Tab, som skyldes Krigshandlinger, er opgjort til 490 Skibe med 1,420,000 BRT.

Hertil kommer følgende Tonnagelab, der er forvoldt ved almindelige Forlis: Britiske Imperium 610 Skibe, øvrige Allierede 261 Skibe og Neutrals 490 Skibe. Franske Skibstab er medregnet indtil Sammenbrudet. Efter den Tid har der kun været faa franske Skibstab, og disse er inkluderet i de Neutrals Tab.

DAMPDRIFT FOR KOSTBAR FOR ENGELSKE SKIBE

I følge den engelske Presse udtalte Sir Philip Haldin, Formand i Court Line, fornylig, at Faren for at engelske Kul bliver saa dyre, at de ikke længere vil blive anvendt i britiske Skibe, er overhængende. Det forekom ham derfor meningsløst, at Ingeniører og Videnskabsmænd ofrede Tid og Energi paa at forbedre Skibsdampmaskinen, naar Kulpriserne stadig stiger og Kulproduktionen formindskes.

Sir Philip udtalte, at Prisen paa Bunkerkul i Storbritannien i Dag laa omkring 150 pCt. over Førkrigsprisen, medens Prisen i Australien og Sydafrika ligger omkring 30 pCt. og i Amerika 40 pCt. over Førkrigsprisen. Disse Forhold vil derfor efter Sir Philip's Mening sikkert have til Følge, at Blikket i endnu højere Grad rettes mod Dieselmotoren, hvis Paalidelighed og Effektivitet er velkendt.

I denne Forbindelse foreligger der ogsaa en Udtalelse fra Chamber of Shipping i London gaaende ud paa, at det er lettere at afhænde Regeringsskibe, der er forsynet med Dieselmotorer end Skibe med Dampmaskiner.

GODSFLYVNING OVER ATLANTERHAVET

Fra Amerika meddeles, at det første Godsflyvetog inden kort Tid vil flyve over Atlanten fra New York til Frankrig.

Disse Flyvegodsstog vil bestaa af en af de svære flyvende Fæstninger, der skal trække 10 store Glideflyveplaner, hver lastende 10 Tons Gods. Paa denne Maade vil man i Løbet af 16 à 18 Timer føre 100 Tons Last over Atlanten. Ifølge amerikanske Opgivelser vil Fragtudgifterne for Stykgods ikke væsentligt blive forøgede ved denne moderne Transportmaade.

De amerikanske Interessenter haaber paa i nær Fremtid at kunne ekspedere op til 10 saadanne Godsflyvetog til Europa. Disse Godsflyvetog kan naa langt ind i Europa og stille vigtige Varer til den internationale Hjælpeorganisations Disposition, der hvor de tiltrænges mest, uden at være afhængig af det europæiske Jernbanenets Tilstand.

Paa Hjemrejsen fra Europa skal de flyvende Godstog fragte saadant Krigsmateriel fra Europa til U. S. A., som skal sendes videre til det fjerne Østen.

BERGENSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Bergenske Dampskibsselskab har under Krigen haft et Skibstab paa 66.9 pCt. af sin Flaade mod de norske Rederes gennemsnitlige Tab paa 50 pCt. Bergenske har mistet 29 Skibe paa ialt 61.500 R. T. og har tilbage 21 Skibe paa 29.000 R. T. Hertil kommer dog »Saturnus«, der er bjerget. I Sverige er kontraheret 10 Nordsøbaade. Endvidere har man i Sverige indkøbt den i Finland nybyggede »Astrea«.

FRAGTBERETNING

Forholdene for den danske Skibsfart er stadig flydende, idet der endnu ikke foreligger noget konkret Resultat af Søfartsforhandlingerne i London, og saa længe man ikke ved, hvilken Form Danmarks Tilslutning til Shippingpoolen vil faa, kan der naturligvis heller ikke fastlægges Retningslinier for den kommende Udvikling.

Paa de oversøiske Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Det er stadig Skibsfartsmyndighederne i London og Washington der bestemmer, ikke alene hvor Skibene skal sejle, men ogsaa Rater og Betingelser. Iøvrigt er der vel Grund til at vente en snarlig Regulering af Raterne, ikke fordi Tonnagesituationen har forandret sig, men den europæiske Krigs Afslutning har i hvert Fald medført, at en saa betydelig Faktor som Krigsrisikoen er betydelig forringet i praktisk taget alle Trades af Betydning. Om de enkelte Markeder foreligger iøvrigt stadig kun spredte Oplysninger. Amerikanerne har frigivet den sædvanlige Tonnage til Kul fra Hampton Roads til Sydamerika og Vestindien, og som Følge heraf har ogsaa Malmfarten fra Brasilien og Sukkerfarten fra Cuba til Golfen og Northern Range faaet en Del af Behovet dækket. Iøvrigt noteres som sædvanligt en lang Række mindre vigtige Ordre, saaledes Kul fra Hampton Roads, Hvede fra Northern Range og Canada til spanske og portugisiske Havne, for hvilke der ikke kan tildeles Tonnage. Af andre amerikanske Forretninger skal nævnes Malm fra New Caledonia til Northern Range, for hvilket der betales \$19.50 plus 13 pCt. Krigstillæg, og for Bomuld fra Brasilien til U. S. Atlantic betales \$22 pr. Ton plus 43 pCt. Krigstillæg.

Englænderne søger stadig Tonnage for Kul fra Wales og Østkysten til de sædvanlige Destinationer, ligesom der ogsaa er særdeles livlig Efterspørgsel i en anden af de Kultrades, der sorterer under Englænderne, nemlig fra Durban til Middelhavshavnene. Det synes som om en betydelig Del af de Kul, Englænderne ikke kan levere fra deres hjemlige Miner, hentes fra de sydafrikanske Kuldistrikter. En Ladning Fosfat fra Kosseir til Durban betales med den uforandrede Rate af 37/6 d., og for en Ladning Salt fra Aden til Calcutta var Fragten ligeledes uforandret 35 Rupees.

River Plate er stadig et aktivt Marked. Hvede i Sække fra Buenos Aires til Callao indikerer uforandret omkring \$42,50, og for samme Slags Last Buenos Aires/sydbrazilianske Havne sluttedes til de fastlagte Rater, nemlig 22 Guldpesos for løs Last og 25 Guldpesos for Sækkelast. Mel fra Buenos Aires til 4 Havne Cape Town/Durban range indikerer 185 Guldpesos.

I vore hjemlige Farvande er Forholdene stadig uden større Ændringer, og den kommende Udvikling bestemmes i høj Grad af, hvorledes Bunkersituationen udvikler sig. Iøvrigt gælder det naturligvis ogsaa for disse Markeders vedkommende, at Shippingpoolens Bestemmelser vil faa en afgørende Indflydelse paa den kommende Udvikling.

NORSK TONNAGE UNDER NORTRASHIP

Den Tonnage, som Nortraship overtog, da Norge kom med i Krigen, udgjorde ialt 994 Skibe paa ialt 6.064.259 Tons d.w., heri indbefattet 107 Hvalbaade, hvilke sidste blev anvendt som Hjælpekrigsskibe i den norske og britiske Flaade.

Under Krigen lykkedes det at faa 6 Skibe ud fra Norge og fra Sverige 13 Skibe, hvoraf dog 6 gik tabt paa Vejen over. Et Skib blev overført fra Panamaflag, og fra den britiske Regering har den norske Stat overtaget 19 Skibe, og desuden blev der efterhaanden overtaget paa »bare boat charter« 20 Skibe fra den amerikanske Regering. Disse Skibe sejler alle under norsk Flag.

DEN AMERIKANSKE HANDELSFLAADE

I Maj Maaned er der til den amerikanske Handelsflaade fra Værfterne i Amerika leveret 112 Skibe paa ialt 1.120.500 Tons d.w. De 52 af Skibene er fra Værfterne paa Vestkysten.

LOSNINGSDUGIFTERNE I STORBRITANNIEN

I Storbritannien er Havne- og Losningsudgifterne steget ganske betydeligt under Krigen, udtaler Svensk Trävaru-Tidning. Havneafgifterne er steget med ca. 50 pCt. og som Eksempel nævner Bladet, at Losning af savede Trævarer, som før Krigen kostede 6/3d. pr. Std. i West Hartlepool, nu er oppe paa 12/6d pr. Std. plus 8 pCt. »decasualisation«, eller ialt 13/6d pr. Std. Tillæget for decasualisation er fremkommet for at sikre Arbejderne en vis Ugeløn, naar de er uden Arbejde. Losningsprisen for Props udgjorde før Krigen 5/6d pr. Std., men nu er Prisen 7/6d plus 7½ pCt. plus Differencen mellem Timeløn og Løn ved Stykgodslosning, hvilket udgør ca. 1/6 d pr. Std. Hertil kommer 3 pCt. decasualisation paa hele Beløbet, hvorefter den totale Losningspris bliver 10/4d.

3 HVALKOGERIER UNDER BYGNING
I STORBRITANNIEN

Foruden det i *Dansk Søfarts Tidende* tidligere nævnte Hvalkogerier paa 20.500 Tons d.w., der bygges paa Harland & Wolffs Værft i Belfast for United Whalers Ltd. i London, og som skal leveres September 1946, oplyser Lloyds List nu, at to Hvalkogerier er kontraheret for britisk Regning (Salvesen og United Whalers) ved Furness Shipbuilding Co., Ltd., Haverton Hill on - Tees. De skal hver være paa 23.000 Tons d.w.

Da Manglen paa Fedtstoffer i Europa er meget prekær, er der givet særlig Tilladelse til Bygning af disse Skibe, og Meningen er, at de skal være færdige til næste Sæson. Kogerierne bliver udstyret saaledes, at alt af Hvalen kan udnyttes og behandles, saaledes vil Kødet blive tørret (dehydreret), saa det kan bruges til Menneskeføde.

TØNSBERGS HANDELSFLAADE

Ved Krigens Udbrud havde Tønsberg en Handelsflaade i Udenrigsfart paa 700.000 Tons d.w., heraf er ca. Halvdelen gaaet tabt ved Krigsforlis.

Den amerikanske Skibsfart efter Krigen.

U.S. Maritime Commission har nu meddelt en Række Detaillier vedrørende De forenede Staters Tonnagebehov i Fredstid. Ifølge »Svensk Flagg« peges der i Udredningen paa et Behov af omkring 5 Millioner Tons d. w. til forskellige Ruteforbindelser plus omkring 1 Million Tons d. w. i Trampskibe. Forslaget kræver, hedder det, en total amerikansk Handelsflaade, der skal være dobbelt saa stor, som den Landet disponerede over før Krigen. Den skal dog være noget mindre, end det Tal, som Admiral Land har arbejdet henimod.

Maritime Commissions Udredning anbefaler — ifølge Forhaandsmeddelelsen — blandt andet følgende 30 amerikanske Skibsruiter, betjent af de nævnte Selskaber med det angivne Antal Skibe.

Rute 1. Fra Atlanterhavshavne (Maine til Miami) til den sydamerikanske Østkyst (Argentina, Brasilien, Uruguay, Paraguay). Moore & McCormack med 12 til 15 Skibe, iberegnet 4—5 store Passagerskibe.

Rute 2. Fra Atlanterhavshavne til Sydamerikas Vestkyst (Pacific, Colombia, Ecuador, Peru, Chile). Grace Lines 14 Skibe, inkl. 3 Passagerskibe.

Rute 3. Fra Atlanterhavshavne til den mexikanske Golf (U. S. A.s Grænse til Yucutan). New York & Cuba Mail Service og Ore S. S. Co. med 7 Skibe, inkl. 2—3 Passagerskibe.

Rute 4. Fra Atlanterhavshavne til det karibiske Hav (Cuba, Haiti, Jamaica, San Domingo, de smaa Antiller, Sydamerikas Nordkyst, Centralamerikas Østkyst). United Fruit, Seatrain Lines, Waterman Steamsh. Corp., New York & Cuba Mail S. S. Co. med 80—100 Skibe.

Rute 5. Fra Nordatlantiske Havne til Storbritannien (England, Wales, Skotland, Nordirland og Eire). United States Line med 20 Skibe, inkl. 4 store Passagerskibe.

Rute 6. Fra Havne ved Nordatlanten til Østersøen (skandinaviske Havne, inkl. Grønland og Island, russiske Østersø- og Hvidehavshavne, Estland, Letland, Litauen og tyske Østersøhavne) American Scantic Lines med 14—16 Skibe.

Rute 7. Fra Havne ved Nordatlanten til Bremen—Hamburg (alle tyske Nordsøhavne) United States Lines med 10 Skibe.

Rute 8. Fra Havne ved Nordatlanten til Antwerpen—Rotterdam (alle belgiske og hollandske Havne) Black Diamond Lines med 8 Skibe.

Rute 9. Fra Havne ved Nordatlanten til franske Atlanterhavshavne (Bayonne til Dunkerque) United States Lines med 5 Skibe.

Rute 10. Fra Havne ved Nordatlanten til Middelhavs- og Sortehavshavne samt portugisiske og spanske Atlanterhavshavne. American Export Lines med 18 Skibe, inkl. 8 Passagerskibe.

Rute 11. Fra Havne i Sydatlanten til Nordeuropa (Storbritannien, Østersøområdet og Kontinentalhavnene) South Atlantic Steamship Co. med 6 Skibe.

Rute 12. Fra Atlanterhavshavne til det fjerne Østen

(Nordkina, Japan og russisk Asien, Sydkina, Taiwan, Filippinerne, Fransk Indokina og Thailand) American President Lines og Isthmian Steamship Corp. med 15—20 Skibe.

Rute 13. Fra Havne i Sydatlanten og Golfhavnene til Middelhavs- og Sortehavshavne, portugisiske og spanske Atlanterhavshavne) Lyke Bros. S. S. Co. med 8—10 Skibe.

Rute 14. Fra Atlanterhavs- og Golfhavne til Afrika Vestkyst (Fra Syd for Rabat i fransk Marokko til Kap Frio, Sydvestafrika, inkl. Funchal, de canariske og de kapverdiske Øer) American West Africa Lines med 5 Skibe.

Rute 15. Fra Atlanterhavs- og Golfhavne til Syd- og Østafrika. American South African Lines og Seas Sh. Co. med 16 Skibe, inkl. 4 for Trafik fra Golfhavne.

Rute 16. Fra Atlanterhavs- og Golfhavne til Australien og Ostindien (Australien New Zealand, New Guinea, Sydhavsøerne) American Pioneer Lines med 8—10 Skibe.

Rute 17. Fra Atlanterhavs- og Golfhavne til Straits Settlement og Hollandsk Ostindien (Malakka, Java, Sumatra, Borneo og Celebes) American President Lines og Isthmian St. Corp. med 14 Skibe.

Rute 18. Fra Atlanterhavs- og Golfhavne til Indien, den persiske Golf og Røde Havet (Havne ved Røde Havet, Indien, Ceylon og Burma og den persiske Golf, Iran og Arabien via Suez) American Export Lines og Isthmian S. Corp. med 14 Skibe.

Rute 19. Fra Golfhavne til det karibiske Hav og den mexikanske Golfs Kyst. Lykes Bros. St. Co., Seatrain Line, United Fruit Co. og Alcoa Steamsh. Co. med 30—40 Skibe.

Rute 20. Fra Golfhavne til Sydamerikas Vestkyst (Argentina, Brasilien, Uruguay og Paraguay) Mississippi Steamsh. Co. med 9 Skibe.

Rute 21. Fra Golfhavne til Nordeuropa (Storbritannien, Østersøområdet, Kontinentalhavnene) Lykes Bros. og Waterman Steamsh. Co. med 40 Skibe.

Rute 22. Fra Golfhavne til fjerne Østen (Nordkina, Japan, Russisk Asien, Sydkina, Taiwan, Filippinerne, Fransk Indokina og Thailand) American Pioneer Line med 10—15 Skibe.

Rute 23. Fra Pacific Havne til det karibiske Hav og den mexikanske Golf betjenes af Ruterne til Europa og Sydamerikas Østkyst.

Rute 24. Fra Pacific Havne til Sydamerikas Østkyst Moore & McCormack med 4—5 Skibe.

Rute 25. Fra Pacific Havne til Mexicos Vestkyst, Central- og Sydamerika, Grace Lines og United Fruit Co. med 4 Skibe.

Rute 26. Fra Pacific Havne til Nord- og Sydeuropa. United Fruit Co. og Isthmian Steamsh. Co. med 30—35 Skibe.

Rute 27. Fra Pacific Havne til Australien og Ostindien (Australien, New Zealand, New Guinea, Sydhavsøerne). Oceanic Steamsh. Co. med 8 Skibe.

Rute 28. Fra Pacific Havne til Strait Settlement (Hollandsk Ostindien, Indien, Persiske Golf, Røde Havet) American President Lines med 5—6 Skibe.

Rute 29. Fra Havne i Californien til Fjerne Østen (Nordkina, Japan, Russisk Asien, Sydkina, Taiwan, Filippinerne, Fransk Indokina og Thailand) American President Lines med 10 Skibe, inkl. 4 Passagerskibe.

Rute 30. Fra Havne i Washington og Oregon til Fjerne Østen. American Mail Steamsh. Co. med 6—8 Skibe.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Bestyrelsen for *Det danske Petroleums Aktieselskab*, hvis aarlige Generalforsamling finder Sted den 30. Juni paa Selskabets Kontor, Sankt Annæ Plads 13, meddeler følgende om Selskabets Regnskab for 1944:

Paa den almindelige Handel og Skibsfart har Selskabet haft et Tab paa 3,918,865 Kr. Ved Realisation af ældre Driftsmateriel, ved Refusion af tidligere betalte Skatter etc. er indtjent ialt 1.529.674 Kr. Ved endelig at medtage som Indtægt Beløbet for de siden Forlisene af Selskabes Ocean-Tankskibe i de forløbne Aar indtil 31. December 1944 hos Søkrigsforsikringen af Forsikringskravene godskrevne Renter 2,796,425 Kr. og den fra 1943 fremførte Saldo paa 593,917 Kr., fremkommer som Overskud til Generalforsamlingens Disposition ialt 1,001,150 Kr. Bestyrelsen vil foreslaa Generalforsamlingen heraf at anvende 816,000 Kr. til Udbetaling af 4 pCt. Dividende til Aktionærerne og at overføre Restbeløbet, 185,150 Kr. til næste Aars Regnskab.

I 1943 havde Selskabet paa almindelig Handel og Skibsfart et Underskud paa 465,315 Kr., men ved Reduktion af Vareserhverv var der indvundet 215,000 Kr., og iøvrigt indtjent 1,137,635 Kr., saaledes at Overskudet blev 887,320 Kr. Ved Forlis, Udrangering af Driftsmateriel og ved Refusion af tidligere betalte Skatter indgik 627,775 Kr., saaledes at der inklusive det overførte Beløb var til Disposition 1,909,917 Kr. Heraf benyttedes 816,000 Kr. til Udbetaling af 4 pCt. Dividende, ligesom i Aar, og 500,000 Kr. henlagdes til Reservekonto II, hvorefter Restbeløbet 593,917 Kr. overførtes til nyt Regnskab.

»SKANDINAVIA«

Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« holdt i sidste Uge Generalforsamling. Af Beretningen fremgik, at Præmieindtægten har været 47,1 Mill. Kr. mod 52,1 Mill. Kr. i 1943. Nedgangen skyldes manglende Afregninger fra Frankrig, Holland, Belgien og Italien. Saafremt Afregningen kunde have fundet Sted, vilde Totalpræmieindtægten have været endnu større end det foregaaende Aar. Selskabets Forretninger i de paagældende Lande er opretholdt og vil antagelig komme til Afregning i Aar.

Brandforsikringsforretningen, der er Selskabets største Branche, har for den direkte danske Forretnings Vedkommende ikke haft et fuldt tilfredsstillende Forløb. Med Hensyn til den indirekte udenlandske Forretning, som udgør ca. 80 pCt. af Totalforretningen, har det paa Grund af manglende Oplysninger været umuligt at opgøre et nogenlunde nøjagtigt Resultat. Der er derfor afsat runde Beløb til Præmie- og Skadesreserver.

Sø- og Transportforsikringen for Aargang 1942, som opgøres i det foreliggende Regnskab, viser et fuldt tilfredsstillende Resultat.

Smaabrancherne har til Trods for store Tab paa den danske Tyverforsikringsforretning kunnet give et Overskud.

Den indirekte Livsforsikring er forløbet godt, og Regnskabet for den direkte Livsforsikringsforretning balancerer, efter at der fra den indirekte Forretning er ydet et Tilskud paa 27.000 Kroner.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

Aarets tekniske Overskud udgør 1.362.499 Kr. Hertil kommer en Overførsel fra det foregaaende Aar paa 898.868 Kr., saaledes at Overskudssaldoen bliver 2.261.367 Kr. Heraf foreslaar Bestyrelsen henlagt 649.139 Kr. til Dispositionsfond, hvorved denne Fond atter kommer op paa 2 Mill. Kr. Til Sikkerhedsfond for direkte Livsforsikring henlægges 64.745 Kr. og til Bonusfond for direkte Livsforsikring 45.739 Kr. Endelig overføres til det næste Regnskabsaar 789.556 Kr. Med disse Henlæggelser udgør Selskabets Kapitalreserver, efter at der i Aar er afskrevet 649.139 Kr. paa Ejendomme — ialt 15.938.094 Kr. Til Aktionærernes 8 pCt.s Udbytte medgaar 640.000 Kr., og Tantiømen til Bestyrelsen er 72.187 Kr.

BALTICA: 8 PCT.

Assurance-Compagniet *Balticas* Regnskab for 1944 adviser et Overskud paa 1,077,143 Kr. ekskl. Overførsel fra forrige Aar. Desuden indeholder det særlige Regnskab for direkte Livsforsikring et yderligere Overskud paa 319,289 Kr., hvoraf 282,284 Kr. henlægges til de Forsikredes Bonusfond. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsættes til 554,880 Kr., svarende til 8 pCt. af den indbetalte Kapital, samt at 19,000 Kr. tillige med det tidligere reserverede Beløb paa 100,000 Kr. tilskrives den indbetalte Aktiekapital med tilsvarende Nedskrivning af Aktionærernes Hæftelser.

I 1943 udgjorde *Balticas* Overskud — efter at der var henlagt 250,000 Kr. til Disposition for kommende Aars Regnskaber — 1,200,903 Kr., foruden 415,081 Kr. fra Regnskabet for Livsforsikring. Der er saaledes i 1944 sket en væsentlig Nedgang i Overskuddet.

BALTISKE ASSURANDØRER: 8 PCT.

De baltiske Assurandørers Regnskab for 1944 viser et Overskud paa 200,593 Kr. ekskl. Overførsler fra forrige Aar. Bestyrelsen indstiller til Generalforsamlingen, at Udbyttet for det forløbne Regnskabsaar fastsættes til 81,600 Kr. svarende til 8 pCt. af den indbetalte Kapital, samt at 20,000 Kr. tilskrives den indbetalte Aktiekapital med tilsvarende Nedskrivning af Aktionærernes Hæftelser.

ANHOLT-KUTTER MINESPRÆNGT

Forrige Uge er Anholt-Kutteren »Jutlandia« stødt paa en Mine i Pakhusbugten ved Anholt. Kutteren blev fuldstændig splintret og de 6 omhordværende dræbtes alle. De omkomne er Skipper Carl Larsen, hans Broder, Viggo Larsen, Alfred Frederiksen, Svend Svendsen, Kurt Rasmussen og Egon Christensen. »Jutlandia« var gaaet ud for at assistere den bornholmske Kutter »Harriet«, der var gaaet paa Grund.

Et kort Stykke fra Land paa knapt tre Favne Vand løb »Jutlandia« paa en Mine. En frygtelig Eksplosion fulgte, og Baaden blev bogstaveligt totalt knust til Pindbrænde.

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Østbornholmske Dampskibsselskab

Selskabets Motorskib »Nordbornholm«, der blev bomberamt i Nexø Havn, kom forleden til Nordhavnsværftet for Reparation. Selskabets andet Motorskib »Østbornholm« ligger stadig kæntræt i Nexø Havn, men Svitzer er i Gang med Bjærgningen.

Rønne-Ruten

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 har af Statsbanerne chartret Damperen »Sverige« for Sommermaanederne. »Sverige« skal indsættes paa Ruten København-Rønne Søndag den 1ste Juli, og skal foretage 2 ugentlige Ture.

»Sverige« tilhørte tidligere Øresundsselskabet.

Beslaglagte Skibe atter fri

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Aarhus«, som Tyskerne beslaglagde og benyttede til Flygtningetransporterne, er atter overleveret til Selskabet.

Det norske Motorskib »Varteland«, der blev færdigbygget paa Nakskov Skibsværft og beslaglagt af Tyskerne, er ankommet til Københavns Havn og overgivet til det norske Rederi. En anden norsk Damper »Jupiter«, der ogsaa blev beslaglagt af Tyskerne, er ligeledes i Københavns Havn overgivet til det norske Rederi.

Storebælt-Færgerne

De tre Storebæltfærger, som Tyskerne stjal fra os, nemlig »Freia«, »Heimdals« og »Christian IX« er nu fundet oppe i Norge. »Christian IX« og »Freia« ligger i en Havn Nord for Narvik i Nordnorge og er begge i god Behold. »Heimdals«, der ligger i Bergen, er imidlertid blevet bomberamt, men Skaden er dog ikke større, end at Færgeren uden Vanskelighed kan repareres.

Nyt Inspektionsskib til Fiskeridirektoratet

Nakskov Skibsværft har under den tyske Besættelse i al Stilhed bygget et nyt Skib til Fiskeridirektoratet. Skibet, der har en Længde af 30 Meter, fik ved Søsætningen Navnet »Havmangen« og ventes til Nyborg i Slutningen af denne Maaned. »Havmangen« skal indsættes i Fiskerikontrollen i Stedet for den gamle »Falken«, der blev bygget i 1889.

Løbet udfor Havnegade atter frit

Efter godt en Maanedes Arbejde af Svitzers Folk er Løbet forbi Havnegade nu atter frit. Det tog kun nogle Dage at hæve »Japos«, der var sænket i den østlige Del af Løbet, men det varede over fire Uger at faa tætnet og hævet Vraget af det hollandske Motorskib »Wuri«, der stod paa Bunden nærmest Havnegade. »Wuri« ligger nu atter paa sin gamle Plads ved Kajen i Havnegade.

Færge-Overfarten til Sverige

Statsbanerne meddeler, at fra den 18. ds. vil der paa Malmø-Overfarten sejles paa alle Hverdage, og paa Helsingborg-Overfarten vil der fra den 25. ds. ligeledes sejles paa alle Hverdage.

Faldet over Bord og druknet

Rederiet »Progress« Damper »Absalon« kom forleden ind til Aalborg med Flaget paa halv Stang.

Paa Rejse fra Norge til Aalborg havde Skibet mistet Matros A. U. Jørgensen, der var hjemmehørende paa Endelave. Jørgensen var sammen med en anden Mand af Besætningen faldet over Bord, da Skibet var paa Vej ud af Oslofjorden; det lykkedes at redde Kammeraten, mens Jørgensen druknede.

Ø. K.-Danser dræbt i Bangkok

Forhenværende Skolebestyrer Rossel, Hjørring, har modtaget Meddelelse om at hans 40-aarige Søn Leo Hancke Rossel er omkommet under et Luftangreb paa Bangkok den 18. April. Afdøde var uddannet i Ø. K. og havde i 12 Aar været ansat i Bangkok.

Første Skib med Smør til England

Den første Last Smør til England fra Danmark siden den 9. April 1940, er ankommet til Newcastle. Det er den danske Damper »Meta«, der medbragte 1323 Tons Smør.

Udvidelse af Bergens mek. Værksted

Bergens mekaniske Værksted har genoptaget Planerne fra før Krigen om Udvidelse af de gamle Anlæg til et moderne Skibsværft. De tyske Anlæg, som blev bygget under Besættelsen, vil ikke kunne bruges, men man vil bygge to store Beddinger, som skal være i Stand til at tage Skibe paa op til 15.000 Tons. Det udvidede Værft skal beskæftige ca. 2000 Mand og vil blive et vigtigt Led i Genopbygningen af Norges Handelsflaade.

»Europa« og »Bremen«

Det tyske 50.000 Tons Passagerskib »Europa« skal snart sættes i Fart igen, men under amerikansk Flag. Søsterskibet »Bremen« sank under Krigen i Bremens Havn efter en Brand ombord.

Tankbaad til A. P. Møller

Fra Odense Staalskibsværft er til København ankommet Tankmotorskibet »Henning Mærsk« til A. P. Møllers Rederier. »Henning Mærsk«, der er paa 16.000 Tons d.w., skal til B. & W. for Bundmaling.

PERSONALIA

Afsked fra Fyrvæsenet

Marineministeriet har meddelt Fyrmester A. V. Arildso Afsked fra Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste paa Grund af Alder med Pension fra Udgangen af September.

75 Aar

Tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn P. C. Henriksen fyldte den 20. Juni 75 Aar. Kaptajn Henriksen, der sidst var Fører af S/S »Odin«, blev pensioneret i 1935.

70 Aar

Fyrskibsfører, Kaptajn August Jacobsen fyldte den 18. ds. 70 Aar og forlader med Maanedens Udgang Fyretaten efter godt 40 Aars Tjeneste. Efter Styrmandseksamen og Reserveløjtnantstjeneste i Marinen ansattes Jacobsen som Fyrassistent ved Sejerø i 1905. Efter flere Aars Tjeneste ved Landfyrene, senest som Fyrmester ved Helnæs Fyr, overgik Jacobsen i 1919 til Fyrskibstjenesten som Overstyrmand i Læsø Rende Fyrskib, i hvilket Skib han har virket, senest som Fyrskibsfører. Samtidig drev Kaptajn Jacobsen ved sin Hustrus Hjælp en af Fødeøen Læsøs største Gaarde, og desuden deltog han paa forskellig Maade i det offentlige Liv paa Øen, bl. a. som Kommunalrevisor.

60 Aar

Den 30. Juni fylder Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn E. Hein-Nielsen 60 Aar. Kaptajn Nielsen er Fører af S/S »Bergenus«.

*

Den 26. Juni fylder Fører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn J. W. Bærentzen 60 Aar.

25 Aars Jubilæum

Kaptajn L. Jørgensen fejrede den 18. Juni 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i Rederiet J. Lauritzen.

Grønlands Styrelse

Efter Indstilling af Grønlands Styrelse har Hans Majestæt Kongen under 6. Juni 1945 ifølge Ansøgning meddelt Skibsfører under Grønlands Styrelse Harry Lars Rosfeldt Afsked i Naade og med Pension paa Grund af Svagelighed fra 1. Juli 1945.

Officielt

I »Aktieselskabet Dansk-Engelsk Dampskibsselskab« af København er Medlem af Bestyrelsen og Forretningsfører H. A. Christensen afgaaet ved Døden. Fru Dagny Edith Christensen, Ryvangsallé 24, København, er indtraadt i Bestyrelsen. Medlem af Bestyrelsen S. H. Christensen er tiltraadt som Forretningsfører.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

HOOGENS NYHOLE

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværft«

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

till INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 21. Juni 1945.

Nr. 25.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet 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 Kvartalsabonnementet 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. Kvartalsabonnementet kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnementet. 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 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.

1028. Danmark. Bornholm N. Pynt. Hammeren Fyr atter tændt.

Position. c. 55° 17',2 N. 14° 45',8 E.

Detaller. Hammeren Fyr er atter tændt.

1029. Sverige. Bottniske Bugt. Afmærkning ved Neutralitetsløb inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/963 1945.

Positioner. *Ulvöarna*: c. 63° 00' N. 18° 40' E.

Luleå: c. 65° 35' N. 22° 09' E.

Detaller. Afmærkningen ved *Neutralitetslobet* er inddraget paa Strækningen: *Ulvöarna*—*Luleå*.

(U. f. s. Nr. 24/1612. Stockholm 1945.)

1030. Sverige. Bottniske Bugt. Skelleftehamn Indløb. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Den rødmaalede Stage med 1 opadvendt Kost paa 64° 39' 53" N. 21° 18' 10" E., S. for *Näsgrund*, er flyttet c. 50 m i Retning 120° til 64° 39' 52" N. 21° 18' 13" E. Sømærkets Topbetegnelse er samtidigt blevet forandret til 2 opadvendte Koste.

2. En rødmalet Stage med 1 nedadvendt Kost er udlagt paa 64° 39' 59" N. 21° 17' 57" E., W. for *Näsgrund*.

(U. f. s. Nr. 24/1613. Stockholm 1945.)

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

1031. (T). Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Dybde ved Bolværk aftaget.

Position. c. 56° 02',1 N. 12° 37',4 E.

Detaller. Dybden ved Bolværk i *Nordre Havn* i *Helsingør* Statshavn er aftaget til 6 m.

1032. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetønde genudlagt. Vintersømærke inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/504 1945 udgaar.

Position. c. 55° 04',2 N. 11° 18',4 E.

Detaller. Vejro Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

1033. Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 51/1673 1944 udgaar.

Position. c. 55° 12',5 N. 11° 05',6 E.

Detaller. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Vintersømærket er inddraget.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1034. Danmark. Graadyb. Torre Bjælke. Lystønde genudlagt.**

Tidligere E. f. S. Nr. 14/757 1945 udgaar.

Position. 55° 27' 21" N. 8° 18' 30" E.

Detaller. Den midlertidigt udlagte, hvidmalede Lystønde udfor Tilsandingen ved Torre Bjælke er atter udlagt paa Plads.

1035. England. Themsens Munding. Vragtønde ombyttet med Vraglystønde.

Position. c. 51° 28',8 N. 0° 51',5 E.

Detaller. Vragtønden paa ovennævnte Plads er ombyttet med en grøn Kuglelystønde, der viser grønt Et-Blink hver 10^s. Lystønden ligger umiddelbart E. for et Vrag.
(U. f. s. Nr. 24/1621. Stockholm 1945.)

1036. England. Lowestoft Anduvning. Afmærkning forandret.

Position. Se nedenfor.

1. *Detaller.* a) *NE. Newcome* Tønde er flyttet til c. 0,3 Sm E. for sin tidligere Plads og ligger nu paa 52° 27' 58" N. 1° 48' 21" E.

b) *E. Newcome* Lystønde er flyttet c. 0,6 Sm mod NE. og ligger nu paa 52° 27' 36" N. 1° 49' 30" E.

Ovennævnte Afmærkning er flyttet, da *Newcome Sand* har forskudt sig mod N. og mod E.

2. *Detaller.* I. *Holm Sand* har forskudt sig mod S. og mod W. En rød- og hvidstribet Stumtønde, *SW. Holm*, er udlagt paa 52° 28' 57" N. 1° 47' 15" E.

II. En 4,9 m Grund er fundet umiddelbart E. for ovennævnte Stumtønde.
(U. f. s. Nr. 24/1622. Stockholm 1945.)

1037. Skotland. Buddo Ness. Skydemaalsflaade og Sømærke udlagt.

Position. *Boghall* Skorsten: 56° 18' 40" N. 2° 39' 55" W.

Detaller. 1. En graamalet Skydemaalsflaade med Overbygning er udlagt 1,75 Sm 315° fra ovennævnte Skorsten.

2. En firkantet Tønde er udlagt ½ Kabellængde 168° fra Maalflaaden.

(U. f. s. Nr. 24/1623. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1038. England S.-Kyst. Portsmouth Anduvning. Solent Anduvning. Oplysning om forbudte Omraader.**

1. *Positioner.* a) Signalstationen og Flagstangen: 50° 46' 30" N. 1° 08' 00" W.

b) Undervandssignalstationen: 50° 47' 20" N. 1° 06' 40" W.

c) *Round Tower* Flagstang: 50° 47' 25" N. 1° 06' 25" W.

d) *South Parade Pier* E.-lige Fyr: 50° 46' 40" N. 1° 04' 25" W.

e) — — — Baake: 50° 45' 15" N. 1° 04' 00" W.

- f) *Horse Sand Fort*: 50° 45' 00" N. 1° 04' 15" W.
 g) *Outer Spit Lystønde*: 50° 45' 35" N. 1° 05' 25" W.
 h) *Spit Sand Fort*: 50° 46' 10" N. 1° 05' 50" W.

Detaller. Det er forbudt at ankre og at trawle inden for et Omraade, der begrænses af en Linie, der fra Punkt a) gaa i NØ.-lig Retning langs Kysten til Punkt b), derefter i Retning 65° til Punkt c), derefter mod SE. og E. langs Kysten til et Punkt 0,265 Sm 61° fra Punkt d), derefter i Retning 178° til et Punkt 0,018 Sm 178° fra Punkt e), derefter i Retning 216° til Punkt f), derefter i Retning 307° til Punkt g), derefter i Retning 338° til Punkt h) og endelig i Retning 282° til Udgangspunktet a).

2. *Positioner.* a) 50° 47' 05" N. 1° 06' 15" W.
 b) 50° 47' 00" N. 1° 06' 00" W.
 c) 50° 46' 50" N. 1° 05' 50" W.
 d) 50° 46' 30" N. 1° 06' 25" W.
 e) 50° 41' 00" N. 1° 37' 00" W.

Detaller. De forbudte Omraader i Nærheden af ovennævnte Pladser ophæves.

(U. f. s. Nr. 24/1624. Stockholm 1945.)

1039. England S.-Kyst. Portsmouth Anduvning. Nyt Fyr tændt.

Position. 50° 46' 25" N. 1° 08' 20" W.

Detaller. Et Fyr, der viser grønt, fast Lys, er tændt paa ovennævnte Plads paa *Gillicker Fort* Flagstang. Synsvidde: 3 Sm.

(U. f. s. Nr. 24/1625. Stockholm 1945.)

1040. England S.-Kyst. Whitsand Bay. Vrag.

Position. Rame Chapel: 50° 18' 50" N. 4° 13' 20" W.

Detaller. Et Vrag er strandet 1,16 Sm 311° fra ovennævnte Plads. Master og Skorsten er over Vandet.

(U. f. s. Nr. 24/1626. Stockholm 1945.)

1041. Skotland W.-Kyst. Kyles of Bute. Spærret Sejllob frigivet.

Position. c. 55° 56' N. 5° 11' W.

Detaller. Løbet mellem *Eilean Buidhe* og *Eilean Fraoich* samt Kysten af *Argyllshire*, som har været spærret fra Solnedgang til Solopgang, er atter frigivet.

(U. f. s. Nr. 24/1627. Stockholm 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1042. Afrika W.-Kyst. Forcados Flodens Indløb. Dybde aftaget.

Position. 5° 24' 50" N. 5° 13' 05" E.

Detaller. Dybden er aftaget i Nærheden af ovennævnte Plads, hvor der er fundet c. 3,3 m Vand.

(U. f. s. Nr. 24/1628. Stockholm 1945.)

1043. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Boston Havn Anduvning. Vraglystønde udlagt.

Position. The Graves Fyr: c. 42° 22' N. 70° 52' W.

Detaller. En sort og rød, vandret sribet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, er udlagt paa ovennævnte Plads ved et sunket Vrag.

(U. f. s. Nr. 24/1629. Stockholm 1945.)

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

1044. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Pensacola Bay Indsejling. Fyr tændt.

Position. 30° 20' 10" N. 87° 18' 40" W.

Detaller. Et Fyr, der viser rødt Hurtigblink, 120 Blink hvert 1^m, er tændt i c. 11,3 m Øjehøjdepaa det med c. 10,7 m Øjehøjde paa ovennævnte Plads værende hvide, faste Fyr.

(U. f. s. Nr. 24/1631. Stockholm 1945.)

1045. Argentina. Cabo Raso W. Fyr tændt.*Position.* c. 44° 20',5 S. 65° 15',5 W.*Detaller.* Et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3^s, er tændt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 27,7 m. Synsvidden: 15 Sm. Hvidt, 7,9 m højt Gittertaarn og et lille Hus med røde Striber.

(U. f. s. Nr. 24/1632. Stockholm 1945.)

1046. Argentina. Isla Tova. Fyr tændt.*Position.* 45° 05' 45" S. 66° 00' 10" W.*Detaller.* Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s, er tændt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 49,7 m. Synsvidde: 13 Sm. Firkantet Gitterværksbygning, hvis øverste Del er sort, den nederste hvid.

(U. f. s. Nr. 24/1633. Stockholm 1945.)

1047. Forenede Stater i Nord-Amerika. Washington. Rosario Strait Anduvning. Øvelsesomraade for Undervandsbaade. Forbudt Omraade.*Position.* c. 48° 24' N. 122° 40' W.*Detaller.* 1. Et Øvelsesomraade for Undervandsbaade er oprettet ved *Rosario Strait* Anduvning. Omraadet begrænses af en Linie, der fra ovennævnte Punkt gaar i Retning 270° til Meridianen 123° 03' W., derpaa i Retning 180° til 48° 17' N. og endelig i Retning 90° til *Whidbey Island*.2. Det forbudte Omraade begrænses af en Linie, der gaar 1,9 Sm i Retning 270°, derpaa i Retning 225° til *Minor Island* Fyr og endelig i Retning 162° til *Partridge Point*.

(U. f. s. Nr. 24/1639. Stockholm 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1048. Italien. Livorno Anduvning. Dybdeforandringer.***Position.* *Torre della Meloria*: 43° 32' 50" N. 10° 13' 10" E.*Detaller.* Følgende Dybder er fundet paa vedføjede Pladser:

a)	6,4 m:	3,26 Sm	350°	fra	ovennævnte	Plads.
b)	6,9 m:	1,70	—	59°	-	—
c)	7,3 m:	2,20	—	73°	-	—
d)	10,1 m:	2,23	—	83°	-	—
e)	10,1 m:	2,02	—	83½°	-	—
f)	9,1 m:	1,50	—	100°	-	—

(U. f. s. Nr. 24/1634. Stockholm 1945.)

1049. Malta. Kemmuna Anduvning. Sømærke udlagt.*Position.* *Torri Mgarr ish Shani*: 36° 01' 00" N. 14° 16' 30" E.*Detaller.* En sort, cylindrisk Tønde er udlagt 1,59 Sm 152° fra ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 24/1635. Stockholm 1945.)

1050. Tunis. Fyrbelysning forandret.1. *Position.* S-lige Yderende af den fritliggende Bølgebryder i *Bizerte*: 37° 16' 30" N. 9° 53' 50" E.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads har faaet Synsvidden forøget til 8 Sm.2. *Position.* *Grand Jetty* Yderende: 35° 49' 30" N. 10° 39' 30" E.*Detaller.* a) Fyret paa ovennævnte Plads er ødelagt.

b) Fyret c. 0,2 Sm W. for ovennævnte Plads er ødelagt.

3. *Position.* *La Goulette* N.-Moles Hoved: 36° 48' 30" N. 10° 18' 40" E.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 12,5 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyret lyser imellem Pejlingerne 215° og 35°.4. *Position.* c. 0,2 Sm NW. for sidstnævnte Fyr.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads er nedlagt.

(U. f. s. Nr. 24/1636. Stockholm 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1051. Danmark. Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 19/884 1945 udgaar.

Detaller. A. Vejrmedlinger fra *Meteorologisk Institut* udsendes indtil videre dagligt over *Statsradiofonien*

1) Kl. c. 1230,

2) - 1830.

Udsendelsen Kl. c. 1230 foretages efter Afslutning af Radioavisen.

B. *Stormvarsel.* Naar Forholdene kræver det, vil der blive udsendt Stormvarsel over *Statsradiofonien* Kl. 1228, d. v. s. 2 Minutter før Radioavisen.

Eventuelle Meldinger om Stormvarsel udsendes tillige i Tilslutning til de normale, daglige Vejrmedlinger.

1052. Rettelser til E. f. S.

E. f. S. Nr. 22/951 1945:

Punkt d, 3: Positionen rettes til: 59° 07' N. 7° 10' W.

Punkt f: Ordene „W. for Linien“ rettes til „E. for Linien.“

(N. t. M. Nr. 1357. London 1945.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1053. Danmark. Kattegat. Kikhavn. Radiofyr nedlagt.

Position. c. 55° 58',9 N. 11° 52',9 E.

Detaller. *Kikhavn* Radiofyr er nedlagt.

Kort Nr. 116 B, 116, 102, 130 og 100.

Publikationer. Danske Lods II, Side 156 og 216. Fyr.-Fort. Nr. 2036.

1054. Danmark. Isefjord. Hundested. Radiofyr nedlagt.

Position. c. 55° 57',9 N. 11° 50',8 E.

Detaller. *Hundested* Radiofyr er nedlagt.

Kort Nr. 116 B, 116, 102, 103, 130 og 100.

Publikationer. Danske Lods II, Side 164. Havnelods, Side 103. Fyr.-Fort. Nr. 287 og Nr. 2035.

1055. Sverige. Kattegat og Skagerrak. Radiopejlstationer atter i Virksomhed.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Radiopejlstationerne *Morup* paa c. 56° 55',9 N. 12° 21',5 E., *Vinga* paa c. 57° 38',0 N. 11° 36',1 E. og *Hällö* paa c. 58° 20',1 N. 11° 13',0 E. er atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 25/1719. Stockholm 1945.)

1056. Sverige. Skagerrak. Lysekil. Minefanger inddraget. Sejllob atter aabnet for Sejlads.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/445 1945 udgaar.

Position. c. 58° 16',7 N. 11° 25',2 E.

Detaller. Minefangeren, der var udlagt for drivende Miner i Sundet mellem *Skeppsholmen* og *Stängehuvud* Halvø, det saakaldte *Gapet*, i *Lysekil* N.-lige Havn, er inddraget, hvorefter Sundet atter er aabent for Sejlads.

(U. f. s. Nr. 25/1669. Stockholm 1945.)

1057. (T). Sverige. Skagerrak. Strömstad. Fyr midlertidigt slukket.

Tidspunkt. 20. Juni—10. Juli 1945.

Position. c. 58° 56' N. 11° 09' E.

Detaller. Strömstad Fyr vil i ovennævnte Tid holdes slukket paa Grund af Reparationsarbejder.

(U. f. s. Nr. 25/1670. Stockholm 1945.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1058. (T). Grønland Vestkyst. Færingehavnen. Sâtut. Fyr midlertidigt fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/2142 1939.

Position. 63° 41' 54" N. 51° 36' 14" W.

Detaller. Sâtut Fyr, W. for Færingehavnen, er midlertidigt fjernet.

1059. (T). Grønland W.-Kyst. Godthaab Anduvning. Koekoerne. Midlertidigt Fyr opført.

Position. Avatdleq, NW.-lige Koekoer: c. 64° 02',4 N. 52° 11',0 W.

Detaller. Ved Indløbet til Godthaabsfjorden er paa Koekoerne opført et Fyr. Der foreligger imidlertid ingen Oplysninger om Fyrets Karakter og nøjagtige Position.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1060. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af forskellige i Medfør af Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 udstedte Bekendtgørelser.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/152, 2/228, 2/230 og 2/238 1945 udgaar.

Detaller. Justitsministeriet har under den 12. Juni 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

Efternævnte af Justitsministeriet i Henhold til Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for Overtrædelse af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen, jfr. Lov Nr. 206 af 9. Maj 1942, udstedte Bekendtgørelser ophæves herved:

1. Bekendtgørelse Nr. 411 af 13. Oktober 1942 om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Oddesundbroen*.
2. Bekendtgørelse Nr. 209 af 7. April 1943 om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Aggersundbroen*.
3. Bekendtgørelse Nr. 275 af 4. Juni 1943 om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved Broerne mellem *Aalborg* og *Nørre-Sundby*.
4. Bekendtgørelse Nr. 360 af 14. Juli 1943 om midlertidigt Forbud mod Sejlads ved *Masnedsundbroen*.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

1061. Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse. Indberetninger om drivende Miner og andre Farer for Sejladsen.

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

1062. Danmark. Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.

Skibe i Søen, som maatte observere Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande, anmodes om at afgive Meddelelse desangaaende som Telegram til Marineministeriet over dansk Signal- eller Kystradiostation. Telegrammet vil uden Omkostning for Afsenderen blive befordret til Marineministeriet, naar det sendes under Adresse „Marine København“.

- 1063. Island. Fyrbelysning og Radiotaagesignaler genoptaget.**
Detaller. Fyrbelysning og Udsendelse af Radiotaagesignaler ved *Islands* Kyster er genoptaget.
 (U. f. s. Nr. 25/1714. Stockholm 1945.)
- 1064. Middelhavet og Sorte Hav. Fyrbelysning genoptaget.**
Detaller. Fyrbelysningen ved Kysterne i *Middelhavet* og *Sorte Hav* er genoptaget. Man gør dog opmærksom paa, at i den nærmeste Tid kan forskellige Fyr være slukket eller forandret, uden at der er udsendt Meddelelse herom.
 (U. f. s. Nr. 25/1715. Stockholm 1945.)
- 1065. Storbritannien. Fyrbelysning og Taagesignaler genoptaget.**
Detaller. Fyrbelysningen og Taagesignaleringen ved *Storbritanniens* Kyster er genoptaget i sædvanligt Omfang med faa Undtagelser.
 (U. f. s. Nr. 25/1713. Stockholm 1945.)
- 1066. (T). Sverige. Falsterbokanal. Midlertidigt Lodsfarvand.**
Detaller. For Lodsning gennem *Falsterbokanal* er oprettet følgende midlertidige Lodsfarvand:
Öresund södra Lodsplads: Fra Søen udfor *Falsterbokanalens* S.-lige Moler gennem Kanalen til Søen udfor *Falsterbokanalens* N.-lige Moler eller omvendt.
 (U. f. s. Nr. 25/1710. Stockholm 1945.)

Ekstra-Tillæg.

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

- 1067. Sverige. Sundet. Afmærkede Sejlruiter. Vagtskibe inddraget.**
Tidligere E. f. S. Nr. 23/956 1945 udgaar.
 — Nr. 1/143 1945, Punkt VI.
Position. Fyrskib *Nr. 17*: c. 55° 28',5 N. 12° 53',2 E.
 — *Nr. 28*: c. 55° 22',0 N. 12° 59',0 E.
Detaller: De som Vagtskibe for den *svenske* Søfartskontrol i *Höllviken* og *Kämpingebukten* udlagte Fyrskibe *Nr. 17* og *Nr. 28* er inddraget.
 (U. f. s. Nr. 25/1726. Stockholm 1945.)
- 1068. (T). Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Skodsbøl Forfyr midlertidigt slukket.**
Position. c. 54° 53',6 N. 9° 38',6 E.
Detaller. *Skodsbøl* Forfyr er slukket. Det vil snarest atter blive tændt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1069. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Fyr og Taagesignaler.**
Tidligere E. f. S. Nr. 2/193, 2/199, 3/408, 16/788 og 19/881 1945 udgaar.
Position. *Aarhus*: c. 56° 09' N. 10° 13' E.
Detaller. Samtlige Fyr og Taagesignaler ved *Aarhus* Havn er nu atter i Virksomhed med Undtagelse af
 1) Taagesignalet med elektrisk Triangel ved Fyret paa *Østre-Moles* Hoved og
 2) *Aarhus* Radiofyr.

1070. Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn. Netspærring og Miner fjernet.

Position. Frederikshavn: c. 57° 26',1 N. 10° 32',9 E.

Detaller. Netspærringen og Minerne, der var udlagt i *Frederikshavns Havn*, er fjernet.

1071. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Dybde midlertidigt aftaget.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/695 1945 udgaar.

Position. c. 56° 42',4 N. 8° 13',6 E.

Detaller. Umiddelbart inden for Mundingen af *Tyborøn Havn* er sket en Tilsanding, saaledes at Vanddybden inden for den S.-lige Del af Havneindløbet er 3,5 m og inden for den N.-lige Del 3,8 m.

Uden for Havnemundingen er Vanddybden i Indsejlingsretningen overalt mindst 5,0 m.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1072. Sverige. Stockholms Havn. Afspærringsbestemmelser for visse Havneomraader ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/338 og 2/339 1945 udgaar.

Detaller. De tidligere meddelte Bestemmelser for Adgang til visse Dele af *Stockholms Havn* er ophævet med Undtagelse af følgende:

1. *Louddshammen:* Det er uvedkommende forbudt af betræde det indhegnede Havneomraade, at fotografere Dele deraf eller at fotografere inden for Havneomraadet eller iøvrigt at udfærdige Afbildninger eller Beskrivelser deraf eller derfra; endvidere er det forbudt at være i Besiddelse af Sprængstoffer inden for Havnens Omraade.
2. *Skeppsbron:* Det er uvedkommende forbudt af betræde det indhegnede Omraade.

(U. f. s. Nr. 25/1709. Stockholm 1945.)

1073. Sverige. Bestemmelser vedrørende Passage af Skibe, der er beskæftiget med Minestrygning.

Detaller. Det er forbudt at passere ind imellem Skibe, der hører til den *svenske* Orlogsmarine, og som udfører Minestrygning; uden bydende Nødvendighed maa man heller ikke passere ind imellem andre *svenske* Orlogsfartøjer, der befinder sig i Formation under Gang.

Svenske Skibe, der er beskæftiget med Magnetminestrygning, fører om *D a g e n* paa Toppen af Masten eller i Forstavnen det internationale Signalflag *Z* over 1 sort Ballon og om *N a t t e n* et grønt Lys over et hvidt Lys, begge synlige hele Horisonten rundt og anbragt paa et saadant Sted, at de ikke kan forveksles med andre Signallys.

Skibe, der fører ovennævnte Signaler, bør man ikke passere i mindre Afstand end 300 m.

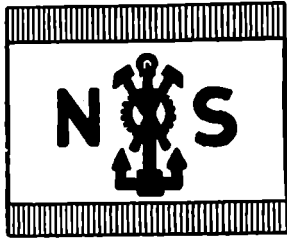
Skibe, der er beskæftiget med anden Slags Minestrygning, fører om *D a g e n* en blaa Vimpel paa Toppen af Masten eller i Forstavnen; om *N a t t e n* afgiver de røde Blink mod Skibe, der nærmer sig.

(U. f. s. Nr. 25/1725. Stockholm 1945.)

DANSK SØFARTS TIDENDE



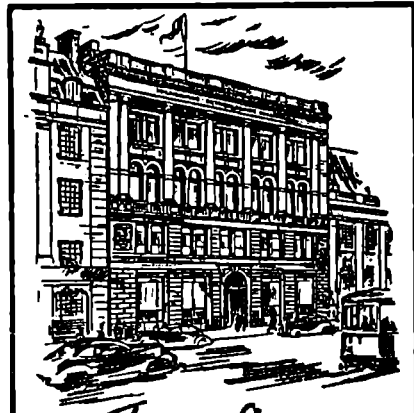
ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



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*

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

Vacuum Oil Company ^{A/s}

Smøreliespecialister

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

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 » »

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s**HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**EINAR SCHMITH**

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlang *U. Katalog*

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 24

FREDAG 29. JUNI 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VERDENSHANDELEN

Genopbygningen af Verdenshandelen beror bl. a. paa en Reduktion af Handelsskrankerne, og det er derfor af stor Interesse at erfare, at De forenede Stater er gaaet i Spidsen paa dette Omraade, idet Kongressen har vedtaget Loven om Forlængelse af reciproke Handelsaftaler for tre Aar og givet Regeringen Fuldmagt til at sænke Toldafgifterne med op til 50 % i Forhold til de Satsler, der var gældende den 1. Januar.

De forenede Stater har derved tilkendegivet sin kommende økonomiske Politik over for Verden og tydeligt sagt, at kun ved Reducering af Handelsskrankerne kan Grunden lægges til en udvidet Verdenshandel og en effektiv Valutastabilisering.

Men De forenede Stater alene kan ikke skabe økonomisk og finansielt Samarbejde i Verden, de øvrige store Lande maa følge Eksemplet, og Udsigterne her til synes i alt Fald i Øjeblikket ikke at være særlig gode. England og dets Dominions Stilling bliver sikkert af afgørende Betydning. De konservative i England synes at holde fast ved en vis Protektionisme, og Arbejderpartiet prædiker en Socialisme, som gaar ud paa statsdirigeret Eksport og Import. Hvad Rusland angaar, har Sovjetunionen i en lang Række Aar praktiseret dette System og tænker sikkert ikke et Øjeblik paa at opgive det til Fordel for fri Foretagsomhed. Hvad det europæiske Kontinent angaar, da er dette for Tiden saa svært ødelagt af Krigen, og dets Industrier i en saadan Tilstand, at man sikkert i mange af Landene ikke kan tænke sig foreløbig at tage Risikoen af en fri Konkurrence med Amerikas vældige finansielle og industrielle Overskud.

Det internationale Handelskammer vil imidlertid behandle disse Spørgsmaal paa sit Møde i London i August, og man taler allerede om en stor økonomisk Verdenskonference i August næste Aar.

NORDENS REDERE BØR HOLDE SAMMEN

Ved Sveriges Ångfartygs Assuransförenings Generalforsamling fornylig holdt Formanden, Generalkonsul Gunnar Carlsson, en Tale vedrørende Skibsfartspoolen og dens Indvirken paa svensk Søfart.

Generalkonsulen henvendte sig derefter til de norske og danske Gæster og gav Udtryk for sin bestemte Overbevisning om, at de skandinaviske Rederiorganisationers ledende Mænd havde et stort og betydningsfuldt Felt for Samarbejde til Beskyttelse af nuværende og fremtidige Interesser. De skandinaviske Rederisammenslutninger har tidligere vist sig at være Faktorer, som man maatte regne med i de internationale Raadslagninger. Fra svensk Side, sagde Taleren, findes et meget stærkt Ønske om, at vi atter skulde komme tilbage hertil, og jeg haaber, at dette Ønske skal finde Genklang hos de norske og danske Redere, som forhaabentlig meget snart igen vil kunne overtage Ledelsen af deres Landes Søfart. Enige staar vi stærke, af Misundelse og indbyrdes Mistro skabes Uenighed, som gør os alle svage, og vi kan let komme i den Stilling, at den ene spilles ud mod den anden.

Den svenske Tonnages Igangsættelse er beklageligt nok i høj Grad blevet forsinket og besværliggjort af

et britisk Kontrolsystem vedrørende Besætninger, Laster og Passagerer af et Omfang, der karakteriseredes af Taleren som en Bureaukratiets Triumf, muliggjort udelukkende ved at se bort fra de praktiske Livs enkleste Krav og Fordringer. Heldigvis synes der nu ved kraftig Indsigelse fra svensk Side at komme visse Lempelser i Stand, men betydelige Forsinkelser med tilhørende store Omkostninger er allerede foraarsaget.

Hvad man i denne Sammenhæng ikke maa se bort fra, er den Fare, som ligger i, at denne Kontrol af svensk Handel og Søfart fra Stormagternes Side skal blive en permanent Institution med helt andre Maal end de, der var Mening, da denne Kontrol i sin Tid blev indført under Krigen. Paa dette Punkt maa vi paa det bestemteste reagere, sagde Generalkonsulen, og i dette Spørgsmaal findes der heldigvis ingen delte Meninger mellem den svenske Statsmagt og Næringslivet.

Generalkonsul Carlsson paapegede, at han ved tidligere Lejligheder i de senere Aar har fremhævet, at det sikkert ikke vilde komme til at vare saa forfærdeligt længe efter Fredsslutningen, førend den svenske Skibsfart vilde faa betydelige Besværligheder at kæmpe med. Det synes imidlertid, sagde Taleren, som om Spaadommen skulde gaa i Opfyldelse tidligere end ventet. Besværlighederne er allerede nu store, de vil blive værre, eftersom de af Krigen foraarsagede Transporter i Verden formindskes, og de vil komme til at naa Højdepunktet, naar vi igen kommer til at leve i en fredelig Verden. Da vil den Overskudstonnage, som nu findes, gøre sig gældende og nødvendigvis føre til en Situation, som man rigtignok fra visse Hold tror at kunne overvinde ved Hjælp af kunstige Midler, men som jeg for min Del tror, at man vil komme til at kæmpe sig igennem paa samme Maade, som alle lignende Kriser altid har maattet gennemkæmpes, d. v. s. gennem en Kamp, hvor den svage bliver slaaet ud, og den stærke lever videre.

Til denne Kamp, der kan komme før, end vi aner, gør vi klogest i at ruste os i god Tid. Kampens Udgang vil bero paa saa mange Forhold i Verden, som vi i Dag hverken har Overblik over ej heller kan forudse, men hvis ikke alt for store Omvæltninger finder Sted, og hvis man tør gaa ud fra, at Forholdene i Verden i det mindste i Hovedsagen vil blive som i Førkrigstiden, tør man dog sige, at den svenske Rederiering med en vis Tillid vil kunne imødesee den Tid.

ENGELSK SKIBSBYGNING

Finacial Times' oplyser, at England maa bygge ca. 6 Mill. Tons for at bringe Handelsflaaden op igen paa samme Størrelse som før Krigen. Ved Clyden regner man derfor med fuld Beskæftigelse 10 Aar frem i Tiden.

Som et Udtryk for de engelske Rederes Politik i de kommende Aar, omtaler Bladet til Eks. Clan-Linien. Denne Linies Leder, Lord Rotherwicl, har erklæret, at Rederiet foreløbig vil bygge et begrænset Antal Skibe og udsætte det fuldstændige Fornyelsesprogram, indtil Situationen m. H. t. Byggepriser bliver mere afklaret. Heri ligger, at man ventet, at disse bliver lavere, end de nu er.

MINDEGUDSTJENESTE FOR DE SØFARENDE

Marineministeriets og Søfartsministeriets Mindegudstjeneste for krigsforliste Søfarende i Holmens Kirke Torsdag i sidste Uge blev en meget smuk og hjertegribende Højtidelighed.

Kirken var smykket med røde Valmuer, hvide Margueriter, blaa Kornblomster og en Mængde grønne Planter. Foran Alteret var et stort Dannebrogslag udbredt. Kirken var fyldt til sidste Plads af indbudte Gæster og Paarørende til mange Hundrede Søfarende, der i Krigsaarene er gaaet ned med deres Skibe. Til højre for Alteret var der reserveret Plads for Kongefamilien, og til venstre havde de fremmede Diplomater Plads.

Foruden Kongen og Dronningen saa man Kronprinsparret, Prins Knud og Prinsesse Caroline Mathilde, Prinsesserne Thyra, Aage og Margaretha, Prins Aksel og Prinsesse Ingeborg. Den danske Regering var repræsenteret ved Forsvarsminister Ole Bjørn Kraft og Handelsminister Fibiger. Fra Søfartsministeriet saa man Departementschef Jespersen og Afdelingschef Ove Nielsen. Blandt de indbudte Gæster var Cheferne for Søværnkommandoen og Generalkommandoen, Viceadmiral Vedel og Generalløjtnant Gørtz, Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør Korbjerg, Skibsrederne Harhoff og T. C. Christensen, Direktør Maegaard, Skibsreder Erik B. Kromann, Direktør Grube, Søfartsorganisationernes Formænd eller Forretningsførere: Kaptajn Hagedberg, Forretningsfører Christiansen, Maskinmester K. A. Rasmussen, Sekretær J. Madsen, Forretningsfører P. Jensen og Forbundsformændene Th. Laurson og Georg Hegner. Endvidere saas mange Repræsentanter for Institutioner og Organisationer, der har Tilknytning til Søfarten.

Efter Salmen »Befal du dine Veje« læste Søndagspræsten, Pastor Eilschou-Holm, en for Dagen særligt affattet Indgangsbøn samt den Hellige Skriffs Beretning om, hvorledes Jesus stilledes Stormen paa Havet og Ordene i Johannes' Aabenbaring om, hvordan »Havet afgav de Døde, som var i det«.

Man sang derefter »O Helligaand, mit Hjerte, hvorpaa Holmens Provst, Dr. theol. Michael Neien-dam, talte:

»Landsmænd, vi mødes i Dag her i vor Flaades nationale Helligdom for at mindes og takke vore Helte. Denne Højtid er gennemvædet af Taarer, thi det er de brudte Haabs Mindehøjtid. I vor Krigshistorie er Kapitlet om de krigsforliste et bittert Kapitel med en bred Sørgeland omkring, og vi bøjer os i dyb Ærbødighed for dem, hvem Sorgens Tyngde naaede. Men det er ogsaa en Hæderens og en Haabets Højtid. For Gud bliver ingen borte. Vor Herre selv bevarer hver synkende Sjæl, og ingen staar Gud nærmere end Sø-mændene; Sø-mænd var de fleste af hans Apostle.

Danmarks geografiske Beliggenhed og Landets Resourcer har medført, at hvert Slægtled af vort Folk har kunnet sætte som Motto for sit Virke det gamle latinske Ord: »navigare necesse est« — sejles maa der! I Forhold til sit Indbyggerantal har Danmark en større Import og Eksport end noget andet Land, og derfor maa der sejles. Allerede før den 9. April oprettede vore Søfarende Forbindelser med fremmede Lande for at skaffe Forsyninger frem. Det var et Dødsens farligt Job, men det maatte gøres.

Da vi selv kom under den haarde Haand, og Censuren lagde sin Næve over vor Mund, var vore Søfarende de første, der placerede os i de Allieredes Bevidsthed. Det er den Hæder og Tak, de skal have i Dag, og I, som er samlet her, skal tage imod den. Deres Indsats har dannet Grundlaget for hele den goodwill og den høje Vurdering, der er blevet os til Del.

Lad os hædre vore savnede, vore uforfærdede Søfarende, der gav deres Liv for, at et frit Dannebrog

kunde vaje over Havene og over vort Land, ved i Stilhed at mindes deres Heltedåd for Danmark«.

Alle rejste sig og blev staaende i dyb Stilhed. Provst Neien-dam bad derefter Fadervor og sluttede: »Gud bevare Kongen, Gud bevare Fædrelandet, Gud bevare vore Søfolk paa Havene og i Havne!«

Efter Salmen »Nærmere, Gud, til Dig« lyste Pastor Eilschou-Holm Velsignelsen, og staaende sang alle: »Kongernes Konge«. Til sidst spillede Hartmanns Sørgemarch over Thørvaldsen.

SKIBSSALGSMARKEDET I ENGLAND

Firmaet Suenson & Jespersen har fra en af sine gamle Forbindelser i England modtaget en Række interessante Oplysninger om Skibssalgsmarkedet i England.

Second hand Markedet har i et Aarstid været yderst roligt og med større Udbud end Efterspørgsel. Enhver Handel, selv mellem britiske Redere indbyrdes, er afhængig af Krigstransportministeriets Godkendelse, og man øjner ikke den mindste Mulighed for, at der indenfor en overskuelig Tid vil blive givet Tilladelse til at overføre Skibe fra britisk til fremmed Register.

Prisniveauet ligger ellers som nedennævnte Eksempler udviser:

M.S. »Hampshire Coast«, bygget 1937, 650 Tons d.w., solgt i Maj 1945 for £ 25.750.

S.S. »Raloo«, bygget 1919, 2050 Tons d.w., solgt i Marts 1945 for £ 20.000.

S.S. »Briarwood«, bygget 1930, 6500 Tons d.w., solgt i Marts 1945 for £ 70.000.

S.S. »Gasray«, bygget 1919, 2150 Tons d.w., solgt i December 1944 for £ 17.650.

S.S. »Briar«, bygget 1921, 470 Tons d.w., solgt i November 1944 for £ 14.000.

S.S. »Charlton Hall«, bygget 1940, 9200 Tons d.w., solgt i November 1944 for £ 172.500.

S.S. »Framlington Court«, bygget 1924, 8045 Tons d.w., solgt i Oktober 1944 for £ 67.500.

Endvidere er følgende Skibe udbudt til Salg:

S.S. »Rajahstan«, bygget 1930, 10.445 Tons d.w., £ 95.000.

S.S. »Baxtergate«, bygget 1925, 10.020 Tons d.w., £ 85.000.

S.S. »Clumberhill«, bygget 1930, 9.330 Tons d.w., £ 90.000.

S.S. »Drakepool«, bygget 1924, 8.670 Tons d.w., £ 67.500.

S.S. »Wearwood«, bygget 1930, 7.565 Tons d.w., £ 85.000.

S.S. »Campus«, bygget 1925, 6.646 Tons d.w., £ 60.000.

FOND TIL FÆDRELANDETS VEL TIL MINDE OM DANMARKS BEFRIELSE

Efter Indbydelse fra Grosserer-Societetets Komité, Dansk Dampskibsrederiforening, Industriraadet, Landbrugsraadet og Arbejderbevægelsens Erhvervsraad afholdtes der den 22. ds. et Møde, hvortil var indbudt Repræsentanter for de offentlige Myndigheder, Institutioner og Organisationer Landet over. Hensigten med Mødet var at drøfte Tilvejebringelsen af en Fond med Navnet: »Fonden til Fædrelandets Vel, stiftet til Minde om Danmarks Befrielse den 5. Maj 1945«.

Det er Tanken, at de indkomne Beløb i første Linie skal anvendes til et varigt Mindesmærke om Kong Christian X som sin Tids samlende Midtpunkt for det danske Folk samt et Minde om de mange Danske, der under den store Krig satte Livet ind for Fædrelandet.

Efter en indgaaende Drøftelse vandt Planen fra alle Sider fuld Tilslutning, og det besluttedes at konstituere sig som en Indsamlingskomité med Statsminister *Buhl* som Formand, og der nedsattes et Forretningsudvalg paa 21 Medlemmer.

25 AARS JUBILÆUM

Den 1. Juli kan Maskinmestrenes Forenings Formand, Maskinmester K. A. Rasmussen, fejre 25 Aars Jubilæum som Organisationens Formand.

I 1909 indvalgte Rasmussen, 27 Aar gammel, i Foreningens Bestyrelse og var med et Par enkelte Afbrydelser Medlem af denne, indtil han i Juli 1919 afløste Foreningens mangeaarige Sekretær, Herr G. Nielsen, og Aaret efter rykkede op paa Formandspladsen.

Dette Jubilæum kan betegnes som enestaaende, idet det yderst sjældent sker, at en Organisations Formand holder Stillingen igennem 25 Aar.

K. A. Rasmussen har i de forløbne Aar ledet de danske Maskinmestres Forening med Energi og Fasthed og stadig haft det Maal for Øje at udrette det mest mulige for sine Standsfæller. De danske Maskinmestre har derfor altid næret den mest ubegrænsede Tillid til deres Leder og anerkendt hans organisatoriske Evner og Indsats ved at genvælge ham til Formand ved de regelmæssige Formandsvalg siden 1920.

Ogsaa i Rederkredse nyder K. A. Rasmussen den bedste Anseelse og i det mangeaarige Samarbejde har man lært at respektere hans Indsats for sin Stand, ligesom Rederne gennem Aarene har sat stor Pris paa hans Personlighed og menneskelige Egenskaber.

Mange er de Tillidshverv, som K. A. Rasmussen igennem Aarene har maattet paatage sig, han er saaledes Næstformand i Fællesrepræsentationen for danske Funktionærforeninger, Medlem af Pensionsanstaltens Bestyrelse, Medlem af Maskinskolens Direktion, af Bestyrelsen for Søfartens Bibliotek, af Forhyringsraadet og Kommissionen ang. Skibsmandskabets Opholdsrum.

DEN ENGELSKES SKIBSFARTS INDTÆGTER UNDER KRIGEN

England har en Komité undersøgt Spørgsmaalet om Internationale Udgifter og deriblandt Skibsfartens Indtægter, og Resultatet af disse Undersøgelser foreligger nu i en Hvidbog.

Komitéen finder, at Forholdene er højst forskellige for de forskellige Rederier, men at Eksemplerne viser, at Skibsfartens Fortjeneste ikke har været uforholdsmæssig i Sammenligning med andre Næringsvejenes Krigsfortjeneste.

En Sammenligning med Forholdene under forrige Krig er slaaende. Et stort Passagerskib, som udførte lignende Tjeneste i denne Krig som i 1914—18, har under sidste Krig kun tjent $\frac{1}{5}$ af, hvad det tjente dengang, Fragtgodtgørelsen for dette Skib var under forrige Krig $10\frac{1}{4}$ pr. B. R. T. pr. Maaned, medens den under denne Krig kun har været $2\frac{1}{1}$ pr. Maaned, skønt Krigsforsikringen har været helt oppe paa 7,5 pCt. af dets Krigsrisikoværdi.

Komitéen er endvidere kommet til det Resultat, at Rederne ikke var særlig finansielt forberedt paa Krigen. I de fire sidste Krigsaar var Gennemsnitsfortjenesten af Kapitalen i en Del Rederier, som er undersøgt, fra 0 til lidt under 6 pCt. I de første tre Krigsaar var et Rederis Fortjeneste gennemsnitlig ca. 30 pCt. og et andet ca. 114 pCt. af Kapitalen, men det sidstnævnte uddelte ikke større Udbytte, medens det førstnævnte kun kunde forhøje Udbyttet med 2,25 pCt. fra Førkrigsarene.

Et Rederi tilbagebetalte under Krigen 11 Aars Udbytterestansi af sine kumulative Præferenceaktier. Tre Rederier har tilbagebetalt deres Obligationsgæld helt eller delvis under Krigen, og disse Beløb varierer fra 1,7 Mill. £ til op imod 8 Mill. £.

Det sidstnævnte Tilfælde drejer sig om Cunard-White Star Line, som under Krigen har tilbagebetalt 7,95 Mill. £, som Selskabet skyldte Staten i Forbindelse med Bygningen af »Queen Mary« og »Queen Elisabeth« i 1930-erne. Det tilføjes, at disse to Skibe

under Krigen har transporteret ikke mindre end 1,25 Millioner Personer over Atlanten, deraf 870.000 amerikanske og canadiske Soldater til Europa.

Endvidere oplyser Komitéen, at engelske Linie-Rederier har mistet over Halvdelen af deres Skibe, og at de i en Række Tilfælde har brugt Assurancebeløbene for de tabte Skibe til at indfri deres relativt dyre Obligationslaan.

Nu efter Europakrigens Afslutning er Rederierne selsvagt stærkt interesserede i at erstatte disse Tab, men det tilføjes, at dette først kan ske, naar Byggepriserne bliver rimeligere. Komitéen kommer i denne sidste Forbindelse ogsaa ind paa det truende store Tonnageoverskud og pointerer, at Løsningen af dette Spørgsmaal kræver internationale Forhandlinger.

FRAGTBERTNING

Tonnagesituationen paa de oversøiske Markeder synes i det store og hele at være uforandret. Krigen i det fjerne Østen sluger stadig store Tonnagemængder, men ifølge de sidste via Sverige indløbne Rapporter er der dog en lille Lettelse at spore i visse af de Trades, hvor Transporterne gælder mere civile Varer.

Amerikanerne har saaledes frigivet betydelige Tonnagemængder for Transporten af forskellige livsvigtige Varer til det europæiske Kontinent, hovedsagelig Hvede fra Northern Range og Canada og andre Levnedsmidler til det sultende Europa, men derudover er Stillingen uden større Ændringer.

Den internationale Shippingpool, hvis officielle Navn iøvrigt er United Maritime Authority har nu publiceret Raterne, der gælder i de Trades, der sorterer under London-Kontoret. En lignende Meddelelse ventes snart om Raterne i de Trades, der falder ind under Washington Sectionen. Af representative Rater kan nævnes: Tungt Korn Northern/Range Antwerpen 13/9d., Montreal/Antwerpen 13/3d., Golfen/Antwerpen 16/-. Hvede Buenos Aires/Antwerpen 86/-. Buenos Aires/U.K. 82/6d., og til portugiske Havne 150/-. Hvede fra Australien til UK. skal betale 110/- og 120/- for Lastning henholdsvis Vest- og Østaustralien. Hvad Raterne skal være til Danmark for Oliekager, Gødningsstoffer o. s. v., som vi saa haardt trænger til for at holde Landbrugsproduktionen oppe, foreligger der endnu intet definitivt om.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Rapporter. Amerikanerne har atter frigivet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien, Sydamerika og til de amerikanske Orlogsstationer i Middelhavet og paa Continentet, ligesom Sukkerfarten fra Cuba og Malmfarten fra Brasilien har faaet de sædvanlige Tildelinger. Der noteres endvidere forskellige Kullaster til Portugal og Spanien, ligesom der ogsaa nævnes, at der skal være forskellige Forespørgsler efter Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Sverige. Paa de amerikanske Markeder nævnes iøvrigt de sædvanlige Malmlaster fra Forindien, Syd- og Vestafrika til Northern Range.

Englænderne noterer uforandret Kul fra Wales og Østkysten til de sædvanlige Destinationer, Malm fra Durban til U.K. og Kul fra Durban til Suezkanalområdet og det østlige Middelhav.

Fra River Plate søges Tonnage til Antwerpen, Frankrig, Spanien og Portugal til de af UMA. fastsatte Rater.

I vore hjemlige Farvande er Bunkerspørgsmaalet stadig det brændende Problem. En lang Række Skibe ligger klar til at sejle, saasnt der kan skaffes Kul, og der er jo heldigvis mere end nok at bestille. Nogle Skibe er iøvrigt allerede sluttet for forskellige Trælaster fra Sverige til danske Havne, men Sejladsen kommer ikke i fuld Sving, førend der kommer Kul til Landet.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsregisteret

I 1. Halvdel af Juni registreredes bl. a. følgende Anmeldelser til Rederiregisteret.

S.S. (Sandpumpemaskine) *Holger* af København (OUHB) er udslettet som forlist.

Et Interessentskab, bestaaende af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912 A/S. København, er Ejer af nybygget M.S. (Tankskib) *Henning Mærsk* af Fredericia (OWKL). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 10.106 og 6117 Tons.

A/S Dampskibsselskabet Dannebrog, København, er Ejer af nybygget S.S. *Taarborg* af København (OWKY). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2346 og 1264 Tons.

A/S Dampskibsselskabet Dannebrog, København, er Ejer af nybygget M.S. *Dansborg* af København (OWKZ). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 4984 og 2896 Tons.

Ministeriet for Landbrug og Fiskeri (Fiskeridirektoratet) er Ejer af nybygget Motorskib (Fiskerikontrolskib) *Havmaigen* af København (OWKP). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 208 og 63 Tons.

Dansk Lodsforenings Jubilæum

Tidligere paa Aaret kunde Dansk Lodsforening fejre 40-Aars Jubilæum, men paa Grund af Forholdene var det Medlemmerne Landet over umuligt at samles til Fest paa Jubilæumsdagen.

I Morgen den 30. Juni har Lodsforeningen indkaldt til ordinær Generalforsamling i Søpavillonen i København, og her vil Jubilæet nu fejres ved en Frokost.

Vragene i Rønne og Neksø Havn

Som omtalt i sidste Nummer af D. S. T. arbejder Svitzer for Tiden med Bjergningen af Vragene i Neksø Havn, og man venter snart at være færdig her. Derefter skal Svitzer hæve de tyske Vrag i Rønne Havn.

Søværnet

Shaef har meddelt, at der til Marinen er overgivet 34 danske Minestygere.

Marine-Kontrol i Korsør

I Korsør vil der snarest blive oprettet en Marine-Kontrolstation. Til sin Raadighed faar Stationen to tidligere tyske Hurligbaade. Ledelsen vil foreløbig blive varetaget af en engelsk Søofficer i Samarbejde med danske Søofficerer. Baadens Bemanding bliver rent dansk. Alle Skibe, som passerer Storebælt, skal herefter ankre op paa Korsør Red, hvor Kontrolfartøjerne kontrollerer Skibene og udsteder Sejlansvisning.

To nye Sømandslegater

Til Fordel for Søens Folk er der oprettet to nye Legater. Det ene er »Frk. Antonie Rasmussens Legat«, stiftet den 20. Marts 1945 med en Kapital paa 50.000 Kr. Dette Legat skal anvendes til Hjælp og Opmuntring for trængende danske Sømænd saavel i Danmark som i fremmede Havne. Legatet bestyres af Sømandshjemmet i Odense.

Det andet Legat er stiftet den 20. Februar i Aar og bærer Navnet »Fru Direktør Loves Ferielegat«. Kapitalen er paa 100.000 Kr., og Legalets Midler skal anvendes til Ferieophold for ældre, trængende Sømænd af Kaptajnklassen og deres Hustruer eller Enker. Legatet bestyres af Prins Valdemar og Prinsesse Maries Fond.

22 nye Fiskefartøjer til Færøerne

A/S »Færø Skibe« har nu bestemt, at man i Danmark vil lade bygge 8 Fiskefartøjer paa hver 80 Tons i Stedet for de oprindelige planlagte 6. Endvidere skal der bygges 14 Fiskekuttere paa hver 30 Tons, og disse vil snarest blive udbudt til Værfterne. Det vil altsaa heraf fremgaa, at man har opgivet at bygge de oprindelige 5 store Fiskeskonnerter paa 150 Tons hver.

De 14 Fiskekuttere skal have Oliemotorer paa 80 HK.

Lemvig Havn

Lemvig Havn har for Aaret 1944 haft et Driftoverskud paa 20.895 Kr. imod det budgetterede Underskud paa 3000 Kr.

Dampskibsselskabet af 1937 A/S

Under 13. Marts og 7. Juni 1945 er Selskabets Vedtægter ændrede. Selskabets Formaal er at drive Rederi, Befragtning og dermed beslægtet Virksomhed samt at drive Handel og industriel Virksomhed i Ind- og Udland. Hver Aktie giver 1 Stemme efter 6 Maaneders Noteringstid. Direktøren benævnes fremtidig korresponderende Reder. Selskabet tegnes — derunder ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom — af to Medlemmer af Bestyrelsen i Forening eller af den korresponderende Reder alene. Hjemsted Frederiksberg.

D. F. D. S.'s »Aarhus«

Det forenede Dampskibsselskabs Rutebaad »Aarhus«, der i mange Aar anvendtes i København—Aarhus Ruten, er efter lang Tids Søgen fundet næsten ganske ukendelig i Københavns Frihavn. Da Tyskerne stjal »Aarhus«, døbte de den om til »Marburg«, maleden den graa og forsynede den med Luftskyts, og meget blev lavet om paa dens Indre. »Aarhus« er nu blevet afluset og skal paa Værft for Reparationer for henvend 1 Mill. Kr., før den atter kan blive taget i Brug i Rutearten.

Brand ved Middelfart Havn

En stor Brand rasede i forrige Uge i Middelfart, hvor to Pakhuse ved Havnen blev ødelagt. Værdier mellem en halv og en Mill. Kr. gik op i Røg.

Ilden opstod i Fyns Andels Pakhus, antagelig paa Grund af Kortslutning i en Elektromotor i Silotaarnet. Den stærke Blæst fik Ilden til at blusse heftigt op, og paa et Øjeblik var Taarnet en brændende Fakkell.

Fra Siloen sprang Ilden over i J. Wibolts Pakhus. Desværre viste det sig umuligt at redde Wibolts Bygning.

Brandskaden udgør for Fyns Andels Vedkommende ca. 400.000 Kr. og for J. Wibolts ca. 200.000 Kr., hvis man regner med Assurancesummerne, men i Dag kan der næppe opføres tilsvarende Bygninger for disse Beløb.

Islands nye Fiske- og Handelsflaade

Som tidligere omtalt i D. S. T. bestilte den islandske Stat i Vinter paa svenske Værfter 45 Fiskefartøjer. Af disse ligger 15 snart klar til Afreise til Island. De venter kun paa at faa indsat Motorerne, hvilket er blevet forsinket paa Grund af Metalarbejderstrejken i Sverige. Yderligere 55 lignende Bestillinger planlægges samtidig med flere Damptrawlere paa 500—600 Tons samt Passager- og Lastskibe. Leverancerne paa de ialt 100 mindre Fiskefartøjer drejer sig om et Beløb paa ca. 28 Mill. svenske Kroner, medens Trawlerne vil koste ca. 900.000 svenske Kroner pr. Stk.

Fiskefartøjerne er paa mellem 50 og 80 Tons, og Atlas-Diesel Motorerne er paa 175—215—260 HK. Baadene faar Ekkolod, Radiopejleapparat og Radiotelefonstation.

Den forældede islandske Trawlerflaade skal ogsaa fornyes. Derfor er der Planer om i Sverige og Amerika at faa bygget 10—15 store Damptrawlere. Endvidere søger Island i flere Lande Tilbud paa en Serie nye Passager- og Lastskibe samt Køleskibe. I Programmet for Islands Opbygning af saavel Fiske- som Handelsflaade er der budgetteret ca. 200 Mill. Kr.

Eimskipafjelag Islands

Paa det islandske Dampskibsselskabs Generalforsamling fornylig blev det vedtaget, at Selskabets Flaade skal genopbygges saa hurtigt som muligt.

Før Krigen havde Selskabet bestilt et stort, moderne Passagerskib hos Burmeister & Wain, men da Priserne steg voldsomt, annullerede man Ordren, men nu forhandles der igen med B. & W. om en ny, hurtigtgaaende Passagerbaad, beregnet til København—Reykjavik via Leith Ruten med Afgang hver 14. Dag. Foruden denne Baad skal der bygges seks moderne Fragtbaade paa 2600 Tons hver, som alle forsynes med Kølerum og skal have en Fart af 15 Knob.

Selskabet har under Krigen mistet »Godafoss« og »Dettifoss«, som begge blev torpederet i islandske Farvande, og »Gullfoss«, der blev taget af Tyskerne i København. Tilbage har Selskabet »Bruarfoss«, »Lagarfoss«, »Fjellfoss« og »Sællfoss«, samt den fornylig indkøbte Damp »Katja« paa 16—1800 Tons.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

A-B P. J. HÆGERSTRAND

Klarering
Befragtning
Spedition

Aukt. Skibsmæglere
GEFLE (Sverige)
Etabl. 1859
Tel: adresse »Hægerstrand«
Telefon 28. 2328, 2088 og 734

Svensk Eksport til Holland

Samtlige Kaptajner paa de hollandske Skibe, som har ligget i Sverige under Krigen, har været til Møde med Myndighederne i Göteborg. Da Holland behøver store Mængder Træ, Værktøj, Maskiner og Cellulose, har Sverige lovet at levere Varer for ca. 75 Mill. Kr. Det er nødvendigt, at Leverancerne sker snarest muligt.

De 12 hollandske Skibe, som ligger i Sverige, er ikke tilstrækkelige til at transportere Godset, hvorfor Skibsfarts-poolen har givet Anvisning paa tre svenske Rederier, som skal stille Skibe til Raadighed. De tre Rederier er Götha, Svea og Sven Salén. Den overvejende Del af Varerne er som nævnt Træ, Maskiner og endvidere Kuglelejer.

Der opstaar imidlertid mange Problemer ved disse Overenskomster. Hvornaar er Holland i Stand til at eksportere? Mange af de hollandske Havne er ødelagte eller er af andre Aarsager uanvendelige, udtaler den hollandske Generalkonsul de Jong. Næsten alt, hvad der findes af hollandske Søfolk er i allicret Tjeneste, og i Göteborg findes der kun 10 duelige hollandske Sømænd. I Göteborgs Havn ligger f. Eks. 300 Sygehusarækker og venter paa Afskibning til Holland, der fik mange af sine Hospitaler ødelagte og derfor har Brug for disse Barakker.

Udvidelse af Lindholms Varv

For Tiden foretager Lindholms Varv store Bygninger og Moderniseringer af Kajanlæg og Dokker.

I Østrahamnen er der færdigbygget en helt ny Kaj paa 120 Meters Længde. Denne Kaj skal benyttes som Udrustningskaj for Nybygninger. For Enden af denne Kaj ligger Værftets »hjemmebyggede« Flydedok fortojet. En anden Kaj er under Bygning, ligeledes 120 Meter lang, og denne skal anvendes som Reparationskaj.

Værftets første gamle Kaj, der er af Træ, skal bibeholdes, men længere vestpaa er en gammel Trækaj blevet erstattet med en ny 140 Meter lang Kaj af Beton. Den skal senere have Forbindelse med den 410 Fod lange Tørdok, der for Tiden bliver forlænget med 20 Meter.

Umiddelbart Vest for Tørdokken skal der senere bygges en helt ny Kaj. Naar denne Kaj er færdigbygget, er Værftets sammenlagte Kajlængde vokset til over 1 Kilometer, hvilket er mere end det dobbelte af den tidligere Længde.

Haugesunds Handelsflaade

For Krigen havde Haugesund en Handelsflaade paa ca. 560.000 Tons d. w. Under Krigen mistedes 52 Skibe paa tilsammen 236.500 Tons d. w. eller ca. 42 pCt. af den oprindelige Tonnage.

Finlands Skibsværfter

For at opfylde Vaabenstilstandens Krav om Tonnage-Leverancer har Finland oprettet seks nye Skibsværfter, bl. a. i Åbo, Borgå og Lovisa, ligesom de ældre Værfter er blevet betydeligt udvidet.

Norske Nybygninger

Ved Lindholmens Varv har den norske Amerikalinie kontraheret to hurtigtgaaende Lastmotorskibe paa ca. 6.500 Tons d. w. hver for New York-Farten. Skibene, som ogsaa indrettes med Plads til 12 Passagerer, skal leveres inden Udgangen af 1946.

Ved Eriksbergs mek. Verkstad har Skibsreder Sigvard Bergesen i Stavanger bestilt et Tank-Motorskib paa 18.200 Tons d. w., der skal afleveres Sommeren 1948. Bestillingen indgaar i det Nybygningsprogram, som norske Redere har aftalt med de svenske Værfter.

Frihavn i Stavanger

For at undersøge og forberede Spørgsmaalet om en Frihavn i Stavanger, er der nedsat et Udvalg bestaaende af bl. a. Skibsrederne Ole Bergesen og A. Gowart Olsen.

PERSONALIA

70 Aar

Tidligere Fører i D.F.D.S., Kaptajn J. K. Jensen, fylder den 8. Juli 70 Aar. Kaptajn Jensen gik i Land 1933 og er bosiddende i Aabyhøj.

*

Den 3. Juli fylder tidligere Fører i Det Forenede Dampskibs-Selskab, Kaptajn A. Chr. Falk, 70 Aar. Kaptajn Falk forlod Søen 1938 og var sidst Fører af S.S. »Odin«.

60 Aar

Den 3. Juli fylder mangeaarig Fører i Dansk-Fransk D/S, Kaptajn K. Haure-Petersen, 60 Aar. Kaptajn Haure-Petersen er for Tiden hjemme.

50 Aar

Tidligere Fører i D/S Progress, Kaptajn E. K. Madsen, fylder den 1. Juli 50 Aar. Kaptajn Madsen er bosiddende i Marstal.

*

Den 4. Juli fylder Kaptajn Bjarne T. Winther 50 Aar. Kaptajn Bjarne Winther, der var Fører i Panama Transport Co., har under Krigen gjort Tjeneste som Sølojtnant af 1. Grad ved Søværnet.

40 Aars Jubilæum

Maskinmester Julius Pii har den 22. ds. holdt 40 Aars Jubilæum i Dampskibsselskabet »Vendila«, hvor han 22 Aar gammel blev ansat som Assistent i S.S. »T. M. Werner«. I 1911 udnævntes han til Maskinchef, og siden har han gjort Tjeneste i denne Egenskab i en lang Række af Selskabets Skibe, sidst i S.S. »Otto Petersen«.

Søværnet

Overartillerimester i Flaaden, Løjtnant Vilhelm Nielsen, er afgaaet ved Døden 75 Aar gammel. Den afdøde, der hele sit Liv var knyttet til Søværnet, var i en lang Aarrække Bestyrer af Arsenallet paa Holmen og blev ved sin Afgang fra Søværnet knyttet til Tøjhusmuseet ved Opstillingen af de gamle Kanoner her.

»A/S Dampskibet England«

Medlem af Bestyrelsen og Direktør H. A. Christensen er afgaaet ved Døden. Direktør Arne Gerdt Møller, er indtraadt i Bestyrelsen. Medlem af Bestyrelsen Sten Hvide Christensen, er tiltraadt som Direktør, hvorefter den ham tidligere meddelte Eneprokura er bortfaldet.

Officielt

Ved kgl. Resolution af 21. Juni 1945 er Skibsmaskinmester af 2. Grad ved Statsbanerne, Ove Georg Johannes Lorenzen, Storebæltsoverfarten, udnævnt til Skibsmaskinmester af 1. Grad ved Statsbanerne fra 1. Juli 1945, med Tjeneste ved Storebæltsoverfarten.

»Bombebøssen«

Efter Indstilling fra Handelsministeriet er ved kgl. Resolution af 11. Juni 1945 Nationalbankdirektør H. O. A. Jepsen, Skibsreder Willie C. K. Hansen og Skibsfører H. Rosfeldt af København udnævnt til Medlemmer af Direktionen for Stiftelsen »Bombebøssen« i København.

Grønlands Styrelse

Efter Grønlands Styrelses Indstilling har under 14. Juni 1945 Hans Majestæt Kongen allernaadigst udnævnt Overstyrmand under Grønlands Styrelse Leopold Marius Coulet-Suendsen til Skibsfører under Grønlands Styrelse fra den 1. Juni 1945.

Grønlands Styrelse har under 17. Juni 1945 udnævnt Styrmand Otto Andreas Møller til Overstyrmand fra 1. Juni 1945.

Lodsvæsenet

Paa Marineministeriets Forestilling er ved kongelig Resolution af 20. Juni 1945 honorarlønnet Lodsinsektor, Kommandørkaptajn i Reserven H. C. S. Ørsted, Rd. af Dbg., Dbmd., H.H.T., ansat som Lodsinsektor fra 1. April 1944 at regne.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I

ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR

AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Mogens Nyholm

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelinlokajen 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 Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsalden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 13 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 Skibsfornødenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene 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 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. Lødspege betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Lading. I F r i h a v n e n besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tærdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornloseapparater, 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 & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. 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. Losning og Lading forstages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tærdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 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. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lading til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuis. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 3000 T. Vægt. 2 Tærdokker 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. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. 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. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sjølek. 24 Øre, Sjølek. med Hjelpekruus 22 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; levlrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 6 m. Syd fra 9,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 13 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædle. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadybsbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lødspege efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for 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. Sjølekibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons 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.

61. Aargang.

København 28. Juni 1945.

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 Kvarterabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarter med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarterals Begyndelse. 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 Bredder- 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.

Danmark.

1074. (P). Foreløbig Oplysning om Fyr, Fyrskibe og Lystønder.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/914 1945.

Positioner. Se Fyrfortegnelsen 1942 samt nedenfor.

Detaljer. I Tilslutning til ovennævnte E. f. S. meddeles, at der hidtil er indkommet nedennævnte Oplysninger om:

- A. Fyr, der indtil videre ikke vil blive tændt, eller som er tændt med nedsat Lysstyrke.
- B. Fyrskibe og
- C. Lystønder.

A. Fyr, der ikke er tændt, eller som er tændt med nedsat Lysstyrke.

Nr. i Fyrfortegnelsen	Fyrets Navn	Aarsag	Tidligere E. f. S.	
-----------------------	-------------	--------	--------------------	--

Skagerrak.

67 a, b, c	Lildstrand Ledefyr.	Forfyrene beskadiget.		
69	Hirtshals.	Fyrets Lysstyrke nedsat.		
71	Hirtshals Yderhavn W.		947	1945
72	Hirtshals Yderhavn E.		947	1945

Limfjorden.

78 a, b	Tyborøn Kanal Ledefyr.	Forfyret væltet.	241	1945
79 a, b	Svanholm Ledefyr.	Omgivet af Landminer.		

Nr. i Fyrfortegnelsen	Fyrets Navn	Aarsag	Tidligere E. f. S.
-----------------------	-------------	--------	--------------------

Kattegat.

227 A	<i>Als Odde.</i>	Bortrevet af Isen.	
230	<i>Hadsund Fiskerihavn E.-Bassin</i>	} Elektricitetsmangel. (Normal Brændetid: 1. September—30. April).	
231	<i>Hadsund Fiskerihavn E.-Bassin</i>		
232	<i>Hadsund Fiskerihavn W.-Bassin</i>		
233	<i>Hadsund Fiskerihavn W.-Bassin</i>		
237 b	<i>Over Barren Forfyr (Randers Fjord).</i>	Beskadiget ved Skydning.	
241	<i>Udbyhøj Fiskerihavn W.</i>	I Uorden.	
266	<i>Ballen Havn.</i>	Petroleums-mangel.	

Isefjord.

304 a, b	<i>Frederiksværk Havn Ledefyr</i>		
313	<i>Roskilde Havn.</i>		

Sundet.

369	<i>Hornbæk Havn.</i>	Petroleums-mangel.	
370	<i>Hornbæk Havn.</i>	Petroleums-mangel.	
372	<i>Aalsgaarde Kloakudløb.</i>	Fjernet.	
373	<i>Hellebæk Kloakudløb.</i>	Fjernet.	
410	<i>Stubben Bølgebryder W., København.</i>	Kablet i Uorden.	
411	<i>Lystbaadehavnen, Svane-mollebugten</i>	Fyret bortsprængt.	438 1945
447	<i>Flakfort.</i>	Fyrtaarnet fjernet.	139 1945
452 a, b	<i>Sundby Sejlforenings Havn.</i>		

Store-Bælt.

500 a, b	<i>Korsør Tankhavn Ledefyr.</i>		
521	<i>Avernakke Pynt Bro.</i>		
543 a, b	<i>Enehøje Ledefyr.</i>	Tændes først i Oktober 1945.	

Lille-Bælt.

551	<i>Træskohage.</i>		
558	<i>Trælle Næs.</i>	Fyret fjernet.	165 1945
562	<i>Fredericia: Fiskerihavn.</i>		
565	<i>— : Vesthavn.</i>		
570	<i>Middelfart Havn.</i>	Kabelbrud.	923 1945
578 a, b	<i>Middelfart Ledefyr.</i>	Bortsprængt.	804 1945
581 a, b	<i>Børup Ledefyr.</i>	Bortsprængt.	733 1945
582	<i>Børup.</i>	Bortsprængt.	733 1945
583	<i>Skærbæk Havn.</i>	Kabel i Uorden.	
584	<i>Klippehage.</i>	Bortsprængt.	733 1945
585	<i>Drejensodde.</i>		
586	<i>Klippehage Bifyr.</i>	Bortsprængt.	733 1945
588	<i>Kolding Havn.</i>		
591 a, b	<i>Tvingsbjerg Ledefyr.</i>	Midlertidigt slukket.	1647 1941

Nr. i Fyrfortegnelsen	Fyrets Navn	Aarsag	Tidligere E. f. S.
-----------------------	-------------	--------	--------------------

Farvandet Syd for Fyn.

655	<i>Højstene Løb.</i>	} Tændes ikke før der etableres normal Skibsforbindelse med Aftentur.	
656	<i>Højstene Løb.</i>		
657	<i>Højstene Løb.</i>		
664	<i>Svendborg Havn.</i>		
689 a, b	<i>Sjø N. Ledefyr.</i>	} Petroleumsmangel.	
690 a, b	<i>Rudkøbing NE. Ledefyr.</i>		
691 a, b	<i>Rudkøbing Havn Ledefyr.</i>		
692 a, b	<i>Rudkøbing Havn W. Ledefyr.</i>		
694 a, b	<i>Rudkøbing Havn S. Ledefyr.</i>		
695 a, b	<i>Sjø S. Ledefyr.</i>		

Smaalandsfarvandet.

730 a, b	<i>Nykøbing F. Havn Ledefyr.</i>	} Petroleumsmangel.	
770 a, b	<i>Stavreby Ledefyr.</i>		

Østersøen.

789	<i>Rødby Havn.</i>	} Petroleumsmangel.	
790	<i>Rødby Havn.</i>		
791	<i>Rødby Havn.</i>		
792	<i>Rødby Havn.</i>		
842 a, b	<i>Neksø Havn Ledefyr.</i>		902 1945

B. Fyrskibe.

Lappegrund Fyrskib (Fyr.-Fort. Nr. 375) er udlagt paa Station; alle andre Fyrskibe er for Øjeblikket inddraget.

C. Lystønder.

Nedennævnte Lystønder er udlagt og tændt.

Nr. i Fyrfortegn.	Omtrentlige Plads		Navn	Art	Tidligere E. f. S.
	N. Br.	E. Lgd.			

Nordsøen.

2	55° 27',3	8° 18',5	<i>Graadyb SW.</i>	Lys- og Fltd.	1034 1945
4			<i>Graadyb.</i>	Lys- og Fltd.	
5			<i>Graadyb Barre.</i>	Lystd.	
6			<i>Skallingen SW.</i>	Lystd.	
7			<i>Tørre Bjælke.</i>	Lystd.	
8			<i>Søren Jessens Sand.</i>	Lystd.	
9			<i>Stejlen.</i>	Lystd.	
11			<i>Fanø Sandende (Jerg)</i>	Lys- og Fltd.	
13			<i>Fovrfeld.</i>	Lystd.	
35			<i>Sandodden.</i>	Lystd.	
38			<i>Slugen N.</i>	Lys- og Fltd.	
39			<i>Søren Boubjærgs Dyb S.</i>	Lys- og Fltd.	
40			<i>Ulven SW.</i>	Lys- og Fltd.	
			<i>Cancer.</i>	Lys- og Fltd.	

Skagerrak.

57°45',5 10° 42',7	<i>Skagen NE.</i>	Lys- og Fltd. 1617 1940
----------------------	-------------------	-----------------------------

Nr. i Fyrfor- tegn.	Omtrentlige Plads		Navn	Art	Tidligere E. f. S.	
	N. Br.	E. Lgd.				
Limfjorden.						
140			<i>Løgstor.</i>	Lystd.		
Kattegat.						
203	56° 37',0	11° 09',5	<i>Frederikshavn.</i>	Lys- og Fltd.		
			<i>Kattegat I.</i>	Lys- og Fltd.		
261			<i>Naveren.</i>	Lys- og Fltd.		
274			<i>Leveret NW.</i>	Lys- og Klttd.		
	55° 53',5	10° 58',7	<i>Leveret Bb.</i>	Lystd.		
	55° 53',6	10° 51',3	<i>Hatterbarn N.</i>	Lystd.	1616	1940
	55° 53',5	10° 48',7	<i>Hatterrev E.</i>	Lystd.	1616	1940
319			<i>Sletterhøge.</i>	Lys- og Fltd.		
354			<i>Odense Fjord.</i>	Lystd.		
Sundet.						
	56° 06',1	12° 30',9	<i>Ellekilde Høge N.</i>	Lystd.		
	56° 05',8	12° 30',5	<i>Ellekilde Høge S.</i>	Lys- og Klttd.		
Store-Bælt.						
	55° 20',2	11° 02',8	<i>Halsskov Rev.</i>	Lys- og Fltd.	979	1945
	55° 19',5	11° 04',5	<i>Korsør-Nyborg I.</i>	Lys- og Fltd.		
	55° 18',3	11° 01',3	— II.	Lys- og Fltd.		
	55° 17',2	10° 58',2	— III.	Lys- og Fltd.		
	55° 16',8	10° 54',6	— IV.	Lys- og Fltd.		
	55° 16',4	10° 50',9	— V.	Lys- og Fltd.		
527			<i>Smørstakken.</i>	Lystd.		
528			<i>Lohals Høge.</i>	Lystd.		
534			<i>Vengeancegrund.</i>	Lys- og Fltd.		
Lille-Bælt.						
622			<i>Østerhøge.</i>	Lystd.		
Smaalandsfarvandet.						
710			<i>Vejrø.</i>	Lys- og Fltd.		
774			<i>Bogestrøm.</i>	Lys- og Fltd.		
Østersøen.						
811	55° 05',2	12° 19',0	<i>Hollændergrund W.</i>	Lystd.	3111	1939
			<i>Tolkedyb.</i>	Lys- og Fltd.		

1075. Sømærke genudlagt. Rettelse til Liste over midlertidigt inddragne Sømærker.
Tidligere E. f. S. Nr. 3/368 1945 udgaar.
Position. c. 57° 05',0 N. 9° 59',8 E., *Limfjorden.*
Detaller. *Bredhøge* hvide Stage med 2 Halmviske er atter udlagt paa Plads.

I. Østersøen.

1076. Sverige. Stockholms Skærgaard. Fyr atter tændt.

Position. c. 58° 55' N. 17° 59' E.

Detaller. Brunnsviksholmen Fyr ved Indløbet til *Nynäshamn* er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 25/1723. Stockholm 1945.)

1077. Sverige. Ålandshavet. Skydeøvelser.

Tidspunkt. Indtil 30. September 1945 incl.

Position. Skydepladsen: c. 59° 56',4 N. 18° 55',5 E.

Detaller. Skydeøvelser afholdes i ovennævnte Tid fra *Väddö* Skydeplads paa Pynten c. 1,4 Sm E. for *Rangarnö* og 500 m NW. for *Måsgrund*.

Fareområdet begrænses af Kystlinien fra 10,8 Sm NNW. for Skydepladsen til 16,2 Sm SE. for denne, og det strækker sig 10,8 Sm ud over Søen. Sikkerhedshøjde: 12 000 m.

(U. f. s. Nr. 25/1727. Stockholm 1945.)

1078. Sverige. Bottniska Bugt. Malören—Haparanda Havn. Baaker forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Baakerne *Svartsten* paa c. 65° 42',9 N. 23° 48',9 E. og *Seskarkklubben* paa c. 65° 43',9 N. 23° 50',3 E. er begge blevet forsynet med et rødt Bælte.

(U. f. s. Nr. 25/1728. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

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

1079. Danmark. Sundet. Københavns Havn. Spærrede Omraader ophævet.

Tidl. E. f. S. Nr. 16/800 1945 udgaar.

Positioner. *Stubbeløb:* c. 55° 42',7 N. 12° 36',6 E.

Lynnetteløb: c. 55° 41',9 N. 12° 37',2 E.

Detaller. De i ovennævnte E. f. S. omhandlede Spærringsbestemmelser vedrørende Indsejlingsløbene til *Skudehavn*, *Stubbeløb*, Indsejlingen til *Kalkbrænderihavn* samt *Lynnetteløb* er ophævet.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1080. Norge. Oslofjorden. Landminer. Advarsel.

Detaller. I *Oslofjorden* maa der udvises Forsigtighed, naar man gaar i Land, da der findes mange minelagte Omraader paa Kysterne. Minerne ligger ofte et Stykke ud i Søen.

Der støder Landminefelter ud til Fjorden paa følgende Steder:

Akershus Fylke: *Fagerstrand*. *Håøya*, *Husvik*, *Drobak*. N.- og S.-*Kaholmen*. *Granerudstyen*, *Nesodden*.

Østfold Fylke: *Kure*, *Rygge*. *Rauøy*. *Torgauten*, *Onsoy*. *Kjøkøy*. *Lokkeviken*, *Skjebergskilen*. *Sandviken*, *Skjebergskilen*.

Buskerud Fylke: *Halvorshavn*, *Filtved*.

Vestfold Fylke: *Borre transformasjon*. *Valloy*. *Vallekjær*, *Måkerøy*. *Torrås*, *Tjøme*. *Bolærne*. *Folehanna*, *Vesterøen*. *Malmøen*. *Rakke*, *Stavern*. *Oddane*, *Nevlunghavn*.

(E. f. S. Nr. 11/539. Oslo 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1081. Norge. Troms. Kvalsund. Minespærring fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/219 1944, Punkt a) udgaar.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det i *Kvalsund* mellem Breddeparallelernerne 69° 53' N. og 69° 47',2 N. udlagte Minefelt er strøget rent for Miner og ophævet.

(E. f. S. Nr. 11/544. Oslo 1945.)

1082. Norge. Senja og Troms. Malangen. Minespærring fjernet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/222 1944.*Position.* c. 70° 00' N. 18° 40' E.*Detaller.* Malangen er erklæret aaben for Trafik, men ikke for Fiskeri.

(E. f. S. Nr. 11/545. Oslo 1945.)

1083. Norge. Møre og Romsdal. Giskøysund. Minespærring fjernet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/259 1944, Punkt 1 udgaar.*Position.* c. 62° 29' N. 6° 03' E.*Detaller.* Det spærrede Omraade i *Giskøysund* er strøget rent for Miner og ophævet.

(E. f. S. Nr. 11/543. Oslo 1945.)

1084. Norge. Bergen. Byfjorden. Minefrit Farvand.*Position. Bergen:* c. 60° 24' N. 5° 18' E.*Detaller.* Minefelterne i *Vestre Byfjord* og *Nordre Byfjord*, som ikke har været offentliggjort af *Tyskerne*, er nu strøget rene for Miner.

(E. f. S. Nr. 11/541. Oslo 1945.)

1085. Norge. Hordaland. Bømmelen. Mosterhavn. Oplysning om Vrag.*Tidligere E. f. S.* Nr. 41/1349 1941.*Position.* c. 59° 42' N. 5° 24' E.*Detaller.* Vraget ved S.-Siden af Indløbet til *Mosterhavn* ligger fremdeles paa samme Sted. Den grønne Lanterne, der hidtil om Natten har været anbragt paa Vragets agterste Mast, er inddraget indtil videre. Den grønne Vragtønde ved Vragets E.-Side er paa Plads.

(E. f. S. Nr. 11/542. Oslo 1945.)

1086. Norge. Talgjefjord. Mastrafjord. Minespærring fjernet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/283 1945 udgaar.*Position.* c. 59° 08' N. 5° 36' E.*Detaller.* De i ovennævnte E. f. S. omhandlede spærrede Omraader er strøget rene for Miner og ophævet.

(E. f. S. Nr. 11/540. Oslo 1945.)

1087. England. Oaze Deep. Lystønde udlagt.*Position.* 51° 29' 01" N. 0° 56' 43" E.*Detaller.* Den sortmalede *West Oaze Lys-Spidstønde*, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, er udlagt paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 1513. London 1945.)

1088. England E.-Kyst. Inner Dowsing Lystønde flyttet.*Position.* 53° 12' 15" N. 0° 32' 15" E.*Detaller.* *Inner Dowsing Lystønde* er flyttet c. 1 Sm i Retning 243° til ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 25/1682. Stockholm 1945.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1089. Frankrig. Boulogne. Fyr forandret.***Position.* Paa N.-Enden af S.-lige Bølgebryder (*Digue Carnot*). c. 50° 44' 30" N. 1° 34' 05" E.*Detaller.* Fyret er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s.

(N. t. M. Nr. 1484. London 1945.)

1090. England S.-Kyst. Solent Anduvning. Uddybningsmaskine i Virksomhed.*Position. The Bridge:* c. 50° 39' 35" N. 1° 36' 15" W.*Detaller.* En Uddybningsmaskine arbejder med Dykker i Nærheden af *The Bridge* og skal af Skibe passeres med Forsigtighed og langsom Fart.

(N. t. M. Nr. 1504. London 1945.)

1091. England S.-Kyst. Plymouth Sound. Sømærker udlagt. Kendeligt Punkt udgaar.

1. *Position.* Baaken paa Bølgebryderen: $50^{\circ} 20' 00''$ N. $4^{\circ} 08' 10''$ W.
Detaller. En sort Stumptønde med Bur-Topbetegnelse er udlagt paa hver af følgende Pladser:
 a) 0,45 Sm 191° } fra ovennævnte Baake.
 b) 1,42 Sm 184° }
2. *Position.* $50^{\circ} 19' 50''$ N. $4^{\circ} 12' 00''$ W.
Detaller. Obelisken paa ovennævnte Plads er ikke mere noget kendeligt Punkt.
 (U. f. s. Nr. 25/1685. Stockholm 1945.)

1092. England S.-Kyst. Plymouth Sound Anduvning. Sømærke flyttet.

- Position.* Breakwater Fyr: c. $50^{\circ} 20' 00''$ N. $4^{\circ} 09' 30''$ W.
Detaller. Knap Tønde er flyttet c. 0,04 Sm i Retning 300° og ligger nu 0,59 Sm $211\frac{1}{2}^{\circ}$ fra ovennævnte Fyr.
 (N. t. M. Nr. 1487. London 1945.)

1093. England W.-Kyst. Wales. Holyhead Anduvning. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

- Position.* c. $53^{\circ} 17'$ N. $5^{\circ} 03'$ W.
Detaller. Lys- og Fløjtetønden K. 2 paa ovennævnte Plads er nu ombyttet med en Lys- og Klokketønde. Fyrkarakteren er uforandret.
 (U. f. s. Nr. 25/1686. Stockholm 1945.)

1094. Irland S.-Kyst. Old Head of Kinsale. Taagesignal oprettet.

- Position.* c. $51^{\circ} 36' 20''$ N. $8^{\circ} 32' 00''$ W.
Detaller. Et Knaldsignal, bestaaende af 1 Skud hver 5^m, er oprettet ved Fyret paa ovennævnte Plads.
 (N. t. M. Nr. 1462. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1095. Færøerne. Store Dimon. Fyr ødelagt.**

- Tidligere E. f. S.* Nr. 21/918 1945.
Position. c. $61^{\circ} 40' 50''$ N. $6^{\circ} 45' 10''$ W.
Detaller. Store-Dimon Fyr er ødelagt.
 (N. t. M. Nr. 1506. London 1945.)

1096. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Matineus Rock SW. Klokketønder inddraget.

- Position.* Matineus Rock: $43^{\circ} 47' 00''$ N. $68^{\circ} 51' 20''$ W.
Detaller. Klokketønderne A og B, henholdsvis c. 5 Sm 251° og 6,6 Sm 201° fra ovennævnte Fyr, er inddraget.
 (U. f. s. Nr. 25/1690. Stockholm 1945.)

1097. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Broad Sound. Lys- og Klokketønde flyttet.

- Position.* The Graves Fyr: $42^{\circ} 21' 55''$ N. $70^{\circ} 52' 10''$ W.
Detaller. Lys- og Klokketønden B er flyttet c. 0,23 Sm i Retning 71° og ligger nu 1,71 Sm $291^{\circ},5$ fra ovennævnte Fyr.
 (U. f. s. Nr. 25/1691. Stockholm 1945.)

1098. Forenede Stater i Nord-Amerika. Cape Hatteras. Sømærker udlagt.

- Position.* Cape Hatteras Fyr: c. $35^{\circ} 15' 30''$ N. $75^{\circ} 32' 30''$ W.
Detaller. En sort Spidstønde med røde, vandrette Striber er udlagt paa hver af Pladserne:
 a) 13,2 Sm $118\frac{1}{2}^{\circ}$ } fra ovennævnte Fyr.
 b) 22,3 - 68° }
- (N. t. M. Nr. 1469. London 1945.)

1099. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida E.-Kyst. Turtle Harbour Anduvning. Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.*Position.* c. 25° 17' 25" N. 80° 09' 55" E.*Detaller.* Fløjtetønde Nr. 2 er blevet ombyttet med den rødmalede Lys- og Fløjtetønde Nr. 2, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s.

(N. t. M. Nr. 1519. London 1945.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1100. Mexiko. Los Custodios Point. Grund rapporteret.***Position.* c. 21° 19' 30" N. 105° 19' 00" W. Positionen tvivlsom.*Detaller.* En Stengrund rapporteres paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 25/1702. Stockholm 1945.)

1101. Argentina. Bahia Blanca Anduvning. Fyr ombyttet med Baake.*Position.* 38° 56' 40" S. 61° 58' 55" W., paa *Poligono*.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads er ombyttet med en Baake.

(U. f. s. Nr. 25/1694. Stockholm 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1102. Italien E.-Kyst. Marina di Ravenna SE. Vrag.***Position.* 44° 19' 00" N. 12° 28' 30" E.*Detaller.* Et Vrag, over hvilket mindste Dybde er 4,6 m, er sunket paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 25/1695. Stockholm 1945.)

1103. Grækenland S.-Kyst. Belo Pulo SE. Oplysning om Banke.*Position.* *Belo Pulo* Fyr: 36° 55' 35" N. 23° 27' 20" E.*Detaller.* En Dybde af 27,4 m er fundet paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 25/1696. Stockholm 1945.)

1104. Grækenland E.-Kyst. Nauplia Bugten. Undervandshindringer.*Position.* *Panagia Point*: 37° 33' 45" N. 22° 47' 40" E.*Detaller.* Undervandshindringer rapporteres paa Pladserne:

- | | |
|-----------------|-----------------------|
| a) 2,45 Sm 241° | } fra ovennævnte Fyr. |
| b) 2,95 - 237° | |

(U. f. s. Nr. 25/1697. Stockholm 1945.)

1105. Grækenland E.-Kyst. Mandri Channel. Fyr forandret.*Position.* 37° 44' 30" N. 24° 05' 20" E., paa *Vrisaki Point*.*Detaller.* Den grønne Lysvinkel i ovennævnte Fyr er fjernet.

(U. f. s. Nr. 25/1698. Stockholm 1945.)

1106. Alger. Ile Plane. Grund. Oran. Luftfyr tændt. Cap Carbon. Grund.

- 1.
- Position.*
- Ile Plane*
- : 35° 46' 15" N. 0° 54' 00" W.

Detaller. Følgende Grunde er fundet paa vedføjede Pladser:

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| a) en 17,9 m Grund — 1,85 Sm 281° | } fra <i>Ile Plane</i> . |
| b) - 12,8 m — — 1,6 - 288° | |
| c) - 14,9 m — — 1,1 - 291° | |
| d) - 15,8 m — — 0,9 - 286° | |

- 2.
- Position.*
- Oran*
- Fyr med Formærkelser i 35° 42' 50" N. 0° 37' 10" W.

Detaller. Et Luftfyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, er tændt 4,44 Sm 173° fra Position 2.*Ann.* Luftfyret, der var opført c. 2 Sm 254° fra det nye Luftfyr, er fjernet.

3. *Position.* *Ilot d'Arzeu Fyr:* 35° 52' 30" N. 0° 17' 15" W.
Detaller. Følgende Grunde er fundet paa vedføjede Pladser:
 a) en 9,7 m Grund — 3,18 Sm 320°,5 } fra ovennævnte Fyr.
 b) - 2,7 m — — 3,3 - 315°,5 }

(U. f. s. Nr. 25/1699. Stookholm 1945.)

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

1107. Bengalske Bugt. Tenasserim Kysten. Bentinck Sund Indløb. Undervands-hindring.

Position. *Bentinck Point Pagoda:* c. 15° 29' 40" N. 97° 44' 05" E.

Detaller. En Undervandshindring med mindste Dybde 4,1 m er fundet 4,1 Sm 250½° fra ovennævnte Plads.

(N. t. M.Nr. 1438. London 1945.)

1108. Bengalske Bugt. Tenasserim Kysten. Vrag.

1. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Færlige Vrag findes i *Moskos Channel* paa Pladserne:

- a) 14° 25' 24" N. 97° 54' 00" E.
 b) 14° 05' 55" N. 98° 00' 10" E.
 c) 13° 57' 50" N. 98° 01' 30" E.

2. *Position.* 12° 51' 12" N. 98° 28' 12" E., udfor *Mergui*.

Detaller. Et farligt Vrag, af hvilket en Mast rager op over Vandet, findes paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 25/1701. Stookholm 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1109. Danmark. Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.

Tidligere E. f. S. Nr. 25/1051 1945 udgaar.

Detaller. A. Vejrmedinger fra *Meteorologisk Institut* udsendes indtil videre dagligt over *Statsradiofonien*

- 1) Kl. 1225,
 2) - 1830.

B. Stormvarsel. Naar Forholdene kræver det, vil der blive udsendt Stormvarsel over *Statsradiofonien* i Tilslutning til de normale, daglige Vejrmedinger.

Tillæg.

I. Østersøen.

1110. Danmark. Grønsund E. Gamle-Tolk SE. Sømærke flyttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1215 1944.

Position. 54° 50' (04") N. 12° 12' (57") E.

Detaller. *Gamle-Tolk SE.* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste er blevet flyttet c. 400 m i Retning SE. t. E. og udlagt i 9,9 m Vand paa ovennævnte Plads.

Kort Nr. 162, 187, 188 og 126.

Publikationer. Danske Lods III, Side 268. Søm.-Fort. Side 91, Nr. 1.

1111. Danmark. Christiansø ESE. Oplysning om Miner.

Position. Østre-Skær: 55° 19' (05") N. 15° 12' (06") E.

Detaller. September 1944 udkastedes c. 30 Miner ESE. for *Christiansø* fra c. 500 m fra Østre-Skær og udefter. Man har ikke observeret, at Minerne siden er fjernet.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1112. Danmark Sundet. Lappegrund Fyrskib genudlagt.**

Position. c. 56° 03',7 N. 12° 37',5 E.

Detaller. Lappegrund Fyrskib er atter udlagt paa Plads.

1113 Danmark. Store-Bælt. Lohals WSW. Oplysning om Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 19/876 og 22/927 1945.

Ny Position. c. 55° 07',5 N. 10° 52',1 E., c. 1½ Sm WSW. for *Lohals* Fyr.

Detaller. Det omhandlede Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er identisk med tysk Dampskib *Dorpat*.

1114. Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Stoense Løb. Oplysning om Vrags Plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 19/877 og 22/927 1945.

Ny Position. c. 55° 07',2 N. 10° 53',6 E., c. 1 Sm SSW. for *Lohals* Fyr.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1115. Danmark. Kattegat. Anholt S. Vrag.**

Position. c. 56° 40',6 N. 11° 33',3 E., c. 1 Sm SSE. for *Sønderbjærg* paa *Anholt*.

Detaller. Kutteren *Jutlandia* er minesprængt og sunket i 7 m Vand paa ovennævnte Plads.

Ekstra-Tillæg.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1116. Danmark. Sundet. Middelgrund N. t. E. Minestroget Omraade.**

Positioner. 1. c. 55° 44',3 N. 12° 38',7 E.

2. c. 55° 46',1 N. 12° 41',5 E.

3. c. 55° 45',0 N. 12° 42',9 E.

4. c. 55° 44',3 N. 12° 41',3 E.

Detaller. Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter, er stroget rent for Miner.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1117. Danmark. Kattegat. Raageleje N. Forbudt Omraade.**

Positioner. 1. c. 56° 09',4 N. 12° 08',0 E.

2. c. 56° 09',4 N. 12° 06',0 E.

3. c. 56° 10',4 N. 12° 06',0 E.

4. c. 56° 10',4 N. 12° 08',0 E.

Detaller. Paa Grund af Udkastning af Ammunition og Sprængstof forbydes Ankring og Fiskeri i et Omraade N. for *Raageleje*. Omraadet begrænses af Forbindelseslinien mellem ovennævnte Punkter 1, 2, 3 og 4.

I Punkterne 1, 2 og 3 udlægges sorte Spidstønder med 1 Ballon; i Punkt 4 udlægges en sort Spidstønde med 2 Balloner.


Kort Nr. 116, 102, 130, 125 og 100.

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

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.: »Skibværftene

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

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarshp

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

ODENSE

CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1866

(INDEHAVER UFPE CLEMMENSEN)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

ODENSE

Telgr. Adr.: „Clemmensen“

Telf. 14 og 33
Rigstelefon 33

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

Tlg. Adr. Frills

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

C. HOPPE & CO.

Partners:

C. Hoppe
edsv. SkibsmæglerJoh. Sørensen
P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:
988-688Telgr. Adr.
Brokerhoppe

KØGE

CARL MÜLLER

Statsautoriseret Skibsmægler

KØGE

Telegr.-Adr.:
„MÜLLER“Telefoner:
Køge 710-1485

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. „Hassager“

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 25

FREDAG 6. JULI 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

KØBENHAVNS HAVNEVÆSENS BESTYRELSESMØDE

Torsdag i sidste Uge afholdt Københavns Havne- væsen Bestyrelsesmøde. Formanden, Overpræsident *Bilow*, udtrykte Bestyrelsens Glæde over atter at være i eget Hus og Haabet om snart igen at se mange Skibe i Københavns Havn, saa den kan opfylde sin Mission til Gavn for hele Samfundet. Han rettede en Tak til alle Havnens Funktionærer og Arbejdere for deres Holdning og Indsats i de forløbne svære Aar. Formanden hilste det nye Medlem, Folketingsmand *Lars M. Olsen*, velkommen, der var indtraadt i Stedet for Borgmester *Munk*.

Havnedirektør *Blach* oplyste, at Tyskernes Forberedelser til Ødelæggelsesaktioner i Havnen havde været meget omfattende. I den nordlige Del havde der saaledes været gravet over 300 Minehuller, og hvis Minerne i disse Huller var blevet sprængt, vilde det have betydet Ødelæggelse af Værdier til mange Millioner Kroner. Men et Sted i Havnen var det nær gaaet galt. Det var paa Prøvestenen, hvor der var oplagt 6.000 Tons Ammunition bevogtet af Østrigere. Op- synsmand *Laursen* paa Prøvestenen havde imidlertid fraterniseret med Østrigerne, saa da en tysk Kaptajn- løjtnant den 3. Maj ankom til Prøvestenen for at forberede Sprængningen, blev han af *Laursen* og Østrigerne lukket inde i et lille Rum. En Opringing den næste Dag fra Tyskerne til Kaptajnløjtnanten blev besvaret af Østrigerne med, at Kaptajnløjtnanten ikke var til Stede i Øjeblikket, men at det ellers gik godt med Forberedelserne til Sprængningen. Den 5. Maj kom Kapitulationen, og Prøvestenen blev saaledes reddet ved *Laursens* resolute Optræden.

Den 9. Maj blev Havnevæsenets Bygning paa Nordre Toldbod overgivet af Rear Admiral *Holt* til Vice- admiral *Vedel*, der igen overdrog Bygningen til Havnevæsenet. Desværre var Bygningen efter Tyskernes Benyttelse i en sørgelig Forfatning.

Havnedirektøren oplyste endvidere, at for de første 5 Maaneder af dette Aar laa Havnens Indtægter ca. 1/2 Mill. Kr. lavere end for samme Periode i 1944. Indsejlingen til Havnen var rensat for Miner, og den eneste Hindring i Havnen var den endnu ikke helt reparerede Langebro.

Havnedirektøren stillede Forslag om efter Aftale med Frihavnen at ansætte en særlig Erhvervs- og Propagandachef, idet han pegede paa Nødvendigheden af at være paa Vagt over for Konkurrence fra Nabohavnene. Forslaget mødte fuld Tilslutning og anbefaledes bl. a. af Direktør *Kørbing*, Grosserer *Rudolph Schmidt* og Direktør *Fløtkjær*.

Bestyrelsesmødet optoges iøvrigt af en Drøftelse af Havnens Fremtid i Anledning af Fremtidsudvalgets Betænkning, der blev forelagt af Maskinchef *Ove Munck*. I Betænkningen lægges der Vægt paa Betydningen af en Modernisering af de bestaaende Anlæg ved Bygning af større Pakhuse og nye Kraner. Udvalget fraraader Anlæg af en ny stor Havn Øst for Amager. Bro- eller Tunnelforbindelse til Amager vil ikke kunne tilvejebringe en for Byens Borgere tilfredsstillende Landtrafik. Der foreslaas en Uddybning af Sydløbet gennem Kalveboderne til 7 1/2 Meter. Havnens Grænser maa udvides saavel mod Nord som mod Syd, saaledes at fremtidige Havneanlæg i disse Ret-

ninger ikke møder Hindringer. Fremtidsudvalgets Indstilling gaar ogsaa ud paa, at der skal optages Forhandlinger med de respektive Myndigheder om Reservering af de nødvendige Vand- og Landarealer til et Anlæg af en Industrihavn ved Avedøre.

Forhandlingerne endte med en Vedtagelse gaaende ud paa, at Betænkningen underkastes anden Behandling. Havnedirektøren fik dog Bemyndigelse til straks at forhandle med Frihavnen om Moderniseringsarbejder og med Militæret om Flytning af de Skydebaner paa Amager, der danner en Hindring for Sydløbets Gennemførelse.

Til Slut udspandt der sig en længere Diskussion om det kommunale Gasværksanlæg paa Tegholmen. Et Flertal af Udvalget havde haft store Betænkeligheder ved at gaa med til denne Plan, der vil fratage Havnen dets sidste større disponible ledige Areal.

Direktør *Kørbing* henstillede, at man gik med til, at Gasværket kom til at ligge paa Tegholmen, det var jo dog et kommunalt Spørgsmaal, og Ansvar for Sagens Løsning laa hos Kommunen.

Man sluttede med Afstemning om Betænkningen, der vedtoges med 9 Stemmer mod 2, nemlig Skibsreder *Harhoffs* og Grosserer *Schmidts*.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

Paa Det Danske Petroleums Aktieselskabs General- forsamling i sidste Uge meddelte Direktør *F. W. Kraft*, der har naaet den indenfor D. D. P. A. fastsatte Pensionsalder, at han nedlagde sine Mandater som Formand for og som Medlem af Bestyrelsen og Direktionen.

Direktionen supplerede sig derefter med Direktør *Jens Jørgensen*.

Bestyrelsen bestaar herefter af Generalkonsul *Christian Holm*, Hofjægermester, Greve *K. Ahlefeldt-Laurvig*, Direktør *Ernst Müller* og Direktør, Civilingeniør *Erik Frandsen*.

Direktionen bestaar af Direktør *Ernst Müller*, Direktør *Erik Frandsen* og Direktør *Jens Jørgensen*.

Paa det efterfølgende Bestyrelsesmøde og Direk- tionsmøde valgtes Direktør *Ernst Müller* til Formand.

Den nye Formand er 55 Aar og har været knyttet til Selskabet fra 18 Aars Alderen. I 1920 blev han Underdirektør og Chef for Smøreolie-Afdelingen, og siden 1937 har han været Medlem af Selskabets Di- rektion og Bestyrelse.

KØBENHAVNS HAVNEVÆSEN SKÆNKER 100.000 KR. TIL SØMANDSFONDEN

Den af Dansk Dampskibsrederiforening den 29. Fe- bruar 1944 oprettede Fond »Den danske Sømands- fond«, hvis Midler skal komme den danske Sømands- stand og dens paarørende tilgode, har af Københavns Havnevæsens Bestyrelse modtaget 100.000 Kr. De aarlige Renter af dette Beløb skal uddeles til efter- lade efter danske Søfolk, omkomne under Krigen 1939—1945.

Beløbet er givet som Udtryk for den Taknemmelighedsfølelse, Havnebestyrelsen føler, fordi Køben- havns Havn er sluppet saa godt gennem Krigen, og Havnebestyrelsen har ment, at denne Taknemmelighedsfølelse ikke kan faa bedre Udtryk end ved dette Bidrag til omkomne Søfolks efterladede.

Fondens Formue udgør herefter ialt ca. 670.000 Kr.

NORGES REDERFORBUNDS BESTYRELSE

Paa Norges Rederforbunds Hovedbestyrelsesmøde den 29. Juni foretoges følgende Valg for Perioden 1945—47:

Som ny Præsident efter Skibsreder *Bjørn-Hansen*, som havde frasagt sig Genvalg, valgtes den nuværende første Vicepræsident *Klaus Wiese Hansen*, Bergen. Til ny 1. Vicepræsident valgtes *Ths. S. Falck jr.*, Bergen, og til 2. Vicepræsident *Odd I. Loennechen*, Tønsberg.

CANADA OG STATSREVEN SKIBSFART

Der har været Forslag fremme om, at Canada skulde fortsætte med statsreven Skibsfart efter Krigen. Handelskammeret i Montreal har imidlertid taget bestemt Afstand fra dette, idet det hævder, at Canadas Tonnagebehov kan blive dækket, saadan som det nu ligger, og at det kan komme til at gaa ud over Landets Udenrigshandel, hvis man gør Forsøg paa baade at eksportere og drive Skibsfart. Handelskammeret i Montreal bygger her paa de Erfaringer, som De Forenede Stater og Australien gjorde efter forrige Krig. Hvis det viser sig, at Skibene ikke kan drives uden Underskud, vil det nemlig sige, at man maa yde Subsidier, som maa betales af andre Næringsgrene.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Den 12. Maj 1939 fejrede Nordisk Skibsrederforening sit 50 Aars Jubilæum i Oslo. Siden da har Foreningen paa Grund af Forholdene levet ret stille, dog har man til Stadighed udgivet de værdifulde Publikationer »Nordiske Domme i Søfartsanliggender« af Direktør *J. Jantzen*. Men Foreningen er nu ved at leve op igen, idet Repræsentanter for den svenske og norske Bestyrelse mødtes til en Lunch i Göteborg sammen med nogle indbudte svenske Shippingfolk. Formanden i den svenske Bestyrelse, Generalkonsul *Axel Ax:son Johnson* var forhindret i at optræde som Vært, hvorfor Foreningens Formand, Generalkonsul *Ole R. Thoresen*, Oslo, ledede Mødet. Foreningens Direktør, Advokat *Nils Dybwad* gav en interessant Skildring af Foreningens Oplevelser under Besættelsen i Norge, hvor de fleste af Bestyrelsesmedlemmerne havde været paa Grini, medens Nazisterne forsøgte at beklæde Ledelsen i Foreningen. Man haaber nu paa, efter at den gamle Bestyrelse atter er traadt i Funktion, hen paa Efteraaret at kunne sammenkalde til et Møde i Oslo.

DANSK LODSFORENINGS GENERALFORSAMLING

Som omtalt i sidste Nummer af D. S. T. kunde Dansk Lodsforening i Februar have fejret sit 40 Aars Jubilæum, men paa Grund af Forholdene gik Begivenheden stille af.

Sidste Lørdag afholdt Foreningen sin aarlige Generalforsamling og i Forbindelse hermed en Jubilæumsfrokost.

Generalforsamlingen aabnedes af Formanden, Lods *E. Larsen*, med Afsendelsen af et Hyldesttelegram til Kongen. En Række Æresmedlemmer blev udnævnt i Anledning af Jubilæet, saaledes de to forhenværende Lodsformænd *Georg Rasmussen*, Odense, og *Kaas*, Hals, samt *Søren Nielsen*, Stige, de to tidligere Formænd for Foreningen, *G. Thostrup*, Aalborg, og *H. Lund*, København. Overlods *Jacob Bandolin*, Södertälje, der som Gæst deltog i Generalforsamlingen, og Lods *Chr. Hanson*, Oslo, blev ogsaa udnævnt til Æresmedlemmer.

Paa Generalforsamlingen drøftedes iøvrigt Lønsørgsmaalet m. m.

Ved den efterfølgende Jubilæumsfrokost saas en Række indbudte Gæster fra Marinen og Skibsfarten, saaledes Viceadmiral *Vedel*, Lodsdirektør *v. d. Hude*, Lodsinspektør *Ørsted*, Afdelingschef *Ove Nielsen*, Kaptajn *Th. Petersen* fra Dansk Dampskibsrederiforening,

Overskibsinspektør *Grue*, Kaptajn *Hagelberg*, Skibsførerforeningen, og Forretningsfører *Christiansen*, Dansk Styrmandsforening.

Viceadmiral *Vedel* hyldede Lodserne for deres Indsats og bragte dem en særlig Tak for det Initiativ, de tog i rette Øjeblik ved at trække sig ud af Samarbejdet med Tyskerne, og han sluttede med et Leve for Lodserne.

FRAGTBERETNING

Forholdene paa Fragtmarkederne er stadig uden større Ændringer. Paa de oversøiske Markeder er langt den overvejende Del af alle Transporter helt beroende paa de officielle Tildelinger, der nu kontrolleres af UMA's Kontorer i London og Washington. Denne Institution skal som bekendt foreløbig virke indtil 6 Maaneder efter Krigens Afslutning i det fjerne Østen, og noget virkeligt Liv paa Fragtmarkedet er der ikke Grund til at vente, førend hele denne Historie er afviklet. Dette skal naturligvis ikke forstaas paa den Maade, at Befragtningsvirksomheden ligger stille; tværtimod, paa alle Markeder er der langt flere Laster end disponible Skibe, men Livsnerven i Shipping, den frie Udvikling af Tilbud og Efterspørgsel, er jo helt lammet under de nu gældende Forhold.

Af de i den forløbne Uge indgaaede Rapporter synes det iøvrigt, som om de officielle Tildelinger af Tonnage til Trades, der vel strengt taget ikke kan karakteriseres som krigsvigtige, har været noget større. Saaledes har bl. a. Kornfarten fra Amerika til Europa været ret betydelig, og det samme gælder delvis for Kul fra Hampton Roads til Sydamerika. Svenskerne er, som nævnt i vor sidste Beretning, i Markedet for ca. 150.000 Ts. Kul fra Hampton Roads til Göteborg/Stockholm range, men saavidt vides er der endnu ikke sluttet Tonnage herfor, ligesom Raten, der naturligvis skal fastsættes af UMA, endnu ikke oplyses. Kul fra Hampton Roads til Lissabon skal være sluttet til \$15.50. Sukker fra Cuba til UK. betales med 77/6d., og for Trælast fra Canada til UK. har UMA fastsat Raten til 218/3d. for Props fra de sædvanlige Lastehavne og til 242/6d. for skaaret Last fra St. Lawrence. Af andre Rater i transatlantisk Fart kan nævnes Rio/UK. 68/6d. for Jernmalm og 60/1d. for scrap fra New York til UK.

Fra Sydamerika er der stadig nogen Efterspørgsel efter Tonnage for Korn fra River Plate til forskellige europæiske Destinationer, saasom Spanien/Portugal/Frankrig og Irland. UMA's Rate Buenos Aires/Lissabon er som tidligere nævnt 150/-. For Bomuld fra Santos til Frankrig noteres \$50 pr. Ton.

Fra Sydafrika er der stadig betydelig Efterspørgsel efter Tonnage for Malm til Northern Range. Raten, der tidligere laa paa \$10.50 plus 30 pCt. Krigstillæg, skal være reduceret noget, men endnu foreligger ikke nogen nøjagtig Opgave. Der kan ligeledes placeres Tonnage for Kul fra Durban/Lourenco Marques range til saavel Middelhavshavne som til UK., men heller ikke for disse Laster foreligger der endnu noget om Raterne. Fosfat fra Casablanca til UK. skal betales med 45/-.

Fra Indien kan stadig placeres Tonnage for Malm til saavel UK. som til Northern Range. Raterne foreligger endnu ikke. Sukkerfragten fra Mauritius til UK. er fastsat til 102/-.

Af europæiske Rater kan nævnes Svovlkis fra Huelva til UK. 46/6d. og fra Cypern 65/-. Potash fra Huelva til UK. betaler 55/-. Jernmalm fra Hornillo til UK. 45/-.

I vore nærmere Farvande er der stadig stærk Efterspørgsel efter Skibe for Trælast fra Sverige til saavel UK. som til Belgien. Der foreligger endnu intet definitivt om Raterne, men i Sverige venter man, at Fragten vil komme til at ligge omkring 140/- à 170/- pr. Std. til UK. afhængig af Størrelse, Laste- og Losse-

Norges Rederforbunds ekstraordinære Generalforsamling.

Den 30. Juni afholdt Norges Rederforbund ekstraordinær Generalforsamling. Præsidenten, Skibsreder *Arne Bjørn-Hansen* aabnede Mødet og mindedes de mange Medlemmer, der var afgaaet ved Døden under Krigen, ligesom han ogsaa hædrede de norske Sømand, hvoraf man desværre havde mistet 3454 fra Handelsflaaden og 896 fra Marinen.

Nortraship.

Præsidenten oplyste bl. a., at »Nortraship« blev dannet 1940, og hele den udenrigske Flaade paa 891 Skibe med en samlet Tonnage paa 4.000.000 B.R.T. blev underlagt denne. Derved var Skibene fra Krigens første Dage unddraget Redernes Dispositioner, og Verdens største Rederi traadt i Kraft. Der blev oprettet 2 Hovedkontorer, et i London og et i New York foruden 50 andre Kontorer rundt om i Verden med et Personale paa over 1000 Personer.

Nortraship har indkasseret alle Fragter og dækket Skibenes Driftsudgifter. Grundlæggende for Nortraships Arbejde var Rederforbundets scheme-Aftale med England i 1939. I fuld Forstaaelse af den Nationalværdi, der ligger i de norske Linier ude, har Nortraship gjort alt for at opretholde disse. Rederne har paa Grund af Forholdene ikke faaet en Øre hjem til Dækning af Administrationsudgifter, Forrentninger, Skatteutræk til Mandskabet etc. Det er et stort Beløb, som er indsejlet af Nortraship, anslaaet til 2¼ Milliard Kroner. Af Nortraships Midler hævdede den norske Regering i London de Beløb, som var nødvendige til Finansiering af dens Virksomhed, til Norges Krigsmagt, Flyvevaaben, til Renter og Amortisation af Norges udenlandske Laan, til Underhold af politiske Flygtninge, til de første Vareindkøb etc.

Da Krigen i Europa nu er slut, og Norge igen er frit og indtraadt i UMA, har Nortraship udført sin Mission og bør afvikles saa hurtigt som muligt, samtidig med at man saa hurtigt som muligt bør faa en Opgørelse i Stand mellem Staten og Rederne for denne Periode — en Opgørelse, som bør omfatte al norsk shipping ude og hjemme, og som muliggør, at vi sparer Staten og os selv for Retssager, Strid og Vanskeligheder.

At en saadan Opgørelse kommer i Stand saa hurtigt som muligt, er af den aller største Betydning for vort Land, idet Rederne kun derved for Alvor kan tage fat paa Genrejsningen.

En Reder maa vide, hvilke Midler han har til sin Disposition, og det kan han først faa at vide, naar han har faaet Godtgørelsen for Brugen af sine Skibe under Nortraship-Perioden, og efter at Skatterne er beregnet. Det maa ogsaa være af den største Betydning for Staten at faa Klarhed over Skattebeløbene for at kunne sætte disse som en Modpost mod, hvad der er hævet ude à conto, med andre Ord faa klarlagt Landets finansielle Stilling ogsaa paa dette Omraade. Et Forskud løser ikke Problemet, kun en endelig Opgørelse.

Reederforbundet har allerede i Oktober 1944 foreslaaet Regeringen, at Nortraships Afvikling overdrages Norges Rederforbund. Det vil ikke alene være det mest praktiske, men ogsaa den billigste Ordning, og det er Præcedens, at Rederforbundet fik overdraget Afviklingen af alle Krigsforanstaltningerne vedrørende Skibsfarten efter forrige Verdenskrig.

UMA.

Der er endnu ikke fastsat Betingelser, under hvilke Skibene kommer til at sejle. Saa meget er imidlertid klart, at man søger at faa den væsentlige Del af Handelsflaaden over paa Rejsbasis, og mange af vore Kolleger er for Øjeblikket i London og arbejder med Ratespørgsmaalet i Samarbejde med Repræsentanter for andre Nationer.

Det er endnu ikke klart, hvorledes UMA skal administreres i Norge. Norges Rederforbund har stillet sig til Disposition for den praktiske Gennemførelse af Regeringens Forpligtelser i Forbindelse med UMA.

Jeg nærer ingen Tvivl om, fortsatte Præsidenten, at vor nye Regering snarest vil slutte en Overenskomst med Norges Rederforbund om Handelsflaadens Disponering under UMA-Perioden, en Overenskomst, som er forberedt af den afgaaede Regering sammen med os. Da UMA-Perioden allerede er traadt i Kraft, haster det. Det er alt for store Kapitaler, som staar paa Spil, til at Sagen kan opsættes. Det er af den aller største nationale og økonomiske Betydning, at vore bedste Fagfolk sidder i Ledelsen. Vi mener, at ligesom Afslutningen og Administrationen af den vigtige shipping Aftale med England i 1939 blev overdraget Rederforbundet alene, har Rederforbundet ogsaa nu de bedste Betingelser for at løse UMA-Sagen paa den for Landet mest tilfredsstillende Maade. Dette indebærer, at den norske Skibsfart i UMA-Perioden maa sejle i pool, hvorved alle Rederier vil blive lige-stillede.

Genopbygning.

Præsidenten fortsatte med at meddele, at der for norsk Regning i Sverige var kontraheret 75 Skibe paa ca. 450.000 B.T. for Levering inden Udgangen af 1948.

Det i England indkasserede Assurancebeløb for den udeværende Flaade drejer sig om 1,4 Milliarder Kroner, beregnet efter nuværende Kurser. Vi gaar ud fra, at Assurancesummerne bliver stillet til Disposition for Rederne snarest muligt. Uden fuldstændig Oversigt over den Godtgørelse Rederne skal have for Brugen af Skibene, kan man ikke for Alvor tage fat paa Handelsflaadens Genopbygning.

Det er altid et vigtigt, ja, for et mindre Rederi afgørende Skridt at gaa til Kontrahering eller Indkøb af Tonnage, og paa Grund af de høje Priser i Dag kanske mere vigtigt end nogensinde. Det er da klart, at man maa have fuldstændig Oversigt over Rederiets økonomiske Stilling. Ligeledes er det klart, at det enkelte Rederi selv maa afgøre, naar og hvor det vil genopbygge sin Tonnage. Der er saa mange Hensyn, som spiller ind — Opretholdelse af Linier — Timecharterforretninger for gamle og nye Forbindelser etc., etc.

Skal det lykkes os, fortsatte Skibsrederen, inden en overskuelig Fremtid at bringe Norges Handelsflaade op til, hvad den engang var, og helst videre, er der flere praktiske Spørgsmaal, som vore Statsmyndigheder maa løse, jeg tænker her specielt paa Ændringer i vore Skattelove.

Heldigvis for vort Land vil Handelsflaaden ogsaa i Fremtiden indsejle betydelige Beløb i fremmed Valuta. En voksende Flaade vil indsejle voksende Beløb, som igen vil bidrage til at hæve Levestandarden.

havne. Fra Sverige til danske Havne er sluttet Tonnage for ca. 10.000 Stds. Trælast. Raterne, der skal fastsættes af UMA, er endnu ikke offentliggjorte. Iøv-

rigt er Bunkersituationen stadig meget vanskelig, og adskillige Dampere, der ellers kunde gøre god Nytte, ligger derfor stadig stille.

ULYKKESFORSIKRINGSFORBUNDET FOR DANSK SØFART

Ulykkesforsikringsforbundet for Dansk Søfart har udsendt sin Aarsberetning for 1944. I Beretningen hedder det, at Verdenskrigen i 1944 har forarsaget store Tab af Menneskeliv inden for den danske Handelsflaades — og særlig de mindre Skibes — Besætninger og saaledes ogsaa i nævnte Aar præget Forbundets Virksomhed. Antallet af Aarets omkomne Søfolk, hvorom der er indgaaet Anmeldelse til Forbundet, er dog kun ca. Halvdelen af det tilsvarende Antal i 1943.

Aarets Udgifter, hvoraf Mindsteparten hidrører fra Ulykkestilfælde bevirket ved den almindelige Sørisiko, er dækket dels ved Bidrag fra Forbundets Medlemmer — Præmier — dels og for Størsteparten ved Midler stillet til Raadighed af Statskassen i Henhold til den siden 9. April 1940 gældende Ordning om Opretholdelse af de søfarendes Ulykkesforsikringsforhold.

Ulykkesforsikringsafdelingen.

For Besætningen om Bord i de i Udlandet tilbageholdte eller rekvisitionerede Skibe har Forbundet baaert 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 hjemlig Fart eller dermed ligestillede Farvande under Redernes Kontrol har der været anmeldt til Forsikring ialt 6.696 Mand, hvoraf 233 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 207.573,01 Kr.; paa Grundlag af de indsendte Oplysninger om Besætningernes Forhyringstid m. v. har Medlemmerne Krav paa Ristorni til ialt 23.149,71 Kr.; Medlemmernes samlede effektive Præmier har saaledes udgjort 184.423,30 Kr. Af Afdelingens Netto-Udgift, der ifølge Driftsregnskabet har udgjort 758.453,53 Kr., er derhos 3.520,43 Kr. dækket af Statstilskud til Nedsættelse af de i Medfør af Ulykkesforsikringslovens § 75 tilskudberettigede Medlemmers Præmier, medens det resterende Beløb, 570.509,80 Kr., dækkes af Statskassen.

Der er i Aarets Løb indgaaet Anmeldelse om ialt 407 Ulykkestilfælde, hvoraf 104 hidrørende fra Krigsbegivenhederne; af det samlede Antal Tilfælde er 93 Dødstilfælde, hvoraf 67 skyldes Krigsforholdene. Da der fra forrige Aar overførtes 305 Tilfælde og 18 er optaget til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget 730 Tilfælde til Behandling. Heraf er ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen afvist 17 Tilfælde som ikke henhørende under Ulykkesforsikringsloven, og 296 er afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 303 henstod uafgjort ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser ydet

Erstatning til omkomne Søfolks efterladte og tilskadekomne Søfolk.

Krigs-Ulykkesforsikringsafdelingen.

I Skibe i Fart i hjemlige eller dermed ligestillede Farvande under Redernes Kontrol har der i denne Afdeling, der kun omfatter registreringspligtige Skibe, været anmeldt til Forsikring ialt 5.836 Mand.

Der er ingen Præmie 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 truffene Statstilskudsordning, er opkrævet og ført til Indtægt i Ulykkesforsikringsafdelingen.

Afdelingens Netto-Udgift har ifølge Driftsregnskabet udgjort 485.781,33 Kr., der dækkes af Statens Tilskud.

Der er indgaaet Anmeldelse om ialt 104 Ulykkestilfælde; fra forrige Aar overførtes 138 Tilfælde, og da der er optaget 17 Tilfælde til fornyet Behandling, har der saaledes foreligget ialt 259 Tilfælde til Behandling. Ifølge Kendelser af Direktoratet for Ulykkesforsikringen er heraf 64 Tilfælde afsluttet uden Erstatning for Død eller Invaliditet, medens 108 endnu ikke var afgjort ved Aarets Udgang. I de resterende Tilfælde er der i Overensstemmelse med Direktoratets Afgørelser udbetalt Døds- og Invaliditetserstatninger.

F R A S Ø , H A V N O G V Æ R F T

Esbjerg Havns Besejlingsforhold

Havneingeniør *Buchwaldt* i Esbjerg har oplyst, at da man ikke har Kendskab til Besejlingsforholdene over Graadby Barre, og der sikkert ligger mange Miner i Indløbet til Havnen, er Uddybning af Barren vanskelig at foretage, for Minerne er væk. Imidlertid er man fra saavel dansk som allieret Side interesseret i hurtigst muligt at faa Trafiken paa Esbjerg Havn aabnet, saaledes at vor Landbrugseksport kan komme i Gang igen, og der er derfor sat fuld Kraft paa Ministrygningen og den paafølgende Uddybning af Renden over Graadby Barre.

Ø. K.'s Hovedkontor

Østasiatisk Kompagnis Hovedkontor er i Mandags flyttet fra Frihavnen til Kristianiagade Nr. 8. Skibsinspektionen og Proviantafdelingen forbliver som hidtil i Bygningen i Frihavnen.

»Georg Stage«

I disse Dage afslutter Skoleskibet »Georg Stage« sit første Togt, der begyndte den 20. Marts.

I tidligere Aar varede det søgaaende Togt 4—5 Maanedre, men i Aar uddanner man to Hold, hvert i 3 Maanedre, idet Uddannelsen paa Grund af Forholdene kun kan foregaa stilleliggende.

Det nye Hold skal give Møde den 12. Juli.

Ministrygningen i danske Farvande

S.H.A.E.F.-Missions sidste Tal giver følgende Oplysninger: 15 Marinefartøjer samles i København for at overleveres til den danske Marine. Ialt 38 Marinefartøjer, væsentligst Ministrygere, samt den mindre Mineudlægger »Lindormen« er allerede overgivet til den danske Marine. Ministrygningen i danske Farvande gør tilfredsstillende Fremskridt. Der arbejdes i Øjeblikket paa at skabe en bred og sikker Sejlrende til alle Havne.

Stillingen som

HAVNEMESTER I NAKSKOV

er ledig med Tiltrædelse pr. 1. Oktober 1945 og kan søges af Navigatorer med Skibsførereksamen.

Stillingen aflønnes i Henhold til Tjenestemandslovens § 401 med Begyndelsesløn 5040 Kr. aarlig, stigende hvert 3. Aar med 360 Kr. indtil 5760 Kr., hvortil kommer Statens Tillæg.

Personlig Henvendelse ønskes kun efter Tilsigelse.

Ansøgninger indsendes til Nakskov Byraads Havneudvalg, Borgmesterkontoret, inden 1. August 1945.

P. U. V.

M. P. Nielsen.

/ Erik Petersen.

ODENSE MASKINISTSKOLE

Den 9. August paabegyndes nye Kursus som følger:

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen med Afslutning Juni/Juli 1946.

Dagkursus til Elektroinstallatørprøven for Maskinister med Afslutning April 1946.

Oplysninger om Undervisningsplanerne m. m. faas ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827.

Forstanderen.

Kabel-Damperen »Edouard Suenson«

Kabel-Damperen »Edouard Suenson« er afgaaet til England, hvor den vil blive repareret og derefter paabegynde Reparationsarbejder paa Nordsøkablerne til Danmark.

Nekso Havns Regnskab

Nekso Byraad har godkendt Havnens Regnskab for Aaret 1944—45. Det udviser en Indtægt paa 94.421 Kr. eller 19.256 Kr. mere end budgetteret. Udgifterne andrager 90.307 Kr. I Stedet for et budgetteret Underskud paa ca. 20.000 Kr. udviser Regnskabet saaledes et Driftsoverskud paa 4.114 Kr. Paa Grund af Materiale-mangel maatte en Del planlagte Reparationer og Forbedringer opgives.

Marstal Navigationsskole

Den 23. Juni har paa Marstal Navigationsskole følgende bestaaet Skibsførereksamen: *J. A. Hentze*, Færøerne, *J. K. Boye*, Marstal, *B. B. Brinkholt*, Marstal, *H. M. Fabricius*, Marstal, *K. Rasmussen*, Marstal. Strymandseksamen blev bestaaet af: *H. P. K. Espensen*, Ærøskøbing, *O. J. Kristensen*, Ringe, *J. P. Olsen*, Herrested, *H. A. V. Petersen*, Marstal, og *N. T. Jørgensen*, København.

Kieler-Kanalen atter aaben

Den allierede Nyhedstjeneste meddeler, at Kielerkanalen er aaben for Skibe med indtil 9 Meters Dybgaaende. Alle Hindringer paa lavere Vand er fjernet, men det vil nok vare flere Maaneder, inden alle Hindringer paa dybere Vand er fjernet. I disse Dage er det iøvrigt 50 Aar siden, at Kejsar Wilhelm II indviede Nord-Østersøkanalen og gav den Navnet »Kaiser Wilhelm Kanalen«.

Bergens mek. Verksteder

Den administrerende Direktør for Bergens mek. Verksteder, Ingeniør Knarby, gav i forrige Uge en Redegørelse for Moderniseringsplanerne for Bergens mek. Verksteder.

Ialt er der udarbejdet 6 forskellige Alternativer, delvis med Assistance af danske Ekspertes, nemlig Direktør Blache og Overingeniør Kongsted fra Helsingør Skibsværft.

De Planer, som nu bliver bragt ud i Livet, bliver udarbejdet af Verkstedets Plankontor og gaar i Korthed ud paa en Afdeling i Solheimsviken med 2 Beddinger for henholdsvis et 15.000 og 10.000 Tons Skib. Den nye Maskinhal dækker 2000 Kvm. og er beregnet paa Svejsning af et Skib i Sektioner. Der bliver ogsaa oprettet et nyt Støberi.

I Laksevaag bliver der Bedding for mindre Skibe, men ellers er Hensigten, at denne Afdeling reserveres for Reparationsarbejder. Moderniseringsplanerne udgør en Aarskapacitet paa 50.000 Tons, hvilken er det dobbelte af noget norsk Skibsværft i Dag. Planerne er kalkuleret til ca. 15 Mill. Kr. og tænkes realiseret foruden ved egen Kapitaludvidelse ogsaa med Støtte fra Stat og Kommune. Arbejdsstyrken, som nu er paa 800—1000 Mand, vil blive forøget til 2000. Man har til Hensigt at oprette en Bedriftsskole for Rekruttering af Arbejdsstyrken.

Rosenberg mek. Verksted i Stavanger

Rosenberg mek. Verkstedets Udvidelsesplaner drejer sig ogsaa om Bygning af Dampmaskiner. Der er afsluttet Overenskomst med Fredrikstad mek. Verksted om Licens paa dets Dampmotorer.

A/B Flygindustri flytter til Malmö

Direktør Henrik Kockum i Malmö har erhvervet A/B Flygindustri i Halmstad. Direktør Kockum forsøger at faa flyttet Virksomheden til Malmö, og Forhandling er i den Anledning indledt med Malmö Stad og andre Myndigheder om Overdragelse af et Omraade i Nærheden af Bulltofte.

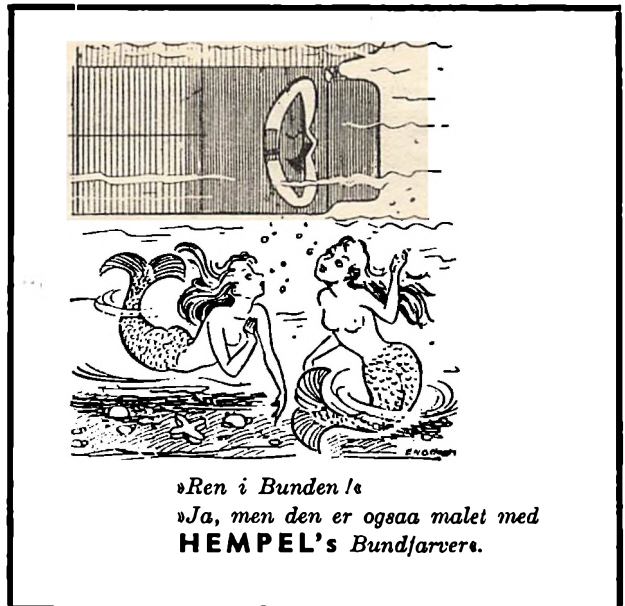
Det største byggede Skib i U. S. A.

I Slutningen af April Maaned blev det 45.000 Tons store Hangarskib »Franklin D. Roosevelt« søsat i New York. Det er det største Skib, som nogensinde er bygget i U. S. A. Ialt skal der bygges tre Skibe af denne Type, og de vil hver have Plads til 80 to-Motorers Flyvemaskiner.

I Dag har den amerikanske Marine 26 store Hangarskibe og 25 Eskorte-Hangarskibe.

»Europa« som Troppetransportskib

Det tyske Passagerskib »Europa«, som de Allierede har overtaget, benyttes for Tiden som Troppetransportskib for amerikanske Tropper.



»Ren i Bunden!«

»Ja, men den er ogsaa malet med
HEMPEL's Bundfarver.

PERSONALIA**50 Aar**

Arbejdsinspektør paa Københavns Toldbod, Kaptajn *F. Bønnelycke*, fyldte Onsdag den 4. Juli 50 Aar.

Udnævnelser i Havnevæsenet

Paa Havnevæsenets Bestyrelsesmøde blev det vedtaget at udnævne Havneingeniør *A. G. Rogberg* til Afdelingsingeniør fra 1. Maj i Aar. Havneingeniør *P. Thuro Carstensen* udnævnes til Afdelingsingeniør fra 1. August. Civilingeniørerne *Svend Nielsen* og *E. Sørensen* udnævnes til Havneingeniører fra henholdsvis 1. Maj og 1. August.

25 Aars Jubilæum

Kontorchef i Det Forenede Dampskibsselskab, Skibsmægler *Viggo Hansen*, havde den 1. Juli været 25 Aar i Selskabet. I 1935 overtog han Ledelsen af D. F. D. S.'s nyoprettede Klareringskontor og har siden Februar 1936 desuden været Chef for Selskabets udenlandske Spedition. Jubilaren tog Translatørekseksamen i Engelsk under forrige Krig og nogle Aar senere Skibsmæglereksamen.

Store Bælt Overfarten

Paa Grund af svigtende Helbred har Skibsfører af 1. Grad ved Store Bælts Overfarten, Kaptajn *Holger Marius Hansen*, Korsør, faaet bevilget sin Afsked fra Udgangen af Juni Maaned. Kaptajn Hansen er født i Korsør og søgte ind til Statsbanernes Søfartsvæsen for snart 40 Aar siden. I 1919 blev han Reservefører og i 1927 udnævnt til Skibsfører ved Sallingsund Overfarten. Fem Aar senere blev han Skibsfører af 1. Gr. og forflyttet til Korsør, hvor han siden har gjort Tjeneste.

Officielt

»Aarhus-Samsø Dampskibsselskab A/S« af Aarhus. Direktør *Martin Johannes Nielsen*, Ballen pr. Kolby, er indtraadt i Bestyrelsen.

Aarhus Stiftamt har beskikket Lodsformand *H. J. Nielsen*, Aarhus, til for Tiden indtil 31. December 1946 at være Medlem af de anordnede Søretter i Aarhus Amt i Stedet for pens. Lodsformand *Martin Jensen*, der er afgaaet ved Døden.

I »Aktieselskabet Det Østasiatiske Industri og Plantage Kompagni« af København er *L. A. du Plessis de Richelieu* udtraadt af Bestyrelsen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

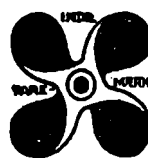
REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

TUBORG



GRØN
eller
RØD



IVER C. WEILBACH & CO.
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · KØBENHAVN K.

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompasseture
Forlang W. Katalog

Tillæg.

I. Østersøen.

1141. Sverige. Trelleborg. Lystønde gonudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/567 1945.

Position. c. 55° 22' N. 13° 09' E.

Detaller. Lystønden Trelleborgs ränna Nr. 4 er atter udlagt paa Station.

(U. f. s. Nr. 27/1797. Stockholm 1945.)

1142. Sverige. Stockholms Skærgaard. Torø W. Lystønde inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 54/3525 1939.

Position. 58° 48' 46" N. 17° 46' 51" E.

Detaller. Lystønden, som viste rødt Et-Blink hver 5^s, og som var udlagt NE. for Lagrund, NE. for Kolguskär er inddraget.

(U. f. s. Nr. 27/1798. Stockholm 1945.)

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

1143. Danmark. Sundet. Nordre Røse Fyr S. Vrag.

Position. 55° 38',0 N. 12° 41',5 E.

Detaller. Vraget af en tysk Flyvebaad ligger sunket c. 300 m S. for Nordre-Rose Fyr.

Vraget ligger farligt for Sejladsen og vil snarest blive afmærket.

- c. I øvrige *danske* Havne rettes Henvendelse til den civile *danske* Havnemyndighed (Havnemester, Havnefoged), som foranlediger internationale Sejlanvisninger udleveret fra vedkommende N. C. S. Kontor i en af de i ovenstaaende Punkter a og b nævnte Havne.

Oplysning om det afsejlede Skibs Størrelse (B.R.T.), Ladningens Art og Størrelse, Afgangsdato samt Bestemmelseshavn m. v. gives saa tidligt som muligt til den Myndighed (jfr. ovenfor), hos hvem Sejlanvisning skal indhentes.

Til samme Myndighed meddeles Afgangsklokkeslet, saa snart det bliver fastsat.

2. Skibe, som afgaar fra *danske* Havne til Havne uden for Linien *Skagen—Kristianssand* og som inden Passage af denne Linie agter at anløbe *dansk* eller *norsk* Havn, indhenter international Sejlanvisning i den sidst anløbne danske eller norske Havn.
3. Skibe, som uden at anløbe *dansk* Havn befinder sig paa Rejse fra *Østersøen* til Havne uden for Linien *Skagen—Kristianssand*.

International Sejlanvisning indhentes ved Passage af *København* eller *Korsør*.

Skibe, som ønsker Sejlanvisning, skal ved Passage af nedenstaaende Signalstationer vise følgende 3 Signaler:

- Eget Kendingsignal,
- Signalet: O. L. 1.,
- Det internationale Signal for Bestemmelseshavnen, hvortil Sejlanvisninger ønskes udstedt.

Om Natten afgives Signalerne med Morselampe.

I *Sundet*:

Stevns Fyr 55° 17',4 N. 12° 27',5 E. og
Drogden Fyr 55° 32',2 N. 12° 42',9 E.

I *Store-Bælt*:

Keldsnor Fyr 54° 43',9 N. 10° 43',5 E. og
Omø Fyr 55° 09',6 N. 11° 08',3 E.

Ved Passage af henholdsvis *København* og *Korsør* skal Skibene stoppe (eventuelt ankere) paa Reden, hvorefter de ønskede Sejlanvisninger for den fortsatte Rejse vil blive bragt om Bord i Skibet.

4. Skibe, som uden at anløbe *dansk* Havn befinder sig paa Rejse fra Havne uden for Linien *Skagen—Kristianssand* til Havne i *Østersøen*.

International Sejlanvisning indhentes ved Passage af *København* eller *Korsør*.

Skibe, som ønsker Sejlanvisning, skal ved Passage af nedenstaaende Signalstationer vise følgende 3 Signaler:

- Eget Kendingsignal,
- Signalet O. L. 1.,
- Internationale Signal for Bestemmelseshavnen, hvortil Sejlanvisning ønskes udstedt.

Om Natten afgives Signalerne med Morselampe.

I *Sundet*:

Kronborg Signalstation 56° 02',4 N. 12° 37',6 E.

I *Store-Bælt*:

Rosnæs Fyr 55° 44',6 N. 10° 52',4 E.

Ved Passage af henholdsvis *København* og *Korsør* skal Skibene stoppe (eventuelt ankere) paa Reden, hvorefter de ønskede Sejlanvisninger for den fortsatte Rejse vil blive bragt om Bord i Skibet.

(Marineministeriet, den 3. Juli 1945.)

§ 5.

Saa vel Lystfartøjer af enhver Art, — derunder Kanoer, Kajakker o. l. — som Brugsfartøjer under 20 Register-Tons Brutto, der befinder sig paa den til *dansk* Søterritorium hørende Del af *Flensborg Fjord* samt de paa Land optrukne Fartøjer, skal, saafremt de ikke er under stadig Tilsyn, sættes i en saadan Stand eller fortøjes eller anbringes paa en saadan Maade, at de ikke kan tages i Brug af uvedkommende Personer. Denne Forskrift vil f. Eks. kunne opfyldes ved Ophaling paa Land i en Afstand af een Kilometer fra Kysten og Fjernelse af Aaregaffer, Aarer eller Sejl, ved at lænke Baaden med svær Laas til Fortøjningspæl eller Bolværk, ved at gøre Motoren ubrugelig eller ved Opbevaring af Fartøjer paa afaasede Steder.

§ 6.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse givne Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar.

§ 7.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

(Marineministeriet, den 29. Juni 1945.)

1139. Danmark. Sejladsforbud ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/315 1945, Punkterne III C og IV B udgaar.

Detaljer. Bestemmelserne i ovennævnte Punkter i *E. f. S.* Nr. 2/315 1945 er ophævet.

Kort Nr. 130 og 102.

1140. Bestemmelser vedrørende Udlevering af Sejlanvisninger samt om Anmeldelse af Sejlads til Udlandet.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/885 og 22/928 1945.

Udlevering af Sejlanvisninger samt Anmeldelse af Sejlads til Udlandet finder indtil videre Sted i *danske* Havne efter nedenstaaende Regler.

I.

D a n s k e S e j l a n v i s n i n g e r.

Skibe, som afgaar fra *dansk* Havn til *danske, norske og svenske* Havne inden for Linien *Skagen—Kristianssand* (begge Havne inclusive), skal indhente *danske* Sejlanvisninger, der udleveres af den civile Havnemyndighed (Havnkaptajn, Havnemester, Havnefoged), jfr. Handelsministeriets Bekendtgørelse af 5. Maj 1945.

For Skibe, som er bestemt til Havne uden for *Danmark* afgives i Forbindelse med Sejlanvisningens Afhentning Oplysning om det afsejlende Skibs Størrelse (B.R.T.), Ladningens Art og Størrelse, Afgangsklokkeslet og Bestemmelseshavn til vedkommende Havnemyndighed.

II.

I n t e r n a t i o n a l e S e j l a n v i s n i n g e r.

1. Skibe, som afgaar fra *dansk* Havn direkte til Havne uden for Linien *Skagen—Kristianssand* samt Skibe, bestemt for andre end *danske* og *svenske Østersøhavne*, skal indhente internationale Sejlanvisninger, der udleveres hos en af nedennævnte Myndigheder:

a. I *København* udleveres internationale Sejlanvisninger indtil videre af Kontoret for „Naval control service“ (N. C. S.), Vesterport, Værelse 304, Telefon Central 3103, Lokal 20.

b. I *Korsør, Aarhus og Frederikshavn* udleveres internationale Sejlanvisninger af derværende Kontorer for „Naval control service“, hvis Adresser og Telefonnumre er som følger:

Korsør: Havnegade 4, Telefon 813.

Aarhus: Havnegade 4, Telefon 12 200.

Frederikshavn: Havnen, Telefon 374.

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

1135. England W.-Kyst. Falmouth Area. Bideford Anduvning. Skydeskive.

Position. Northam Kirke: c. 51° 02' 15" N. 4° 13' 00" W.

Detaller. En Skydeskive er udlagt 2,83 Sm 295° fra ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr 1622. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1136. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af Bekendtgørelse Nr. 190 af 16. April 1940 angaaende Deponering af Radiosendeanlæg i Luftfartøjer og visse Skibe.

Detaller. Trafikministeriet har under den 11. Juni 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:
I Medfør af Lov Nr. 99 af 19. April 1907 om traadløse Telegrafer (Radiotelegrafer) og Lov Nr. 166 af 1. Maj 1923 om traadløse Telefoner (Radiotelefoner) fastsætter Trafikministeriet følgende:

§ 1.

Bekendtgørelse Nr. 190 af 16. April 1940 angaaende Deponering af Radiosendeanlæg i Luftfartøjer og visse Skibe ophæves herved.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

1137. Sverige. Ophævelse af Forbud for udenlandske Fartøjer mod at besejle visse Dele af svensk Territorialfarvand.

Detaller. Forbudet mod at besejle svensk Territorialfarvand E. for Meridianen 13° 05' E. eller S. for Breddeparallellen gennem *Kämpingebuktens* N.-ligste Kyststrækning og E. for Meridianen 12° 50' E. er ophævet.

(U. f. s. Nr. 26/1773. Stockholm 1945.)

1138. Politibekendtgørelse om Forbud mod Sejlads paa Flensborg Fjord.

Detaller. Politimestrene i Sønderborg og Graasten har den 24. Maj 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

§ 1.

I Medfør af § 7 i Lov Nr. 21 af 4. Februar 1871 forbydes Sejlads paa dansk Territorium i *Flensborg Fjord W.* for Linien fra *Pøls Huk* til *Falshøft Fyr*.

§ 2.

Undtaget fra Forbudet er

1. Sejlads for allierede Fartøjer.
2. Sejlads med Fiskerbaade, for saa vidt alle om Bord værende hos Politimesteren har erholdt udstedt behørig Legitimation.
3. Sejlads med egentlige Kaproningsbaade, men disse skal dog altid holde sig indenfor en Afstand af 200 m fra Kysten. Kaproningsbaadenes Styrsmænd skal have behørig Legitimation.

§ 3.

Vedkommende Politimester kan derhos meddele Dispensation fra Forbudet for saa vidt angaar Sejlads fra Havnene i *Sønderborg*, *Graasten* og *Egersund*. I Tilladelsen skal anføres, hvilken Havn Skibet agter sig til.

§ 4.

Tilladelse til Indsejling i den til dansk Søterritorium hørende Del af *Flensborg Fjord* gives af Søværnets Kystbevogtningsfartøjer, og Sejltilladelsen skal indeholde Oplysning om, hvilken Havn Skibet skal anløbe. Skibe og Fartøjer, der udefra indkommer i det omhandlede Søterritorium, maa kun anløbe *Sønderborg*, *Graasten* og *Egersund* Havne, og kun naar der foreligger behørig Tilladelse.

1128. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Skodsbøl Forfyr atter tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 25/1068 1945 udgaar.*Position.* c. 54° 53',6 N. 9° 38',6 E.*Detaller.* Skodsbøl Forfyr er atter tændt og i Orden.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1129. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE.t. E. Vrag midlertidig afmærket.***Position.* c. 56° 51',4 N. 10° 41',1 E., 10—11 Sm 125° fra Hals Barre Fyr.*Detaller.* Et Vrag, antagelig af et mindre Skib, der ikke rager op over Vandet, og som rapporteres at være sunket i c. 11 m Vand paa ovennævnte Plads, er midlertidigt afmærket med en mindre Vager. Mindste Dybde over Vragets Mast er c. 1 m.**1130. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr ESE. Natafmærkning paa Vrag forsvundet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 44/1498 1944 og 22/927 1945.*Position.* c. 56° 52',8 N. 10° 47',0 E., c. 12½ Sm 110° fra Hals Barre Fyr.*Detaller.* Af det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag af et tysk Træ-Vagtskib er intet mere synligt over Vandet. Den paa Vragets Mast anbragte elektriske Blinklanterne, der viste hvidt Hurtigblink, er forsvundet. Vraget er saaledes nu kun afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt i 50 m E. t. N. for Vraget.*Kort* Nr. 102 og 100.**1131. Danmark. Kattegat. Skagen SE. Vragafmærkning forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 15/741 1943 og 22/927 1945.*Position.* 57° 40' 46" N. 10° 41' 24" E., c. 3,8 Sm 151° fra Skagen Fyr.*Detaller.* Den paa Vraget af Dampskibet *Rygja*, der ligger sunket paa ovennævnte Plads, anbragte elektriske Blinklanterne, der viste hvidt Hurtigblink, er forsvundet. Der ses intet mere over Vandet af Vraget, som nu, foruden med den tidligere meddelte Vragvager med 2 grønne Flag, er afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink, og som er udlagt c. 150 m NE. for Vraget.*Kort* Nr. 101 og 100.**1132. (T). Sverige. Kattegat. Halmstad. Fyr midlertidigt forandret. Taagesignal midlertidigt indstillet.***Position.* c. 56° 39' N. 12° 51' E.*Detaller.* 1. Paa Grund af Reparation er Halmstad yttre Fyr midlertidigt forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s. Fyrets Lysvinkler er uforandret.

2. Saa længe Reparationsarbejderne foregaar, vil Taagesignalet ved Fyret være ude af Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 26/1738. Stockholm 1945.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1133. England E.-Kyst. Filey. Fyr nedlagt.***Position.* c. 54° 12' 40" N. 0° 17' 00" W.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads er nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1686. London 1945.)

1134. England E.-Kyst. Tyne Area. Druridge Bay. Skydeskivor.*Position.* Coquet Island Fyr: c. 55° 20' N. 1° 32' W.1. *Position.* a) 2,04 Sm 174° og b) 3,60 Sm 185° fra ovennævnte Fyr.*Detaller.* a) En Skydeskive er udlagt paa Plads a).b) En sort- og gulternet Tønde, mærket *Target*, omgivet af 6 andre Tønder, der er anbragt paa en Cirkellinie med Radius c. 23 m, er udlagt paa Plads b).2. *Position.* c. 5,1 Sm 175° fra ovennævnte Fyr.*Detaller.* En Skydeskive er udlagt paa ovennævnte Plads. En gulmalet Tønde er udlagt 0,05 Sm 350° fra Skydeskiven.

(N. t. M. Nr. 1637. London 1945.)

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

1123. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.

Tidspunkt. Indtil videre hver Mandag—Fredag Kl. 0800—1200.

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

Detaller. Skarpskydningsøvelser afholdes til ovennævnte Tider 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.

I ovennævnte Tidsrum er al Færdsel paa det omhandlede Terræn og al Sejlads paa den forannævnte Del af Søen forbudt.

1124. (T). Sverige. Sundet. Malmö Vågbrytarbank Fyr. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

Tidspunkt. 1.—15. Juli 1945.

Position. c. $55^{\circ} 38'$ N. $12^{\circ} 59'$ E.

Detaller. I ovennævnte Tidsrum vil Taagesignalet ved *Malmö Vågbrytarbank Fyr* være ude af Virksomhed paa Grund af Sirenens Reparation.

(U. f. s. Nr. 28/1737. Stockholm 1945.)

1125. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/920 1945.

Position. c. $54^{\circ} 51'$ N. $12^{\circ} 13\frac{1}{4}'$ E.

Detaller. Ved Opmaalingen den 29. Juni 1945 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 5,0 m i Midten af Renden og 2,9 m i W.-Siden af Renden.

Skibe med indtil 5,9 m Dybgaende kan passere Renden med Lodshjælp.

1126. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/163 1945 udgaar.

Position. c. $54^{\circ} 51'$ N. $10^{\circ} 33'$ E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen den 26. Juni 1945 af det nye Sejlløb i *Klørdyb* fandtes Dybden ikke at være under 2,8 m.

1127. Danmark. Lille-Bælt. Als S.-Kyst. Hørup Hav. Kegnæs. Oplysning om Broer.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/980 1942.

Position. *Kegnæs Bro:* c. $54^{\circ} 53',7$ N. $9^{\circ} 53',8$ E.

Detaller. 1. Af den oprindeligt 114 m lange *Kegnæs Bro*, der blev ødelagt af Isen, staar endnu de inderste 30 m af Broen tilbage. Vanddybden ved Yderenden af denne Del, der benyttes som Anlægsplads for Smaabaade, er c. 1,2 m. Af det gamle Brohoved, ved hvilket Dybden nu er 1,5 m, genstaar kun en Gruppe Pæle, og mellem disse og den førnævnte 30 m lange Brorest findes nogle i Bunden staaende Pælestumper.

2. c. 110 m NE. for den ødelagte *Kegnæs Bro* er opført en ny Bro, *Kegnæs Færgebro*, der naar c. 66 m ud fra Kysten. Broens hele Længde, incl. Brohoved, er c. 91 m. Broens Bredde er 2 m; dens Højde ved Middelvandstand er 1,6 m. Brohovedet er 7 m langt og 6 m bredt. Vanddybden ved Brohovedets Yderende er 2,8 m.

Kort Nr. 154, 152, 150 og 185.

Publikationer. Danske Lods III, Side 152, Havnelods Side 113.

Omtrontlig Plads		Dybde over Vraget, m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 27',1	8° 11',4		Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	Margrethe (Kutter).	2977	1940
55° 25',8	8° 14',8				(tysk Trawler). o. V.	751	1945
55° 28',3	8° 23',3		Stage.		Tørt ved Lavvande. Dagmar (Fiskerfar- tøj).	491	1943
55° 30',3	8° 18',4				Josse (Kutter). M. o. V.	1411	1944
55° 26',1	8° 19',8				Jyrma (Kutter).	765	1942
55° 18'	8° 15'	2,5	Grøn Bøje.				

1120. Forandringer i Fyrbelysningen. Rettelser og Tilføjelser til E. f. S. Nr. 26/1074 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1074 1945.

Positioner. Se Fyrfortegnelsen 1942 samt nedenfor.

Detaller. 1. Følgende Fyr er atter tændt:

Skagerrak: *Hirtshals Yderhavn W.* og *Hirtshals Yderhavn E.* (Fyr-Fort. Nr. 71 og 72).

2. *Halsskov Rev* Fyrskib er genudlagt.

3. Følgende Lystønder er genudlagt og tændt:

Kattegat: a) Lys- og Fløjtetønden *Kattegat II* paa 56° 15' (00") N. 11° 05' (00") E. Sortmalet. Hvidt Et-Blink hver 3^s.

Lille-Bælt: b) *Træskohage* Lystønde (Fyr-Fort. Nr. 552).

c) *Holtserhage* Lystønde (Fyr-Fort. Nr. 553).

d) *Vejle Havnerende E.*-ligste Lystønde (Fyr-Fort. Nr. 554).

I. Østersøen.

1121. Sverige. Arkö. Fyr atter tændt.

Position: *Arkö nedre Fyr*: c. 58° 28' N. 16° 58' E.

Detaller. *Arkö övre* og *nedre Fyr* er atter tændt.

(U. f. s. Nr. 26/1732. Stockholm 1945.)

1122. Tyskland. Kieler Bugt. Vrag.

1. Position. 54° 31' 12" N. 10° 16' 30" E.

Detaller. Tæt N. for Vraget af det tyske Vagtskib *Bremen* er paa ovennævnte Plads udlagt en Vraglystønde, der viser To-Blink og er forsynet med N.-Topbetegnelse.

2. Position. 54° 28' 48" N. 10° 16' 06" E.

Detaller. Et Vrag paa ovennævnte Plads er afmærket saaledes:

a) Tæt N. for Vraget er udlagt en grøn Vraglystønde, der viser *En-Formørkelse* hver 6^s. og er forsynet med N.-Topbetegnelse.

b) Tæt S. for Vraget er udlagt en Vraglystønde, der viser *En-Formørkelse* hver 4^s. og er forsynet med S.-Topbetegnelse.

3. Positioner. c) 54° 28' 20" N. 10° 15' 40" E.

d) 54° 27' 48" N. 10° 15' 48" E.

Detaller. Paa hver af Pladserne c) og d) findes et Vrag, der ikke er synligt over Vandet. Vragene er ikke afmærket.

(Se Tillæg.)

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
57° 24',3	10° 32',5	4,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101.	<i>Freden</i> (Fiskerkutter).	601	1942
57° 25',2	10° 35',6				(Dampsk.). o. V.	830	1945
57° 25',5	10° 33',8				<i>Gisela</i> (Vandb.).	997	1945
57° 26'	10° 33'				(Tysk Trawler) <i>Frederikshavn Vestre-Inderhavn</i> .	998	1945
57° 27',5	10° 46',2	10	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg. Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101.	<i>Nordpilen</i> (Fiskerkutter).	780	1941
57° 29'	10° 48'				(Luftfartøj).	561	1944
57° 29',9	10° 37',5			<i>Esperance</i> (Fiskerkutter).	1844	1943	
57° 33'	10° 57'			Uvh.	410	1915	
57° 36',7	11° 03',0			101.	1510	1940	
57° 39',0	10° 45',1			101, 100, 92.	543	1945	
57° 40',8	10° 41',4			101, 100.	1131	1945	
57° 42'	10° 54'				1482	1940	
57° 43',5	10° 37',0				1542	1944	
57° 47'	10° 58',5				1181	1940	
57° 20',5	11° 13',0	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	<i>Grete</i> (M/Galease). M.	1621	1944		
57° 08',5	11° 15',5	Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	o. V. <i>Helga</i> (Skonnert). M.	1419	1944		
56° 24'	12° 31'		1720	1941			
56° 33',0	12° 54',6		781	1944			
56° 37',2	12° 16',0		862	1945			
57° 46',5	11° 22',0		1499	1944			

Limfjorden.

57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		(2 Fiskerkuttere).	846	1944
56° 45',2	9° 10',5				(Luftfartøj).	1579	1944

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'	11,4			Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'					1590	1941

Nordsøen.

56° 52',5	7° 45',0		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	<i>Edm. Hugo Stinnes</i>	1681	1944
56° 22',2	8° 02',1				(Dampsk.). o. V.	1140	1940
55° 59',7	8° 07'				<i>Katrine</i> (Kutter).	830	1944
55° 31',8	7° 52',2		<i>Molly</i> (Kutter).	1128	1944		
55° 29',5	8° 13',3		<i>Gratia</i> (Kutter). M. o. V.	851	1944		
55° 27'	8° 10'	Vgv. 2 opadv. Ko- ste ved Pladsen.	<i>Ingrid</i> (Kutter). Forg. efts.	692	1944		

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8				<i>Hecksey</i> (M/Skib).	404	1945
56° 50',5	11° 23',1			El. r. + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	M. o. V.	509	1944
56° 50',1	11° 23',6			El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	<i>Gerda</i> (M/Skonnert).	692	1945
56° 50',6	11° 27',0			Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	(<i>Tysk</i> Minestr.).	1657	1944
56° 49',9	10° 43',9			Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	<i>Svanen</i> (M/Galease).	1077	1944
56° 36',2	11° 48',5				M. o. V.	863	1945
56° 35',0	11° 40',0				2 Vg.	791	1945
56° 51',8	10° 37',0			El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	3 Vg. (1 Vg. o. V.).	1441	1944
56° 51',4	10° 41',1	1		1 mindre Vager	<i>Hartmut</i> (Køleskib).		
56° 51',5	10° 41',4			El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	o. V.	1129	1945
56° 52',2	10° 48',8			Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	(antagelig et mindre Skib).	967	1945
56° 52',8	10° 47',0			Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	<i>Dorthea af Korsør</i> (M/Galease). M. o. V.	510	1945
56° 53',0	10° 31',0				M. o. V.	1130	1945
56° 53',7	10° 31',6			Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	(<i>Tysk</i> Vagtskib [Træ- skib]).	1677	1944
56° 53',8	10° 30',1			El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		536	1945
56° 54',1	10° 30',3			Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	<i>Wuri</i> (Transportsk.).		
56° 55',0	10° 26',3			Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	o. V. Vinterafm.	1505	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5		Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	M. o. V.	537	1945
56° 58',5	10° 52',0				<i>Lise</i> (M/Galease). M.	1078	1944
57° 01'	10° 44'				o. V.	1024	1942
57° 01',5	10° 43'	1 3/4			<i>Gotfr. Bauerne</i> (Dampsk.).	970	1942
57° 10',5	10° 47',0				<i>Skandia</i> (Kutter). o.	1460	1942
57° 10',6	10° 46',0				V.		
57° 11 1/2'	10° 47'				Uvh. Formentlig identisk med oven- nævnte Vrag af Kut- teren <i>Skandia</i> .	895	1945
57° 12'	10° 44'				<i>Emma Marie</i>	1868	1943
57° 15',5	10° 50',8				(Kvase).		
57° 16',4	10° 33',2				o. V.	864	1945
					(Dampsk. 8 000 ts.)	996	1945
					Dæk o. V. PD.		
					Muligvis identisk med ovenst. Vrag (E. f. S. Nr. 864 1945).		
					Luftfartøj.	411	1945
					o. V.	1468	1943
					<i>Anna Peters</i> (<i>Tysk</i> Mineskib). c. 200 m fra Land.	560	1945
57° 16',5	10° 38',2			Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	<i>Victoria</i> (Kutter).	329	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Elsa</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	1624	1943
55° 43',8	10° 10,1				(Stenfiskerfartøj). Forg. efts.	2309	1940
55° 44',4	10° 12',3	1			(Luftfartøj).	738	1945
55° 48',5	10 28,1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.	<i>Minde</i> (M/Galease).	1373	1942
55° 51',5	10° 30',1	2½	Vgv. 1 Fl. SW. f. Skfh.		(Luftfartøj).	714	1945
56° 09',0	10° 13',1		Ved Vragets NE.- Ende: Vgv. 2 Fl. Ved Vragets SW.- Ende: Vgv. 1 Fl.		o. V.	769	1945
56° 05½'	10° 38'				(Tysk Transportsk. + 2 Torpedojagere) PD.	882	1945
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.	<i>Ragnhild</i> (M/Tjalk).	1620	1941
56° 59',7	10° 46',0			112, 103, 102, 100.	<i>Odin</i> (M/Kul). ned- sprængt til i Flugt med Havbunden.	920	1944
56° 00',0	10° 49',5					755	1945
56° 08',4	10° 52',0				<i>Freja</i> (Fiskerkutter).	1193	1943
56° 12½'	10° 56½'				(Luftfartøj).	812	1945
56° 20',0	11° 04',3	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.	<i>Bundekuh</i> (Trawler).	1429	1942
56½°	11°				P D. Imellem <i>For- næs</i> og <i>Gerrild</i> . M. o. V.	535	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.	<i>Jørgen</i> (Dampsk.).	504	1943
56° 35'	11° 00'				<i>Hansyssel</i> (Jagt). Forg. efts.	1657	1942
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.	<i>Anø</i> (M/Skib).	1466	1941
56° 43',0	11° 02',4		Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	<i>Erich Ohlrogge</i> (Dampsk.). 2. M. o. V.	1009	1943
56° 39'	10° 55',7				<i>Jytte</i> (M/Skib).	992	1944
56° 45',9	10° 54',1		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.	<i>Peter v. Danzig</i> (Dampsk.).	689	1944
56° 37',8	10° 46',2				<i>Elly</i> (M/Skib). M. o. V.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				Rundholt, tilsynela- dende fast i Bun- den.	1763	1943
56° 42',5	10° 26',5	c. 1	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Nordstjernen</i> (M/Skib)	861	1945
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	<i>Zephyr</i> (Skonnert). Nedsprængt til i Flugt med Hav- bunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 40',6	11° 33',3				<i>Jutlandia</i> (Kutter).	1115	1945
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5					440	1944
56° 50',4	11° 10',0		Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Batavia III.</i>	777	1945

**Efterretninger om danske Havne og Broer angaaende Dybdeforringelser
paa Grund af Tilsanding o. lign.**

1945.		1945.	
2/225	<i>Aalborg Portland-Cementsfabrik.</i>	1/158	} <i>Korsør.</i>
2/197	<i>Aarhus.</i>	8/602	
8/604	<i>Aarosund.</i>	7/554	<i>Lundeberg.</i>
12/700	<i>Aaso Bro.</i>	6/516	<i>Lundeboje.</i>
1/156	<i>Agerso.</i>	12/706	<i>Maarup.</i>
12/712	<i>Agger Tange Bro.</i>	12/708	<i>Mellerup.</i>
12/711	<i>Amtoft Bro.</i>	1/172	<i>Mommark.</i>
4/442	<i>Anholt.</i>	1/157	<i>Mullerup.</i>
9/630	<i>Asaa.</i>	2/229	<i>Nibe.</i>
5/485	<i>Assens.</i>	1/159	<i>Nyborg.</i>
16/706	<i>Avdebo Anlægsbro.</i>	10/651	<i>Nykøbing S.</i>
1/8	<i>Bagenkop.</i>	8/601	<i>Nyord.</i>
9/622	<i>Bakkerne Bådehavn.</i>	1/162	<i>Oms.</i>
5/484	<i>Ballen Bro, Fyn.</i>	10/648	<i>Reerso.</i>
5/484	<i>Ballen, Fyn, Bro.</i>	7/565	<i>Ringkøbing.</i>
6/532	<i>Birkholm.</i>	10/650	<i>Ristinge Bro.</i>
10/647	<i>Bisserup Bro.</i>	14/744	<i>Rungsted.</i>
16/785	<i>Bjørno Landingsbro.</i>	13/718	<i>Rødby Havn.</i>
2/188	<i>Bregner.</i>	2/215	<i>Skagen.</i>
5/491	<i>Dover Odde Anlægsbro.</i>	2/234	<i>Skive.</i>
7/562	<i>Ejerslev Udslibningssted.</i>	7/557	<i>Skuldelev Bro.</i>
7/566	<i>Esbjærg.</i>	1/123	<i>Sletten.</i>
6/529	<i>Espergærde.</i>	16/784	<i>Spodsbjærg.</i>
10/661	<i>Feggesund Bro.</i>	7/563	<i>Sundby Tovbane, Limfjorden.</i>
16/790	<i>Fladbjærg Bro.</i>	20/896	<i>Sæby.</i>
2/210	<i>Frederikshavn.</i>	10/654	<i>Sælvig Bro.</i>
11/672	<i>Gilleleje.</i>	8/605	<i>Sonderborg.</i>
16/789	<i>Grenaa.</i>	1/125	<i>Taarbæk.</i>
20/891	<i>Gronsvund (Borgsted) Færgebro.</i>	8/689	<i>Tejn.</i>
1/153	<i>Guldborg, Lolland.</i>	2/293	<i>Torsminde Slusehavn.</i>
9/627	<i>Hadsund.</i>	25/1071	<i>Tyboron.</i>
8/607	<i>Havnø Anlægsmole.</i>	1/154	<i>Urne.</i>
1/169	<i>Hejlaminde.</i>	20/901	<i>Varde.</i>
25/1031	<i>Helsingør.</i>	12/710	<i>Vesterø, Læsø.</i>
2/246	} <i>Hirtshals.</i>	2/236	<i>Vilsund Anlægsbro.</i>
17/814			7/559
2/183	<i>Holbæk.</i>	1/164	<i>Æroskøbing.</i>
7/578	<i>Hornbæk.</i>	2/235	<i>Ørødde Bro.</i>
1/122	<i>Humblebæk.</i>	2/218	<i>Østerby, Læsø.</i>
2/180	<i>Hundested.</i>	2/208	<i>Øster-Hurup.</i>
9/623	<i>Kastrup Skibsbro.</i>		

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1945
21/918 } *Færøerne.* Fyr atter tændt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1945
3/418 } *Skagerrak. Nordsoen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
2/309 }
5/494 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen.* Fiskeri. Advarsel.
- Danmark.*
- 2/310 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
2/311 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
2/312 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
2/313 Nødmeldinger fra Skibe.
25/1061 Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse. Indberetning om drivende Miner og andre Farer for Sejladsen.
25/1062 Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
2/314 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
2/315 }
2/316 }
2/317 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
2/318 } *danske* Farvande.
2/319 }
2/320 }
28/1139 }
2/323 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Jyllands Kyst.* Mineomraade.
2/324 }
22/955 }
23/980 } Oplysning om Afmagnetiseringsanlæg.
24/1006 }
28/1138 Politibekendtgørelse om Forbud mod Sejlads paa *Flensborg Fjord.*
27/1118 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *danske* Farvande.
24/1015 Midlertidig Bekendtgørelse om Mønstring af Skibsmandskab.
26/1109 Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.

Norge.

- 2/328 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.

Storbritannien.

- 22/951 }
25/1052 } Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det *britiske* Admiralitet.

Sverige.

- 2/332 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
2/333 *Neutralitetslobet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
24/1016 Forskrifter vedrørende Søfarten inden for *svensk* Kystfarvand. Miner.
25/1072 *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse Havneomraader.
2/342 *Falsterbokanalen.* Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
2/343 *Falsterbokanalen.* Søfartskontrol.
2/344 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
2/347 *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
2/348 }
8/613 } Midlertidige Lodsfarvande.
24/1007 Indskrænkning i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse *svenske* Fyr og Fyrskibe.
2/350 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
19/873 Opmaalingarbejder 1945. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
25/1073 Bestemmelser vedrørende Passage af Skibe, der er beskæftiget med Minestrygning.

- 1945
- 17/829 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib midlertidigt inddraget. Vintersømærke udlagt.
- 22/944 Danmark. Kattegat. Hals Barre S. Muldbjærg Grund. Sømærke i Uorden.
- 2/211 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/212 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
- 2/213 Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
- 2/214 Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.
- 2/360 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 7/561 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr slukket indtil videre.
- 2/217 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
- 2/219 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Sejlads gennem minespærret Omraade.
- 24/1014 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Ændrede Bestemmelser vedrørende Mineomraade ved den svenske W.-Kyst.
- 20/898 Sverige. Kattegat. Halmstad. Ringenäs. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 2/222 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
- 2/223 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/224 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/226 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Læmole opføres.
- 2/227 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.
- 24/1023 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Havnearbejder. Pæl knækket. Advarsel.
- 2/229 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 2/231 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
- 2/232 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 2/233 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/237 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 2/241 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Fyr væltet.
- 23/968 Danmark. Limfjorden. Tyboron Kanal. Vandstand.
- 2/244 Danmark. Limfjorden. Tyboron Havn. Sunket Pram.
- 2/243 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 16/807 Danmark. Skagerrak. Skagen NW. Spærret Omraade.
- 2/245 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.
- 3/413 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/248 Danmark. Skagerrak. Svinklov Baake midlertidigt fjernet.
- 24/1025 Sverige. Skagerrak. Minestrøget Ruto.
- 2/249 Sverige. Skagerrak. Fyrskib udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 26/1080 Norge. Oslofjord. Landminor. Advarsel.
- 24/1000 Norge. Skagerrak. Kristianssand S. Melding ved Anløb.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1945
- 25/1058 Gronland W.-Kyst. Færingehavnen. Sätul. Fyr midlertidigt fjernet.
- 25/1059 Gronland W.-Kyst. Godthaab Anduvning. Koekverne. Midlertidigt Fyr opført.
- 19/870 Norge. Hordaland. Hufstaroy N. Groningsosen. Mineomraade.
- 19/871 Norge. Hordaland. Bommeloy W. Mineomraader.
- 22/948 } Danmark. Hanstholm. Oplysning om Fyr, Taagesignal og Signalstation.
- 23/970 }
- 2/291 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
- 2/292 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
- 2/295 Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
- 2/296 Danmark. Fano Bugt. Spærrede Omraader.
- 2/297 Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.
- 2/298 Danmark. Graadyb. Sandforskydning. Advarsel.
- 2/299 Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 14/757 Danmark. Graadyb. Lystønde sunket.
- 2/300 Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.
- 2/301 Danmark. Fano. Fano Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/303 Danmark. Mano W. Sømærke midlertidigt udlagt.
- 2/304 Danmark. Hejer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 2/305 Lister Dyb. Romo—Sild. Forbud mod Ankring.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

- 1945
- 28/1123 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
- 1/142 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
- 1/143 } Sverige. Sundet. Sejlruter afmærket. Sejladsforskrifter.
- 23/976 }
- 25/1067 }
- 1/145 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
- 1/146 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
- 22/941 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Midlertidige Sømærker udlagt.
- 11/686 Sverige. Sundet. Malmö. Bølgebryder opføres. Advarsel.
- 1/148 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
- 1/149 Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.
- 15/774 Sverige. Sundet. Höllviken. Sejladsforskrift. Oplysning om Fiskeri.
- 23/978 Sverige. Sundet. Skanör. Sømærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.
- 1/150 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrom. gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
- 28/1125 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
- 16/802 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masedsundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.
- 1/155 Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
- 4/458 Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Sømærke forsvundet.
- 16/803 Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
- 8/603 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.
- 1/160 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.
- 28/1126 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
- 1/165 Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
- 1/166 Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn Indsejling. Oplysning om Dybde.
- 13/733 } Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.
- 16/804 }
- 1/167 Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.
- 1/168 Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
- 1/170 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/171 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.
- (Se endvidere sidste Afsnit.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1945
- 26/1117 Danmark. Kattegat. Raageleje N. Forbudt Omraade.
- 2/178 Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
- 2/179 Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested. Radiofyr midlertidigt nedlagt.
- 23/966 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
- 2/182 Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 1/176 Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/184 Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejl-anvisning. Advarsel.
- 24/1021 Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Lystønde midlertidigt slukket.
- 2/185 Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.
- 16/806 Danmark. Kattegat S.-lige Del. Samsø E. Spærret Omraade.
- 24/1022 Danmark. Kattegat. Sejero Fyr NW. t. N. Vragvager i Uorden.
- 17/827 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning kan ikke forventes at være i Orden. Advarsel.
- 25/1069 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Fyr og Taagesignaler.
- 2/198 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/201 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
- 2/203 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
- 2/204 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/205 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Dybde i Sejlløb midlertidigt aftaget.
- 2/206 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.

1945

- 20/996 *Sverige. Karlshamn* Insejling. *Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade. Sejladsforskrift.
- 1/13 *Sverige. Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
- 1/14 *Sverige. Karlskrona* Skærgaard. Sejladshindringer.
- 1/15 *Sverige. Karlskrona* Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/16 *Sverige. Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
- 1/17 *Sverige. Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.
- 1/18 *Sverige. Karlskrona* Skærgaard. Oplysning om Skydebane.
- 1/19 } *Sverige. Öland* E. Oplysninger om Sejløb og Afmærkning.
- 1/20 }
- 1/22 *Sverige. Ozelösund.* Skydeøvelser.
- 1/23 *Sverige. Ozelösund. Marsviken.* Bombekastningsøvelser.
- 1/24 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
- 1/27 *Sverige. Hävrings—Kråkelund.* Miner udlagt.
- 1/28 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden.* Arbejder med Dykker.
- 1/29 *Sverige. Stockholms Skærgaard* og Farvandet ved *Ozelösund.* Forbud mod Ankring.
- 1/33 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.
- 1/34 *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Skydeøvelser.
- 1/35 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm* Havn og *Alvik.* Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.
- 1/36 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan.* Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 1/37 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.
- 1/38 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 26/1077 *Sverige. Ålandshavet.* Skydeøvelser.
- 1/40 *Sverige. Södra Kvarken.* Minespærring. Advarsel.
- 1/41 *Sverige. Öregrunds Skærgaard.* Forbud mod Ankring.
- 20/889 *Sverige. Bottniske Bugt. Ålandshavet.* Indskrænkning i Brøndetid for visse Fyr og Fyrskibe.
- 1/47 *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard.* Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 1/49 *Finland. Skärgårdshavet. Åland.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
- 1/107 *Tyskland. Kieler Fjord.* Undervandshindringer. Advarsel.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

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

1945

- 13/727 *Danmark. Sundet.* Farvandet omkring *Kronborg Pynten.* Spærret Omraade.
- 1/116 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Kabel udlagt.
- 1/117 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Kabel udlægges.
- 1/118 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Advarsel.
- 4/454 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.
- 5/501 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.
- 1/120 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
- 26/1116 *Danmark. Sundet. Middelgrund* N. t. E. Minestrøget Omraade.
- 1/126 *Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort.* Forbudt Omraade.
- 1/127 *Danmark. Sundet. Middelgrund.* Grænsør for Losseplads forandret.
- 1/128 *Danmark. Sundet. Middelgrund* W. Midlertidig Skaktsø. Fyr tændt.
- 4/438 *Danmark. Sundet. København. Lystbaadehavnen i Svanemollebugten.* Fyr midlertidigt slukket.
- 1/129 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Kloakledning under Udførelse.
- 1/130 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn.* Oplysning om midlertidig Ø.
- 1/131 *Danmark. Sundet. København. Kronløb.* Dybde aftaget.
- 1/132 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/133 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner* N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duc d'Albe til Deviationsundersøgelser.
- 1/135 *Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler* indstillet indtil videre.
- 22/940 *Danmark. Sundet. København. Langebro.* Midlertidige Passagesignaler.
- 1/136 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Bøje midlertidigt udlagt.
- 1/137 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen.* Spærring udlægges.
- 1/138 *Danmark. Sundet. Flakfort.* Forbudt Omraade.
- 1/139 *Danmark. Sundet. Flakfort* Fyr midlertidigt nedlagt.
- 1/140 *Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb.* Forbud mod Fiskeri.
- 1/141 *Danmark. Sundet S.-lige Del.* Spærring udlagt.

Maanedsoversigt Nr. 6
over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige
Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 5. Juli 1945.

Danmark.

- 1945**
- 20/885 } Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
 - 22/928 }
 - 21/914 } Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
 - 26/1074 }
 - 28/1120 }
 - 1/3 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
 - 2/361 } *Farvande.*
 - 22/954 }
 - 23/1119 } Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i *danske* og nærliggende
 - 21/913 } *Farvande.* Danske og tilstødende Farvande. Minefare. Særlige Skibsruiter etableres. Udsendelse af
 - 22/929 } Rutekort.
 - 22/929 } Oplysning om Omraader med forøget Minefare.

I. Østersøen.

- 1945**
- 1/6 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.
 - 1/7 }
 - 22/931 } *Danmark. Bornholm. Ronne* Redningsstation. Motorredningsbaad beskadiget.
 - 1/9 } *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
 - 1/11 } *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.
 - 26/1111 } *Danmark. Christiansø* ESE. Oplysning om Miner.
 - 22/932 } *Sverige. Kämpingebukten. Trelleborgs* Red. Midlertidige Sømærker udlagt.
 - 24/1008 } *Sverige. Ystad.* Skydeøvelser.
 - 23/974 } *Sverige. Åhus.* Bombekastnings- og Skydeøvelser.
 - 8/591 } *Sverige. Karlshamn* Indsejling. Forbudt Omraade.
 - 13/722 } *Sverige. Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. *Karlshamn* W.-lige Indsejling. Sømærker udlagt.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Kattegat.							
56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.	<i>Valencia</i> (Dampsk.).	1589	1943
56° 11',3	12° 17',0				<i>Alliance H. 156.</i>	411	1943
56° 18'	12° 17'				<i>Venus</i> (Fiskerkutter).	1646	1944
56° 15',5	12° 15',7				(Fiskerkutter).	765	1945
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.	<i>Sigrid</i> (Dampsk.).	917	1944
56° 13',8	12° 11',6		Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	130, 102, 100.	<i>Desdemona.</i> (Dampsk.). M. o. V.	707	1944
56° 14',5	12° 09'				<i>Lissie</i> (Fiskerkutter).	1057	1943
56° 19'	11° 52'				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 04'	11° 43'				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.	<i>Lyron</i> (Fiskerkutter).	1467	1943
56° 03',5	11° 34'				<i>Wilhelm</i> (Kuf). Losse- bom o. V.	1574	1944
					Forg. efts.		
56° 13'	11° 29'				Skfh.	1284	1944
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.	<i>Drejø</i> (Galease).	1204	1943
56° 04',7	11° 15',5	10	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Dejrø</i> (M/Galease).	810	1945
56° 06'	11° 16'				Uvh. Forg. efts.	930	1944
56° 09',7	11° 18',6		El. hv.	103, 102, 100.	<i>Utviken</i> (Dampsk.). M. og Skorsten o. V.	811	1945
56° 10'	11° 11'				<i>Minna</i> (Dampsk.). PD.	403	1945
56° 07'	11° 11'				Uvh.	735	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 07'	11° 08'					805	1945
56° 06',5	11° 06',5					879	1945
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.	<i>Maja</i> (M/Galease).	575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.	<i>Louise</i> (M/Jagt).	575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.	<i>Fortuna</i> (M/Skib).	575	1944
56° 01',7	10° 58',7		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	103, 102, 100.	M. o. V. <i>Absalon</i> (Fyr- inspektionssk.).	461	1945
56° 00'	11° 03'				Skfh.	1285	1944
55° 59 ¹ / ₂ '	11° 04 ¹ / ₂ '				(Luftfartøj).	667	1945
55° 57',3	11° 02',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.		<i>Lopra</i> (M/Skib).	668	1945
55° 46'	11° 13'				(Luftfartøj). Forg. efts.	931	1944
55° 44',4	11° 03',9		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	141, 103, 140.	<i>Erna</i> (M/Skonnert). o. V.	776	1945
55° 50',8	11° 12',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 53',1	11° 04',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 50 ¹ / ₂ '	10° 55'				Uvh.	826	1945
55° 48',1	10° 53',9		El. r. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	141, 140, 103, 100.	<i>Kaiser</i> (Tysk Trans- portsk.). M. o. V.	486	1945
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943
55° 44',6	10° 36',5	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150, 125, 100, 180.	<i>Rita</i> (Dampsk.).	1388	1943
55° 44',2	10° 33',9	4,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Anna</i> (Skonnert).	1257	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 58',7	10° 55',9				<i>Pallas</i> (Dampsk.). M. o. V.	857	1945
54° 58',4	10° 56',8		Vintersøm. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Antares</i> (M/Skib). o. V. Vinterafm.	506	1945
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	<i>Rich. Ohlrogge</i> (Tysk Forpostsk.). Vg. sprængt i 2 Dele. Afst. 170 m mellem Delene.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8		Vintersøm. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Listo</i> (Dampsk.). 1 M. o. V. Vinterafm.	507	1945
54° 50',8	10° 58',9		El hv.	144, 142.	<i>Ruhr Ort</i> (M/Skib). o. V.	809	1945
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7						
54° 47',0	10° 53',1				(Ponton).	716	1942
54° 44',2	10° 44',7				(Tysk Tankskib).	858	1945

Farvandet Syd for Fyn.

54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170, 142.	<i>Marie</i> (Jagt).	1837	1940
55° 00',3	10° 40',8	2,2	Bøje.		<i>Nr. 311</i> (Tysk Hur- tigbaad)	908	1945
55° 03',4	10° 37',3		Klar Lanterne, grønt Flag.	.	2 M. og Skorsten o. V.	1369	1944
55° 01',4	10° 13',9				(Luftfartøj).	914	1944

Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114, 103, 150, 125, 100.	<i>Kirsten</i> (Dampsk.).	950	1944
55° 33',9	9° 49',1				(Tysk Undervandsb.)	922	1945
55° 33',3	9° 46',7				Uvh.	1378	1940
55° 26',	9° 42',				<i>Alraune</i> (Fiskerbaad) P. D.		
55° 21',5	9° 43',8				<i>Maria Strandby</i> (Fi- skerbaad). Forg. efts.	2463	1940
55° 21',0	9° 43',3	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		<i>Turisten</i> (Postbaad).	1128	1943
55° 21',	9° 41',				<i>Erna</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	2247	1940
55° 07',8	10° 03',5				<i>Ann Helen Clausen</i> (M/Skib) o. V.	860	1945
55° 03',	9° 52',				(Luftfartøj).	818	1944
54° 59',5	10° 02',0				<i>Gerda</i> (Fiskerkutter). 2 Vg.	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.	<i>Conni</i> (Galease).	1653	1940
54° 52',8	10° 18',1				(Tysk Undervandsb.) PD.	911	1945
54° 53',0	9° 36',0		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 s.	154, 152, 150.	Man skal altid gaa N. om Vglt.	556	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afinærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 32',0	12° 27',7				<i>Gerda</i> (Stenfisker).	801	1945
55° 30',1	12° 26'				M. o. V. (mindre Fartøj).	1020	1945
55° 29',6	12° 27,8		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		<i>Freja</i> (M/Galease). M. o. V.	1566	1944
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.		1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	<i>Inez</i> (M/Sejlskib). Jvf. <i>Svensk</i> Kort Nr. 271.	1001	1941

Smaalandsfarvandet.

54° 51',8	12° 13',0				<i>Johanne</i> (Skonnert).	2897	1940
54° 58',7	11° 52',1	0			<i>Hedvig</i> (M/Skib).	1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.	<i>Ruth</i> (Skonnert).	1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.	<i>Hunrich</i> (M/Skib).	1550	1944
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.	<i>Erna</i> (M/Galease).	1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.	<i>Pioner</i> (M/Skib).	1645	1944
55° 00',7	11° 32',3		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.		<i>Emanuel</i> (M/Skib). M. o. V.	747	1945
55° 02',5	11° 19',7		Vgv. 1 Fl. W. f. Vg.		<i>Amor</i> (Galease).	753	1945
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.	<i>Valborg</i> (M/Jagt).	1025	1943
55° 06',0	11° 19',0				Uvh. Forg. efts.	508	1944
55° 07',9	11° 13',2	7,6		142, 160, 140.	<i>Peter</i> (Lægter).	1178	1942
55° 10',2	11° 17',4	10,2		143, 160, 140.	<i>Emilie</i> (Galease).	817	1944

Store-Bælt.

55° 43',1	10° 47',2				Uvh.	542	1944
55° 26'	11° 00'				<i>Ranfoss</i> (Dampsk.).	852	1945
55° 19',1	10° 58',4					854	1945
55° 16',4	10° 53',4				Jernbanevogn.	358	1942
55° 16',2	11° 01',3	14,6		143, 141, 142. 140.	<i>Viking</i> (M/Skonnert).	550	1942
55° 13',7	10° 57',7				<i>Else</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	1092	1943
55° 07',5	10° 52',1				<i>Dorpat</i> (Tysk Dampsk.)	1113	1945
55° 07',2	10° 53',6				(Tysk Minestr.) Ag- terenden af Vg. lig- ger i Sejlløbet. PD.	1114	1945
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140, 126, 180.	<i>Capella</i> (Jagt).	1323	1944
55° 09',2	11° 06',7				(Tysk Undervandsb.)	855	1945
55° 08',1	11° 02',0		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.	<i>Kaleva</i> (Dampsk.). 2 M. o. V. Vinterafm. PD. Formodet Uvh.	401	1945
55° 06',3	11° 03',2				<i>Assistent</i> (M/Galease).	878	1945
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140, 126.		1123	1943
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942
55° 00',2	11° 03',1				<i>Arete</i> (Dampsk.). Forg. efts.	655	1942
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185, 126.	<i>Uwe</i> (Tysk Minestr.).	1669	1943
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>P. G. Halvorsen</i> (Dampsk.). o. V.	894	1943
55° 00',0	10° 54',8				<i>Diana</i> . (Dampsk.).	856	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.			
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar		
54° 27',7	10° 18,9		Vgl. N.-Tbt. To- Blk. N. f. Vg. Vgl. N.-Tbt. En-Fmk. 6 ^s . N. f. Vg. Vgl. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . S. f. Vg.	185.	<i>Bremen</i> (tysk Vagt- skib).	947	1944		
54° 31',2	10° 16',5				1122	1945			
54° 28',8	10° 16',1				1122	1945			
54° 28',3	10° 15',7				Ikke synligt over Vandet.	1122	1945		
54° 27',8	10° 15',8				Ikke synligt over Vandet.	1122	1945		
54° 28',7	10° 14',6				Vgl. E.-Tbt., To- Blk. 7 ^s . ENE. f. Vg.	1505	1940		
54° 27',4	9° 54',9					482	1945		
54° 36',7	10° 11',5					875	1945		
Sundet.									
56° 05',9	12° 31',0				Afm. med Strøm- bøjer.			1308	1944
56° 05'	12° 34'				<i>Niels Juul</i> (Kvase). Forg. efts.	1432	1940		
56° 02',1	12° 37',4				<i>Ekspres</i> (Vandb.).	848	1945		
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130, 125.	<i>Ernte</i> (Galeasc).	1282	1944		
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 132, 130.	<i>Gudrun</i> (Galeasc).	2865	1940		
55° 41',7	12° 41',0				Forg. efts.	927	1943		
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.	<i>Bertha</i> (Dampsk.).	323	1943		
55° 40',5	12° 41',8				<i>Californien</i> (Fisker- kutter). Forg. efts.	1152	1942		
55° 38',7	12° 40',6				Uvh. Forg. efts.	438	1944		
55° 38',7	12° 41',1	5,0	Vg. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	133, 132, 130.	<i>Wilh. Siemering</i> (M/Skib).	1221	1941		
55° 38',0	12° 41',5				<i>Tysk Flyvebaad.</i>	1143	1945		
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.	<i>Gustav</i> (M/Galeasc).	1352	1943		
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940		
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.	<i>Progress</i> (Sandsuger).	1199	1943		
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	<i>Campinas</i> (Trans- portsk.). o. V.	1195	1942		
55° 30',1	12° 40',2		Jspir. hv. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	<i>Lena Raeder</i> (Tysk Ministryger). Vin- terafm.	456	1945		
55° 30'	12° 37'				PD.				
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.	<i>Cronshagen</i> (Damp- skib).	1387	1942		
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	<i>Holland</i> (Bugserb.).	1230	1943		
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.	2 M. o. V. (Tysk Ministryger).	1616	1944		
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	<i>Ketty</i> (M/Galeasc). M. o. V.	1159	1944		
55° 23'	12° 35'				<i>Argo</i> (Galeasc). Forg. efts.	399	1944		
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. V.		(Mudderpram).	1649	1942		

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 13'	11° 25'	5	Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.		2 M. o. V.	481	1945
54° 00',7	10° 55',0					1644	1940
54° 22',8	11° 10',7					1597	1942
54° 28'	11° 33'					1629	1944
54° 29',6	11° 24',3					1151	1944
54° 34',2	11° 14',3					704	1944
54° 35',8	11° 02',6					2215	1940
54° 34',6	10° 56',4					775	1944
54° 35',3	10° 55',5					821	1945
54° 37½'	10° 52½'					822	1945
						Muligvis identisk med ovennævnte Vrag.	
54° 35',0	10° 53',0					823	1945
54° 35',9	10° 54',8					904	1945
54° 26',7	10° 42',4					1434	1944
54° 27',4	10° 38',0					1261	1942
54° 34',3	10° 48',2	988	1944				
54° 33',7	10° 45',5	988	1944				
54° 33',6	10° 40',9	906	1944				
		185.					
		NNW. f. Vg.: Vglt. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .					
		SSE. f. Vg.: Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .					
54° 32',8	10° 37',7	185.	Man skal altid pas- sere Vg. paa sin Bb. Side.	799	1945		
54° 32',5	10° 35',1			1339	1944		
		N. f. Vg.: Vglt. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .					
		S. f. Vg.: Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .					
54° 32',4	10° 34',2		Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940		
54° 33',3	10° 28',6	185	M. og Skorst. o. V. Der skal altid pas- seres N. om Vglt. Vg. muligvis identisk med det i E. f. S. Nr. 2/363 1945, Pkt. 2, nævnte.	1645	1940		
54° 31',1	10° 31',3			363	1945		
54° 31',3	10° 31',0			905	1945		
54° 31',3	10° 30',2		Advarselsfartøj midlt. udlagt ved Vg.	824	1945		
54° 31',4	10° 29',9	185	o. V.	907	1945		
54° 31',2	10° 28',1			363	1945		
54° 29',3	10° 30',4		PD.	906	1945		
54° 28',4	10° 29',6		M., sandsynligvis fast i Vg.	1595	1942		
54° 30',0	10° 25',2		Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.	2270	1940		
54° 28',2	10° 27',5	10		907	1944		
54° 29',3	10° 25',8			1136	1944		

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 46',2	12° 41',0		Vgl. E.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .	187, 188.	M. o. V.	1470	1944
54° 46',1	12° 40',6		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.	<i>Julius Madsen</i> (Dampsk.).	544	1945
54° 44',5	12° 43',0		Vgl. W.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	187, 126, 180.	<i>Poul Carl</i> (Dampsk.).	927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vgl. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.	<i>Margareta</i> (Dampsk.)	822	1944
54° 42',1	12° 37',2		Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s , NE. f. Vg.	187, 188.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vgl. i mindst 150 m Afst. om Bb. <i>E.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vgl. i mindst 60 m Afst. om Bb.	480	1945
54° 41',1	12° 32',9		Vgl. E.-Tbt., To-Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.-Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	<i>Jäämeri</i> (Dampsk.). M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt., To-Blk. 15 ^s . S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygning o. V. <i>Gen- nemsejlingsaabning</i> afm. S. f. Vg.: <i>N.-lige Lt.:</i> sort L.- Flt., S.-Tbt. rødt To-Blk. 7 ^s . <i>S.-lige Lt.:</i> rød Lt., N.-Tbt. hvidt En- Fmk. 5 ^s . <i>Gneisenau</i> (Dampsk.)	1642	1944
54° 38',1	12° 25',2					874	1945
54° 35',7	12° 21',9		Boje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.		<i>Jaunjelgava</i> (Damp- skib).	1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal pas- seres S. om Vg.	1736	1942
54° 25',1	12° 08',0					903	1945
54° 22',9	12° 05',8					726	1945
54° 19',8	12° 05',2		Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s , S. f. Vg.			877	1944
54° 20',5	12° 04',5		Rød Boje.			538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 19',3	12° 04',8					671	1945
54° 16'	12° 04'					665	1945
54° 15',1	12° 04',6					665	1945
54° 13',8	12° 05',3		Vgl. W.-Tbt., Et-Blk. 6,5 ^s . W. f. Vg.		Uvh.	185	1942
54° 22',9	11° 58',9		a) Vgl. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NW. f. Vg. b) Vgl. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NE. f. Vg.	186, 187.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal holde Vraglystønderne paa Stb. Side.	642	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.				
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar			
Østersøen.										
54° 46'	10° 21'	5,5	Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185	<i>Herdis</i> (Kvase). PD.					
54° 45',8	10° 30',5				(Luftfartøj).	1525	1942			
54° 46',8	10° 39',2					1554	1944			
54° 39',5	10° 40',2					1858	1940			
54° 39',4	10° 42',2									
54° 38',0	10° 41',5	8,3	El. hv. + Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	187.	o. V.	369	1945			
54° 37'	10° 41'				<i>Hvalen</i> (Fiskerkutter).	497	1943			
54° 43',7	10° 46',2				(Tysk Minestryger).	838	1945			
54° 43',7	10° 48',2				(Tysk Vagtskib).					
54° 43',8	10° 48',3				(Tysk Trawler 301).					
54° 37',4	11° 41',3				(Luftfartøj).	1196	1944			
54° 32',9	12° 07',2				<i>Stockholm</i> (Dampsk.)	1606	1944			
54° 50',1	12° 15',0				<i>Anna</i> (Fiskerbaad).	1376	1943			
54° 46',8	12° 29',5				<i>Agersø</i> (Dampsk.).	1423	1944			
55° 01'	12° 42'				<i>Douglas</i> (M/Galease).	1808	1943			
55° 01',8	12° 32',5				<i>Vita</i> (Skonnert). M.	370	1945			
							o. V.			
55° 06'	12° 31'						M. o. V.			
55° 13',6	12° 19',1						(Fiskerfartøj).	1427	1942	
55° 15',1	12° 42',8						<i>Almée</i> (M/Skib). For- gæves efts.	1555	1944	
55° 15'	12° 43'			<i>Alice</i> (M/Galease).	1515	1944				
55° 09',4	12° 45',5			<i>Karis</i> (M/Sejlskib). PD.						
55° 09'	12° 44'	4,3	midlt. Afm.	(Fiskerkutter).	694	1944				
55° 14',9	14° 50',8			<i>Eliezer</i> (M/Galease).	1498	1943				
54° 51',0	14° 51',3				396	1940				
55° 01'	14° 44',6	12	Vgt. W.-Tbt.	188, 180, 181.		1464	1942			
55° 20'	12° 53',3				<i>Torno</i> (Dampsk.).	3754	1939			
55° 11',5	13° 13',0					762	1944			
55° 13',4	13° 14',2				<i>Bonita</i> (Dampsk.).	1449	1941			
55° 17',5	13° 53',5				Uvh.	935	1944			
55° 22',3	14° 03',5					1080	1941			
54° 31',3	13° 54',1				Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.	724	1943			
54° 35',3	13° 39',5				15		201, 188.		1231	1941
54° 37',5	13° 46',0							<i>Starke</i> (Færge).	433	1942
54° 53',3	13° 40',0								1628	1944
54° 31',1	12° 56',2	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.	1247	1944						
54° 52'	12° 54'	Vgt. Vgv. W.-Tbt., W. - f. Vg.	187, 188.	187, 188.		868	1944			
54° 36',5	12° 45',5				<i>Thor</i> (Bugserb.).	2504	1940			
54° 50',0	12° 45',0					421	1945			
54° 49',1	12° 42',7	Vglt. E.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , ENE. f. Vg.	187, 188	187, 188	M. o. V.	1607	1944			
54° 49',7	12° 42',2					420	1945			
54° 49',5	12° 40',7	Ulla (M/Skib).				545	1945			
54° 47',7	12° 42',8					1623	1944			
54° 47',5	12° 37',5				<i>Swinemünde</i> (Færge). Forg. efts.	2241	1940			

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 5. Juli 1945.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet kan indtil Udgangen af Januar Kvarstal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarstalsabonnementet til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarstal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarstals Begyndelse. Kvarstalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnementet. 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.

Danmark.

1119. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/927 1945 udgaar.

Forkortelser:

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

§ 15.

Ethvert Skib, der i udenrigs Fart medfører Passagerer, skal føre en specificeret Passagerliste. Dette gælder dog ikke Statsbanernes Skibe og Skibe, der gaar i fast Rute-fart i *Sundet*. Rigspolitichefen kan derhos efter Forhandling med Marineministeriet meddele Undtagelse herfra.

§ 16.

Det er forbudt Skibe eller Fartøjer, der er bestemt til udenlandsk Havn, uden for Havne eller Anløbsbroer at tage Personer ombord, medmindre dette er nødvendigt for at afværge Søulykke eller komme nødstedte Personer til Hjælp.

§ 17.

Enhver er pligtig at efterkomme de Anvisninger og Paabud, der gives af Politiet samt af *danske* eller de forenede Nationers Orlogs- og Bevogtningsskibe eller Fiskeritilsynets Skibe og Fartøjer. Tegn til at stoppe vil af Søværnets Skibe blive givet med internationalt Signalflag „K“ og med Dampfløjte eller Sirene ved Afgivelse af Signalbogstavet „K“ (lang-kort-lang Tone).

Undladelse af at stoppe kan være forbundet med Livsfare, idet der af Politiet og fra Søværnets Skibe om fornødent vil blive gjort Brug af Skydevaaben.

§ 18.

De i Medfør af nærværende Bekendtgørelse udfærdigede Fiskeribeviser, Sejltilladelser m. v. skal altid medføres under Sejladsen og paa Forlangende forevises for Politiet, Søværnets eller de forenede Nationers Orlogs- og Bevogtningsskibe samt Fiskeritilsynets Skibe og Fartøjer.

§ 19.

Rigspolitichefen kan efter Forhandling med Chefen for vedkommende Marinedistrikt gøre Undtagelse fra de i de foregaaende Paragraffer nævnte Indskrænkninger i Adgangen til Sejlads.

Hvor stedlige Forhold gør det paakrævet, kan Rigspolitichefen derhos efter Forhandling med Chefen for vedkommende Marinedistrikt, eventuelt tillige Fiskeridirektoratet, fastsætte yderligere Begrænsninger i Adgangen til Sejlads eller stille yderligere Vilkaar for Sejladsen.

§ 20.

Overtrædelse af de i denne Bekendtgørelse eller de af Politiet i Medfør af Bekendtgørelsen givne Bestemmelser straffes med Bøde, Hæfte eller Fængsel indtil 2 Aar, for saa vidt højere Straf ikke maatte være forskyldt efter den øvrige Lovgivning.

Skibe eller Fartøjer, der har været benyttet til Sejlads i Strid med denne Bekendtgørelse eller de af Politiet i Medfør af Bekendtgørelsen givne Bestemmelser, vil i Medfør af Straffelovens § 77 kunne inddrages til Fordel for Statskassen.

§ 21.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 22. Juni 1945.

Fra samme Tidspunkt ophæves Bekendtgørelse Nr. 204 af 25. April 1941, Bekendtgørelse Nr. 407 af 25. September 1941 og Bekendtgørelse Nr. 435 af 30. September 1943.

til Gennemsejling fra et Lystsejladsomraade til et andet eller fra en Havn beliggende uden for et Sejladsomraade til et nærliggende Sejladsomraade. I Tilladelsen, der gives skriftligt, skal foruden nødvendige Oplysninger til Identifikation af Fartøjet anføres fulde Navn og Data paa de Personer, som medfølger som Fører, Besætning eller Passagerer.

§ 7.

De i de foregaaende §§ indeholdte Begrænsninger i Adgangen til Lystsejlad finder tilsvarende Anvendelse paa Personer, som driver Fiskeri fra Baad, for saa vidt denne Virksomhed ikke er den paagældendes Hovederhverv.

§ 8.

Lystsejlad med Motorbaade og Benyttelse af Hjælpemotorer i Lystfartøjer er forbudt.

§ 9.

Ved erhvervsmæssigt Fiskeri uden for de i § 3 omhandlede Omraader skal der, for saa vidt vedkommende Fartøj ikke er forsynet med Fiskeripaamærkning samt medfører Nationalitets- og Registreringscertifikat eller *dansk* Nationalitetsbevis, hvoraf den til enhver Tid værende Førers Navn og Hjemsted fremgaar, medføres et af Politiet udstedt særligt Fiskeribevis.

I Fiskeribeviset skal foruden en Beskrivelse af Fartøjet anføres Navn, Fødselsdato, Fødested og Bopæl paa den eller de Personer, der er berettiget til at føre Fartøjet.

Fartøjets Fører skal under Sejlad uden for de i § 3 omhandlede Omraader eller under Sejlad om Natten inden for disse Omraader foruden de i Stk. 1 nævnte Baad-papirer være i Besiddelse af Søfartsbog med Fotografi eller gyldigt Pas.

Føreren er ansvarlig for, at Sejladsen foregaar i nøje Overensstemmelse med de herom givne Regler.

§ 10.

Begæring om Udstedelse af Fiskeribevis indgives til Politiet paa Fartøjets Hjemsted. Ansøgningen skal affattes paa Blanketter, der faas hos Politiet. Efter Omstændighederne kan dog Politiet paa Fartøjets Opholdssted udstede Fiskeribeviset. Udstedelsen sker uden Gebyr.

Bortkommer et Fiskeribevis, skal det straks anmeldes til Politiet.

Indtil Fiskeribevis kan udstedes, kan midlertidigt — dog ikke udover den 15. Juli 1945 — i Stedet herfor benyttes et tidligere for Fartøjet udstedt Baadpas eller andet officielt Dokument vedrørende det paagældende Fartøj.

§ 11.

Naar et Fartøj, fra hvilket Fiskeri drives som Erhverv, befinder sig udenfor Havn eller Anløbsbro, maa foruden Føreren kun den til Fiskeriets Udøvelse fornødne og dertil antagne Besætning befinde sig ombord.

§ 12.

Paa de Kyststrækninger paa *Møn, Falster, Lolland, Langeland, Æro, Als* og foranliggende Øer og Holme, udfør hvilke Lystsejlad er forbudt, maa intet Skib eller Fartøj — hverken Lystfartøj eller Brugsfartøj — anløbe Kysten uden for nedennævnte Havne, medmindre Føreren forinden har indhentet Tilladelse fra Politiet eller Søværnets Bevogtningsfartøjer: *Klintholm, Hesnæs, Rødby, Kramnitse, Bagenkop, Onsevig, Spodsbjerg, Lohals, Dageløkke og Mommærk.*

I Farvandet inden for *Rødsand* maa intet Skib eller Fartøj anløbe Kysten uden for følgende Steder: *Gedser Havn, Nysted Havn, Stubberup Bro, Errindlev Havn og Lunde-høje Havn*, medmindre der er indhentet saadan Tilladelse.

§ 13.

Det er forbudt ethvert Skib eller Fartøj uden lovligt Ærinde at nærme sig eller anløbe *tyske* Skibe.

§ 14.

Intet Skib eller Fartøj maa afgaa fra *dansk* til udenlandsk Havn, forinden der af Politiet paa Afsejlingsstedet efter forudgaaende Undersøgelse af Skibet er meddelt skriftlig Tilladelse til Afsejlingen.

Føreren af ethvert Skib eller Fartøj, der fra udenlandsk Havn ankommer til *dansk* Havn, skal straks efter Ankomsten foretage Anmeldelse til det stedlige Politi.

3. *Nissum Fjord* E. for Indsejlingen ved *Torsminde*.
4. *Limfjorden*, begrænset mod W. af Breddeparallellellens gennem *Tyborøn* Anduvningsfy (Fyrfort. Nr. 58) og mod E. af Linien mellem *Egense* Bagfy (Fyrfort. Nr. 174 a) og *Hals E.* Fyr (Fyrfort. Nr. 173).
5. *Mariager Fjord* W. for Meridianen gennem *Als Odde* Pynt.
6. *Randers Fjord* W. for Meridianen gennem *Udbyhøj* Fiskerihavns E.-lige Molehoved.
7. *Æbeltoft Vig* N. for Linien mellem *Draget* og *Alhage*.
8. *Aarhus Bugt* og *Kalø Vig* N. for Linien mellem „*Silstria*“ og *Mols Hoved*.
9. *Stavns Fjord*, *Samsø*, S. for Linien mellem følgende Punkter: *Lilleøre*, *Kyholm*, *Lindholm* og *Havnehage*.
10. *Horsens Fjord* og *Vejle Fjord* W. for Linien mellem følgende Punkter: *Kols Nakke*, *Endelave Øverste Ende*, *Lynger Hage* og *Trælle Næs*.
11. *Odense Fjord* S. for Breddeparallellellens gennem *Enebærødde* Fyr.
12. *Lille Bælt* med *Kolding Fjord* W. for Meridianen gennem *Skanseodde* Pynt og N. for Breddeparallellellens gennem *Stenderup Hage*.
13. *Haderslev Fjord* W. for Linien mellem *Ørby Hage* og *Stagodde*.
14. *Gønner Fjord*, *Aabenraa Fjord* og *Als Sund* W. for Linien mellem følgende Punkter: *Sønderhalle Hoved*, *Barsø*, *Hellesøgaard* (paa W.-Pynten af *Als*, N. for *Stegsvig*) og N. for Breddeparallellellens gennem *Vesterhage* hvide 2-Kost.
15. *Helnæs Bugt* og *Sønder Fjord* E. for Linien mellem *Helnæs* Fyr og *Dyndkrog*.
16. *Farvandet S. for Fyn* indenfor Linierne mellem følgende Punkter: *Stensbjerg Hage*, *Ljø Trille*, *Askov Banke*, *Skjoldnæs* Fyr, *Ærø Hale*, *Langholm*, *Storeholm*, *Ristinge Hale*, *Næs Hoved* og *Turø Rev*.
17. *Nyborg Fjord* W. for Linien mellem *Knudshoved* og *Kløverhage*.
18. *Kerteminde Bugt* W. for Linien mellem *Stavns Hoved* og *Risinge Hoved*.
19. *Sejersø Bugt* og *Nekselø Bugt* E. for Linien mellem følgende Punkter: *Odden Kirke*, *Sejersø SE.-Rev* og *Vrøj*.
20. *Kalundborg Fjord* E. for Meridianen gennem *Asnæs* Fyr.
21. *Musholm Bugt* E. for Linien gennem følgende Punkter: *Reersø Kirke*, *Musholm SW.-Pynt* og *Lejodde*.
22. *Nakskov Fjord* E. for Linien fra *Albuen* Fyr til *Taars* Fyr.
23. *Smaalandsfarvandet*, *Guldborgsund*, *Farvandet N.* for *Rodsand*, *Storstrom*, *Bogestrom*, *Fakse Bugt*, *Køge Bugt*, *Sundet*, *Kattegat*, *Isefjord* og *Roskilde Fjord*:
 Dette Omraade begrænses af Linier mellem følgende Punkter: *Espe By*, *Egholm Sømærke*, *Draget*, *Næbbet*, *Omo Rev*, *Ørespids*, *Omo Tofte*, *Omo Staalgrunde* hvide 3-Kost og *Bjælkehoved* paa *Lolland*, derefter langs *Lollands N.-* og *E.-Kyst* til *Hyllekrog* Fyr, *Gedser* Fyr, *Falsters Kyst* til *Skansepynt*, *Stege*, *Hollændergrund W.* *Lystønde*, *Bogestrom* *Lys-* og *Fløjtetønde*, et Punkt 2,9 Sm ENE. for *Stevns* Fyr, derfra langs *Tvangsruten* til *Drogden* Fyr, *Saltholm S.-Pynt*, langs *Saltholm W.-Kyst*, *Saltholm N.-Pynt*, *Flak Fort*, *Lous Flak* *Lys-* og *Fløjtetønde*, derefter langs *Tvangsruten* til *Lappegrund* Fyrskib, langs *Tvangsruten* til *Gilleleje Flak* Fyrskib*), *Hesselo* Fyr og *Korshage*.

§ 4.

I de Omraader, hvor *Lystsejls* med sejlførende *Fartøjer* i Henhold til § 3 er tilladt, er *Sejls* med *Kaproningsbaade*, *Robaade*, *Kajakker*, *Kanoer*, *Badepramme* og *Skydepramme* tilladt. dog højst i en Afstand af 2 000 m fra *Kysten*.

§ 5.

I de i § 3 nævnte Omraader er *Lystsejls* med sejlførende eller andre *Fartøjer* kun tilladt fra 1 Time før *Solopgang* til 1 Time efter *Solnedgang*. *Sejls* maa dog finde Sted hele *Døgnet* i de tilladte Omraader i *Ringkøbing Fjord*, *Nissum Fjord*, *Limfjorden*, *Mariager Fjord*, *Randers Fjord*, *Æbeltoft Vig*, *Kalø Vig*, den indre Del af *Horsens* og *Vejle Fjorde*, *Lille Bælt* med *Kolding Fjord*, *Haderslev Fjord*, *Stavns Fjord*, *Odense Fjord*, *Isefjorden*, *Roskilde Fjord*, *Karrebæksminde Fjord* med *Dybsø Fjord* og *Præstø Fjord*.

§ 6.

Der kan i særlige Tilfælde af *Politimesteren* paa det Sted, hvor *Fartøjet* befinder sig, efter *Forhandling* med *Chefen* for *vedkommende Marinedistrikt* meddeles *Tilladelse*

*) *Fyrskibet* er midlertidigt inddraget.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 30. Juni 1945.

Nr. 27.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet kan indtil Udgangen af Januar Kvarstal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvarstalsabonnementet til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarstal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarstals Begyndelse. Kvarstalsabonnementet kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnementet. 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.

Med dette Nummer følger
Oversigtskort over Lystsejlsomraader.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1118. Danmark. Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlsads i danske Farvande.

Detaller. Justitsministeriet har under den 21. Juni 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 2 i midlertidig Lov Nr. 219 af 1. Maj 1940 om skærpet Straf for Overtrædelse af Borgerlig Straffelov og om Ændring af Politilovgivningen fastsætter Justitsministeriet efter Samraad med Marineministeriet, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart og Fiskeridirektoratet herved følgende Bestemmelser:

§ 1.

Bestemmelserne i nærværende Bekendtgørelse omfatter alle Skibe og Fartøjer, der ankommer til, anløber eller afgaar fra *dansk* Havn, Ankerplads, Red eller Bro, eller som passerer gennem *danske* Farvande.

Søværnets Skibe og Fartøjer, andre Skibe og Fartøjer, der tilhører Staten eller andre offentlige Myndigheder, de forenede Nationers Orlogsskibe og Statsskibe samt *svenske* Orlogsskibe og Statsskibe er undtaget fra de i denne Bekendtgørelse fastsatte Bestemmelser.

§ 2.

Lystsejlsads er med de i de følgende Paragraffer angivne Undtagelser forbudt overalt i *danske* Farvande.

§ 3.

Lystsejlsads med sejlførende Fartøjer er tilladt i nedennævnte Farvande indenfor de angivne Grænser:

1. Farvandet mellem *Esbjerg* og *Fanø*, begrænset ved henholdsvis den østlige og vestlige Havnegrænse.
2. *Ringkøbing Fjord* E. for Indsejlingen ved *Hvide Sande*.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Shipowners
AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

•
5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 19779
TELEGR. •JANBY•

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner
damp- og elektrisk drevne

=====
Fødevandsforvarmere
Fødevandsfiltre
Evaporatorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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 Vandværkskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone«

Telefon Central 12057

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

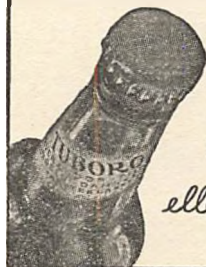
MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

TUBORG



GRØN
eller
RØD

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 26

FREDAG 13. JULI 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARK OG SHIPPING POOLEN

Efter at Danmark har tiltraadt den internationale Shipping Pool, skal Rigsdagen nu ratificere denne Beslutning og tillige vedtage en ny Fragnævnslov, der udstyrer Fragnævnet med de nødvendige Beføjelser for at kunne overtage Administrationen af hele den danske Handelsflåde i Forholdet over for Poolen.

Fragnævnets Kontor i København, hvorfra alle Direktiver skal udgaa, vil blive ledet af Skibsreder T. C. Christensen, den hidtidige Leder af Nævnets Befragtningsafdeling, som Direktør.

Til at repræsentere Danmark paa Poolen's Council vil Fragnævnet udpege to Medlemmer.

Som »associate member« paa Poolen's Executive Board i London er udpeget Skibsreder E. Hahn-Petersen, som samtidig vil fungere som Formand for Fragnævnets Organisation i London.

Fragnævnet skal ligeledes være repræsenteret af en Organisation af mindre Format i Washington, og en Leder af denne vil blive udpeget i nær Fremtid.

A/S MOMMARK FÆRGE VIL OPHØRE

A/S Mommark Færge har besluttet at ophøre med Færgedriften fra 1ste Januar 1946.

I 1921 blev Aktieselskabet stiftet under Medvirken af Det Østasiatiske Kompagni, Det sønderjydske Kompagni og Sydfynske Jernbaner. Ved Stiftelsen erhvervedes Mommark Færgegaard med tilhørende Arealer. Aktiekapitalen er paa 1,5 Mill. Kr., og det er Ø. K. og Sydfynske Baner, der er Ejere.

I Sommertiden var denne Færgerute mellem Faaborg og Sønderjylland altid stærkt benyttet, ligesom Færgegaarden i Mommark var et yndet Sommeropholdssted. Om Efteraaret havde man ret betydelige Roe-Transporter fra Als til Sukkerfabriken i Assens, men alligevel gav Selskabet Underskud. Da Færgen nu er 20 Aar gammel og maa erstattes af en mere tidssvarende, og da Selskabet som nævnt altid har haft Underskud, og en Del af Aktiekapitalen er tabt, har Bestyrelsen besluttet at afvikle, ophæve Aktieselskabet og sælge Færge og Færgegaard.

Saa vel Statsbanerne som Sydfynske Baner er interesserede i Rutens Opretholdelse, som sikkert ikke kan undværes. Det vil derfor antagelig blive forsøgt at finde en Udvej for Færgerutens Bevarelse eller eventuelle Overgang paa andre Hænder.

NYT DAMPSKIBSSELSKAB

I Svendborg er der stiftet et nyt Dampskibsselskab under Navnet »Det Dansk-Russiske Dampskibsselskab Aktieselskab«.

Selskabets Stiftere er Direktør Hans Povelsen, Fabrikant Svend Weimann og Skibsreder A. E. Sørensen, alle af Svendborg, der tillige udgør Bestyrelsen. Korresponderende Reder er »Rederifirmaet A. E. Sørensen«, Svendborg.

Ovennævnte tre Stiftere har tilsammen tegnet sig for 150,000 Kr., men paa den stiftende Generalforsamling blev det besluttet at udvide Aktiekapitalen til 500,000 Kr. Selskabets Formaal er at drive Skibsfart, Handel og dermed beslægtet Virksomhed, direkte eller ved

Anbringelse af Kapital i Selskaber med lign. Formaal i Indland eller Udland.

Det er Hensigten at udnytte de Muligheder, der kan komme til at foreligge, naar Samhandelen atter kommer i Stand, og det er da Markedet i Rusland, som Selskabet særligt tænker paa at beskæftige sig med.

Der er endnu ikke truffet nogen Bestemmelse om Køb eller Bygning af Skibe, men Skibsreder A. E. Sørensen har udtalt, at det er Hensigten i den første Tid at klare sig med Dampskibet »Norco« paa 2.230 Tons d.w. og Motorskibet »Mogens S.« paa 550 Tons samt de andre fuldt moderne Smaaskibe, ialt 12 Skibe paa tilsammen 6.000 Tons, som hans Rederi for Tiden er Indehaver af.

Senere skal der antagelig anskaffes et Antal Skibe paa 6—700 Tons, der vil egne sig til Fragtfart paa Østersøen og Nordsoen. Her tænker Skibsrederen nærmest paa de moderne hollandske Damp- eller Motorskibe, altsaa ikke Motorsejlere.

NY STOREBÆLTSFÆRGE

Burmeister & Wain skal i nær Fremtid lægge Kølen til en ny Storebæltfærge. Den nye Færge bliver et Søsterskib til Statsbanernes sidste Motorfærge »Storebælt«, der i Vinter blev bragt i Sikkerhed i Sverige, men som for nogle Uger siden atter kom tilbage og igen blev indsat i Storebæltsoverfarten. Den nye Færge skal som »Storebælt« have Plads til mindst 1500 Passagerer. Det forventes, at Nybygningen kan tages i Brug ved Udgangen af 1946.

RINGE INTERESSE FOR LIBERTY-SKIBENE

I U. S. A.

Interessen blandt amerikanske Shippingmænd for Liberty- og Victoryskibene er kun ringe, skriver New York's Journal of Commerce.

Større Interesse har man derimod for C 2 og C 3 Typerne. C 1 Typen er for lille og for specielt betonet, og C 4 betragtes som værende for stor til de fleste Farter.

C 2 og C 3 Typerne anses derimod for at være moderne og vel anvendelige til et stort Antal Trades og forskellige andre Formaal, bl. a. nævnes de som værende vel egnede til at indrettes som kombinerede Last- og Passagerskibe, Køleskibe til Frugtfart o. s. v.

Det fremhæves endvidere i Bladet, at Ansøgningerne om Køb af Skibe fra U. S. Maritime Commission saavel som de forskellige Rederiers Efterkrigstidsplaner i det store og hele viser, at der lægges mere og mere Vægt paa højt kvalitative Skibe end nogensinde tidligere. Med den driftsøkonomiske C 2 Type og den store og mere allround anvendelige C 3 Type som Kernen i U. S. A.'s Handelsflåde vil denne have gjort store Fremskridt med Hensyn til Fart, Kvalitet og Effektivitet, fortsætter Bladet.

Som fornylig omtalt i D. S. T., agter de amerikanske Linierederier at gøre den kraftigste Indsats, noget Land endnu har gjort for at opnaa en førende Stilling paa Ruterne mellem Pacific Kysten og England samt Kontinentet. Paa en Rute, som før Krigen betjentes af kun een amerikansk Linie (Isthmian Steamship Co.) forbereder tre amerikanske Linier sig nu paa at sætte et omfattende Program i Gang. Det forudses, at denne Fart vil blive domineret af hurtigtgaaende cargo liners forsynede med fra 40,000 til 100,000 Kbf. Kølerum til Frugt.

»SHELL« TILBAGEHOLDENDE MED SIT BYGGE-PROGRAM

Paa Generalforsamlingen fornylig i Shell Transport & Trading Co. udtalte Formanden, Lord Bearsted, at Selskabet har mistet godt 38 pCt. af sin Tanktonnage under Krigen, men at man havde bygget eller var ved at bygge tilstrækkeligt Tonnage til at erstatte Tabene. Ni af »Shell«s Tankskibe blev under Krigen ombyggede til Hangarskibe. Man vilde gerne bygge mere, men Formanden oplyste, at visse Forhold gjorde sig gældende herimod, specielt den store amerikanske Skibsbygning. Naar Krigen i Østen er slut, vil der blive et stort Overskud af Tonnage, ogsaa af Tanktonnage, og hvordan Tankfartmarkedet da vil komme til at se ud, kan ingen forudse. Under disse usikre Forhold vilde det ikke være tilraadeligt at bygge til de nuværende høje Priser.

GENAABNING AF COKER LINE

Coker Line (A. Coker & Co., Ltd., Liverpool) forbereder sig paa, saa snart som Forholdene tillader det, at genoptage deres Rutefart mellem Mersey og Østersøhavnene. Ifølge Journal of Commerce vil Coker Line i nær Fremtid bestille et eller to nye Skibe, der vil blive specielt bygget for denne Fart.

Coker Line's regulære Ruteforbindelse blev opretholdt lige til Krigsudbrudet. Norrköping, Stockholm, Gefle og Sundsvall var de principielle Havne, der blev anløbet, men tidligere anløb Skibene ogsaa Göteborg, København, Danzig, Gdynia, Tallinn, Riga og Leningrad.

FINANSIERING AF NORSKE SKIBSBYGNINGS-KONTRAKTER I SVERIGE

Den 14de Juni undertegnede tre Finansaftaler mellem Sverige og Norge; heraf staar den ene i Forbindelse med Finansieringen af Skibsbygningskontrakter. I de senere Aar er der blevet afsluttet en Række Aftaler med svenske Skibsværfter, og i 1944 indkøbte den norske Regering ialt 67.4 Mill. sv. Kroner via den svensk-britiske Betalingsaftale mod Dollars til Finansiering af saadanne Kontrakter. Dette strakte imidlertid ikke til, og man har da undertegnet en Aftale om yderligere Overføring, denne Gang mod Pund Sterling svarende til 80 Mill. svenske Kroner. Af dette Beløb har man til Hensigt at lade de svenske Skibsværfter overtage Halvdelen, for at disse i Storbritannien kan gøre Indkøb af Udrustning og Materiale til de norske Nybygninger.

Saafermt Sverige efter 5 Aars Forløb ikke har faaet Anvendelse for den anden Halvdel af det overførte Pundbeløb, kan den svenske Regering sælge Pund svarende til Værdien af 40 Mill. svenske Kroner til Norge. Salget skal ske, naar den svenske Regering ønsker det, men efter Aftale med den norske Regering enten mod norske Kroner, som skal anvendes til Indkøb af Varer i Norge, eller mod norske Statsobligationer lydende paa svenske Kroner.

DE SVENSKESKIBSVÆRFTER GENOPTAGER ARBEJDET

Den svenske Værftstrejke er bilagt, og de svenske Værfter, som alle har overvældende med Ordre, kan nu gaa i Gang igen med Arbejdet. Det var Meningen, at Kolen skulde lægges til den nye store Passagerliner for Svenska Amerika Linjen i denne Maaned, men Strejken har forsinket dette. Trods alt haaber man dog at faa det nye Skib færdigbygget i 1947.

Som tidligere omtalt bliver denne 11.000 Tons store Nybygning det første svensk byggede Skib til Passagerfarten over Atlanten.

Hvad angaar Svenska Lloyd Skibene »Succia« og »Britannia«, menes de at være sejlklare i Løbet af nogle Uger fra Eriksberg. Disse Skibe skal indsættes i Trafik mellem Kontinentet og England under

Poolen. Det drejer sig om Transport af Militærpersonel. Det vil saaledes vare nogen Tid, før Skibene kan optage den ordinære Passagerfart mellem Göteborg og London.

FRAGTBERTNING

Rapporterne om Udviklingen paa de oversøiske Markeder har heller ikke i den forløbne Uge haft noget særligt nyt at meddele. Som et Kuriosum kan nævnes, at Rapporten fra *The Baltic Exchange* for d. 4. Juli meddeler, at det amerikanske Marked var under Indflydelse af *Independence Day*. Det er mange Aar siden, at man har hørt, at en Helligdag har haft nogen Indflydelse paa Forretningsaktiviteten, og er man Optimist, har man jo Lov til at haabe, at dette er et Tegn paa, at Forholdene saa smaat begynder at normaliseres.

Fra de nordamerikanske Markeder meldes fortsat om meget stærk Efterspørgsel efter Tonnage for praktisk talt alle Slags Laster. Der er gjort betydelig Forretning i Kulfarten fra Hampton Roads til de sædvanlige Destinationer i Vestindien og Sydamerika. ligesom der ogsaa skal være afskibet enkelte Kul-laster til forskellige europæiske Destinationer. Der foreligger endnu ikke noget om hvilke Rater, den amerikanske Section af UMA. har fastsat for disse Laster. Der er ligeledes sluttet Tonnage for Sukker fra Vestindien til Northern Range, men heller ikke for disse Trades Vedkommende foreligger noget nyt om Raterne.

River Plate søger Tonnage for Hvede og Majs til forskellige europæiske Destinationer til de af UMA. fastlagte Rater. For Majs fra Buenos Aires til Cape Town/Durban range er Raten fastsat til 100/-. Der søges ligeledes Tonnage for Hvede i Sække til Callao, hvorfor der uforandret noteres \$ 42.50, men ogsaa denne Rate vil naturligvis før eller senere blive reguleret af UMA. — Hvor meget Forretning, der faktisk gøres, foreligger der iøvrigt ikke mange Oplysninger om.

Fra Afrika, Indien og Australien meldes om stærk Efterspørgsel efter Skibsrum. Medens de fleste Rater paa de Markeder, der sorterer under UMA. i London, nu er kendte, foreligger der endnu ikke noget om, hvad Amerikanerne f. Eks. vil fastsætte for Malm fra Forindien til Northern Range eller for Malm fra Syd- og Vestafrika til samme Destination. Af nye London-UMA. Rater kan iøvrigt i denne Forbindelse nævnes: Kerner fra Madraskysten til UK. skal betales med 144/6d., og Jordnødder fra Forindiens Vestkyst til UK. skal betale 98/-.

For de europæiske Markeders Vedkommende foreligger en lang Række nye Rater, hvoraf bl. a. skal nævnes: Fosfat fra Sfax til Marseilles 459 Francs, Korn fra Syrien til Sydfrankrig 60/-. Paa Nord- og Østersømarkederne har Befragtingen af Trævarer været ret aktiv. Der er saaledes sluttet saavel svensk som dansk Tonnage for skaaret Last og for Træmasse fra Sverige til UK. Fra svensk Side foreligger Meddelelse om, at der alene for indeværende Maanedes Vedkommende regnes med at blive afskibet 80.000 Stds. til UK., hvoraf allerede en betydelig Del er dækket. I denne Trade synes Bunkerspørgsmaalet iøvrigt, ifølge Meddelelser fra Sverige, at være løst, idet Engländerne har givet Licens for 25.000 Tons Kul til dette Formaal. Der foreligger endnu ikke konkrete Oplysninger om de Rater, der skal betales for disse Laster, men som nævnt i vor sidste Beretning menes det, at disse vil komme til at ligge mellem 140/- og 170/- pr. Std. afhængig af Størrelse, Last- og Lossehavne. Fra Finland skal være givet Tilladelse til Eksport af 20.000 Ts. Masse til UK., men heller ikke for disse Lasters Vedkommende foreligger der noget om Raten. — I vore hjemlige Trades præges Markederne stadig af Kulmanglen.

Norske Veritas under Krigen.

I forrige Uge afholdtes Repræsentantskabsmøde i Det Norske Veritas. Vi citerer følgende af den Beretning, der forelæa:

Den norske Damp- og Motorskibstonnage, der — naar undtages en midlertidig Stilstand i Aarene 1932 til 1934 — havde været i stadig Vækst siden Afslutningen af forrige Verdenskrig, naaede ved sidste Verdenskrigs Begyndelse i September 1939 sin indtil da største Højde med ca. 4,770,000 B. T., fordelt paa 1982 Skibe (over 100 Tons). Dette var 2½ Gang saa stor Tonnage som ved Begyndelsen af forrige Krig i 1914, og den var tredoblet siden Afslutningen af Krigen i 1918. Antallet af Skibe var imidlertid siden 1914 blot forøget med henimod 20 pCt. Den hos Veritas klassificerede Del af denne Tonnage har siden 1918 haft en omtrent tilsvarende Vækst, og naar udenlandske Skibe medregnes, udgjorde den samlede klassificerede Damp- og Motorskibstonnage ved Udgangen af 1939 1350 Skibe paa tilsammen 2,697,000 B. T. (heri medregnet nogle Skibe paa under 100 Tons).

Ved Indgangen til Aaret 1940 var praktisk talt hele den norske Handelsflaade i Fart. Udsigterne for Veritas' Virksomhed var meget lyse. De to foregaaende Aar, 1938 og 1939, var Rekordaar, hvad Arbejdsomængde angaar, og der var inlet, som tydede paa, at Arbejdet da skulde slakke af. Ved de allerfleste Afdelinger, saavel i Norge som i Udlandet, var der fuldt op at gøre. De mange Nybygningskontrakter for norsk Regning i Norge, Sverige, Danmark og Tyskland havde skaffet meget Arbejde baade til Ingeniørstaben ved Hovedkontoret og Afdelingernes Besigtigelsesmænd. Antallet af Materialeprøvninger var som Følge af de mange Nybygninger større end nogensinde tidligere, og særlig fra de mange Staalværker paa Kontinentet, men ogsaa fra Sverige, U. S. A., England og endelig ogsaa Norge blev der leveret store Kvantaler Materialer til norske Nybygninger med Veritas' Certifikat. Med den stærkt forøgede Tonnage fulgte en tilsvarende Forøgelse i Antallet af almindelige Klasse- og Reparationsbesigtigelser. Der blev i 1939 udført ialt 10,343 Veritasbesigtigelser (i 1914 var Antallet 5015).

Saa kom den 9. April 1940, og ved de da indtraadte Begivenheder standsede straks praktisk talt al Besigtigelsesvirksomhed i Norge.

Efterhaanden kom dog Forbindelsen med Afdelingerne i Norge i Stand igen, og Kontakten blev ogsaa knyttet med Afdelingerne i Sverige, Danmark, Finland, Tyskland og Østersølandene, Holland og Belgien, senere ogsaa Frankrig samt enkelte Middelhavslande.

Da det tyske Overfald fandt Sted, befandt den overvejende Del af Handelstonnagen — godt og vel 1000 Skibe paa ca. 4,000,000 B. T. — sig uden for Spærringszonen. Den hjemmeværende Flaade udgjorde ialt ca. 761,000 B. T. fordelt paa ca. 900 Skibe, hvoraf imidlertid en stor Del var mindre Skibe, Fiskerfartøjer og Passagerskibe.

Det var saaledes kun en forholdsvis lille Del af Handelsflaaden, der efter April 1940 trafikerede Havnene i Skandinavien og det nordlige Kontinent, og Antallet af de til Hovedkontoret indrapporterede Besigtigelser gik derfor stærkt tilbage. Efterhaanden

forøgedes dog Arbejdet, og i 1941, 1942 og 1943 var der ved flere Afdelinger forholdsvis jævnt med Arbejde, hvortil de mange større Reparationsbesigtigelser efter Krigsskader for en væsentlig Del hidrog.

Fra 1944 faldt imidlertid Arbejdsomængden betydeligt, og Antallet af almindelige Klassebesigtigelser blev stadig mindre. Antallet af Materialeprøvninger gik siden 1940 stadig tilbage, særlig efter at de tyske Myndigheder i 1941 havde bestemt, at Prøvningerne af Materiale fremstillet ved de tyske Staalværfter for Eksport kun skulde foretages af tyske Institutioner.

Nybygningsvirksomheden.

Den stadig tillagende Mangel paa Materialetilførsler lagde de største Hindringer i Vejen for Nybygningsvirksomheden i Norge. Naar dertil kom den øgede Tilgang ved Værfterne af store Reparationsarbejder, som skulde gaa forud for andet Arbejde, gik det ved de norske Værfter efterhaanden mere og mere tilbage med Nybygningsarbejder, som endog tildels blev helt indstillet. For flere af de ældre Kontraktors Vedkommende blev Arbejdet overhovedet ikke paabegyndt.

Allerede Sommeren 1940 viste det sig, at der ved den tyske Rekvisition af norske Skibe opstod Vanskeligheder med at faa forfaldne Besigtigelser udført i rette Tid. For at lette Gennemførelsen af de nødvendige Besigtigelser blev Besigtigelsesmændene, i Lighed med, hvad der var Tilfældet under forrige Krig, instrueret om, at de kunde give Udsættelse med Reparationer af saadanne Maskiner, som de fandt kunde vente i nogen Tid uden Risiko. Besigtigelsen maatte imidlertid gennemføres fuldt ud, for at Skibets Forfaldning kunde blive bragt paa det rene.

Efterhaanden forøgedes Behovet for Skibsrum, samtidig med at Reparationsmulighederne blev mindre, og det foraarsagede, at det ofte blev vanskeligt at faa udført komplette periodiske Ombesigtigelser til regulær Tid. Den faste Komité besluttede derfor — med Repræsentantskabets Billigelse — at bemyndige Direktøren til midlertidigt at tilstaa en Forlængelse af Udsættelsen af disse Besigtigelser ud over det sædvanlige »year of grace« paa de Betingelser, som Administrationen i hvert enkelt Tilfælde maatte anse for paakrævet.

Senere kom der Paabud fra Reichskommissar für die Seeschiffahrt om, at kun de Reparationsarbejder, som var absolut nødvendige for Skibenes Sedygtighed, kunde tillades at blive udført.

Formindskelse af Fribord under Krigsforhold.

Ved Lov af 2. September 1943 blev der aabnet Adgang til for visse Skibe under Krigsforhold at laste dybere end til den gældende Lastelinie, og Søfartsdepartementet udstedte Forordning om Vilkaarene herfor samt Regler for Fastsættelsen af det formindskede Fribord.

Formindskelse af Fribordet var for saa vidt ikke obligatorisk, idet Rederne ikke behøvede at foretage sig noget, før de fik Henstilling fra Myndighederne om at skaffe sig Tilladelse til Formindskelse af Fribordet.

Kun for 2 Skibe blev en saadan Formindskelse fastsat.

DEN NYE SVENSK MÅLMØFÆRGE

Saafermt alt gaar efter Beregning, vil den nye Togfærge »Malmöhus« være klar til at indsættes paa København-Malmø Ruten i September i Aar. Paa Grund af Værftsstrejken i Sverige laa Arbejdet paa Færgeen dog stille i lange Tider, man skulde netop til

at prøve Maskinerne, men nu skal Maskinprøven og Justeringen finde Sted. Aptereringen er for største Delen færdig, man mangler kun en Del Kompletteringer samt at male Færgeen.

Naar »Malmöhus« indsættes paa Ruten, vil den gamle Færge »Malmö« blive lagt op.

STORT ENGELSK FLYVESELSKAB

The British Latin-American Air Lines med en Aktiekapital paa 20 Mill. £ er fornylig stiftet af de fem store Rederier, Royal Mail Lines, Blue Star Line, The Booth Steamship Co., Lamport & Holt og Pacific Steam Navigation Co.

Billetprisen for en Rejse fra England til Sydamerika er endnu ikke fastsat, men det menes, at den bliver billigere end med Skib før Krigen.

MINIMUMSRATER FOR DEN MINDRE SVENSK TONNAGE

Rederiaktiebolaget Östersjön i Trelleborg tillige med nogle og tyve andre svenske Rederier har henvendt sig til den svenske Regering for at faa etableret Minimumsrater for Skibe under 1.000 Tons.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**Skibsregisteret**

I 2. Halvdel af Juni 1945 registreredes bl. a. følgende Anmeldelser til Rederiregisteret:

M/S Sally Mærsk II af København (OWIA). Skibets Navn er nu Sally Mærsk.

M/S Leise Mærsk II af København (OWIY). Skibets Navn er nu Leise Mærsk.

S/S Flora af Esbjerg (OXNB), er udslettet som forlist.

A/S Dampskibsselskabet Orion, København. Bestyrelsen. Fratraadt: A. K. Ingemann. Tiltraadt: Direktør Kaj Viben Tersling, København.

»Dampskibsselskabet Pacific Aktieselskab«, København. Kontorchef Hans Henning Werdelin-Larsen, Charlottenlund, og Befragter Einar Schmilh, Hellerup, er indtraadt i Bestyrelsen.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S Marlin Carl af København (OUIX) er henholdsvis 1418 og 829 Tons.

Fleere D. F. D. S. Skibe frigivet

De forenede Nationers Shipping Pool har frigivet 4 danske Handelsskibe, for at disse kan være til Raadighed til Transport af danske Eksportvarer. Det er D. F. D. S.'s »Frigga«, »Rota«, »Thyra« og »Tyr«.

Undervandsbaads-Netspærringerne i danske Farvande

De mange Undervandsbaads-Netspærringer, som har været til stor Gene for Skibsfarten, vil formentlig snart være ryddet af Vejen. Netspærringen ud for Ellekilde-Hage er fjernet, og det store Net, som afspærrede den nordlige Del af Øresund, er nu ogsaa ved at blive fjernet. Skibe henvises dog stadig til at benytte de sædvanlige afmærkede Gennemsejlingsaabninger.

Besejlingsforholdene ved Esbjerg

Som omtalt i sidste Nummer af D. S. T. er Besejlingsforholdene ved Esbjerg endnu ikke saa sikre, at Havnen kan aabnes for Trafik. Over Graandby Barre er der en mindste Vanddybde af 7 Meter, ligeledes i Sejløbet ind til Havnen samt i Trafikhavnen. De Bundminer, som Tyskerne udlagde i Havnebassinerne og Indsejlingen her til, er alle desarmerede, men de skal tages op, forinden Oprensning til normal Dybde kan finde Sted. Arbejdet med Optagelsen af Bundminerne vil formentlig være afsluttet i denne Maaned. For Trafikhavnens Vedkommende haaber man dog at kunne være færdig med Mineoptagninger omkring Midten af Maaned, til hvilken Tid man da kan forvente, at Besejling af Trafikhavnen atter kan foregaa.

Ny Ministryger

Minesprængningskutter M. S. K. 2 var forleden paa Prøvetur.

Dette er den anden Ministryger, som er blevet færdig fra Frederikssunds Skibsværft.

Den første blev afleveret for ca. 4 Uger siden.

M. S. K. 2 er paa 60 BRT. med 12 Mand Besætning. Hastigheden paa Prøveturen var 10,3 Knob.

Efter Prøveturen blev Kutteren overleveret til Marinen.

Danmarks ældste Skib skifter atter Ejer

Danmarks ældste Skib, Motorgaleasen »Trelholm«, der er bygget i 1776, men forlænget og ombygget i 1891, og som laster 85 Tons d.w., er i disse Dage solgt til Direktør A. Herfort Andersen, København.

»Trelholm« vil ved Eriksen og Grøns Værft blive forsynet med en ny Tuxham Motor.

En Nybygning til Rederiet J. Lauritzen

Aalborg Værft har fornylig afleveret den ca. 3.500 Tons d.w. store Dampers »Lotta Dan« til Rederiet J. Lauritzen.

Rederierne begrundet deres Krav med, at Regeringens Tilslutning til Poolen har gjort det umuligt for Skibe under 1.000 Tons at blive beskæftiget i Nordsefart. Da Danmark, Norge og Finland fortrinsvis beskæftiger deres egne Skibe til Laster til og fra Sverige, er den mindre svenske Tonnage henvist til udelukkende at beskæftiges i svensk Kystfart. Som Følge heraf holder de svenske Befragtere sig til Princippet: Tilbud og Efterspørgsel, og Rederierne hævder derfor, at da Forholdene tidligere var omvendt, forhindrede Regeringens Trafikkommission, at der blev betalt Overfragter, hvorfor de finder, at det ikke er mere end rimeligt, at Rederne nu faar Minimumsfragter. Den nye Hyreoverenskomst tilligemed Forpligtelsen til at anvende Træ i Stedet for Kul har ogsaa forøget Rederiernes Vanskeligheder.

Handels- og Søfartsmuseets Aarboeg 1945

Fra Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg har vi modtaget Aarboeg 1945, der foruden de sædvanlige Beretninger og Regnskabsoversigter fra Museum og Venneselskab, indeholder en Række Illustrationer af Genstande paa Museet med tilhørende Tekster samt følgende illustrerede Artikler:

mag. art. Paul-Erik Hansen: Skaanemarkedet, Sekretær, cand. jur. Knud Strandgaard: En nordisk Tankes Realisation, et historisk Strejftog, Kaptajn Carl V. Sølvér: Longitude, Om Bestemmelse af den geografiske Længde ved Kompassets Misvisning, Museumsdirektør Knud Klem: Om helsingørske Færgemænd og Kapere.

Artiklen om Skaanemarkedet giver en udmærket Orientering om dette Markeds store Betydning for dansk og internationalt Handelssamkvem i en Tid, da Nordeuropas Handelscentrum laa paa dansk Grund.

Knud Strandgaard skriver om et dansk Forslag til Oprettelsen af en permanent international Søfarts-Kommission, der blev stillet paa det andet nordiske Søfartsmøde i København i 1888, en Tanke, som dog først blev praktiseret 33 Aar senere.

Kaptajn Sølvér's Bidrag er en meget vægtig Afhandling om et af Navigationens vigtigste Problemer, skrevet af en Fagmand og af stor Interesse for de i Faget interesserede.

I Artiklen om helsingørske Færgemænd og Kapere giver Museumsdirektør Klem Hovedtrækkene i det helsingørske Færgelavs Historie i det 19. Aarhundrede.

American Seantic Line

Moore & Mc.Cormack har gennabnet sit Kontor i København. Kontoret, Østergade 3, beskæftiger sig baade med Passager- og Fragspørgsmaal, selvom Passagertrafikken til Amerika ikke ligger for foreløbig.

Antwerpen Havn

Antwerpen Havn spiller en meget stor Rolle som Udskibningshavn for Mænd og Materiel til Krigen i det fjerne Østen. Der er saaledes allerede udsendt 80.000 Tons Ammunition og 100.000 Tons Forsyninger.

Amsterdams Havn atter aaben

Fra den allierede Pressetjeneste er det meddelt, at Amsterdams Havn atter kan besejles.

Norske Veritas

Paa Repræsentantskabsmødet i Norske Veritas blev Skibsreder Olaf Ditlev-Simonsen jr. og Direktør Thorolf Wikborg valgt til Formand og Næstformand i Stedet for henholdsvis Dispachør Ameln og Skibsreder Halldan Ditlev-Simonsen, der frabad sig Genvalg.

Oslo Rederforening

Oslo Rederforening har holdt sin første Generalforsamling efter Befrielsen. Den fungerende Formand, Skibsreder M. Thorvik, gav en Redegørelse for Bestyrelsens Arbejde i Tiden fra 1942, da Tyskerne gjorde sig til Herre over Foreningen og dens Kontorer. Til ny Formand valgtes Alf Mohr og til Viceformand L. Gill-Johannessen.

Oslo nye Rederiforening

Oslo nye Rederiforening afholdt i forrige Uge sin første Generalforsamling efter Befrielsen. Til Formand genvalgte Knut Utstein Kloster og til Viceformand Olaf Ditlev-Simonsen jr.

Haugesund Rederiforening

Haugesund Rederiforening har afholdt sit første Møde efter Kapitulationen under Ledelse af Formanden, Skibsreder Jacob Odland.

A-B P. J. HÆGERSTRAND

*Klarering
Befragtning
Spedition*

Aukt. Skibsmæglere

GEFLE (Sverige)

Etabl. 1859

Tel:adresse »Hægerstrand«

Telefon 28. 2328, 2088 og 734

Formanden oplyste, at siden sidste Møde var 4 af Foreningens Medlemmer afgaaet ved Døden, nemlig Skibsrederne Frk. *Hanna Brummenæs*, Konsul *H. M. Wrangell*, *Oystein Torgersen* og *Peder Lindøe*. Haugesunds Handelsflaade havde under Krigen mistet 73 Skibe paa ialt 176.728 B.T. og bestod nu af 68 Skibe paa 188.091 B.T.

Amerikansk Tankbaadssalg

Fra Amerika oplyses det, at det amerikanske Statsrederi har solgt 6 Tankskibe, som er under Bygning, deraf 3 til Standard Oil.

Islandsk Nybygning

Den islandske Skibsreder, *Gunnar Gudjonsson*, Reykjavik, har hos Ekenbergs Varv bestilt et 1.450 Tøns Motor-tankskib.

Skibet bygges til højeste Klasse i Lloyd's Register og faar følgende Hoveddimensioner: Længde mellem p.p. 66,00 Meter, Bredde 10,80, Dybde 4,85 og Dybgaende paa Last 4,50 Meter. Farten er beregnet til 11 Knob. Skrogel faar eet Dæk med poop og lang Bak. Otte Lasttanke i Skibets Midte rummer ialt ca. 2.100 Kbm. Et Torlast-rum indrettes foran for Lasttankene paa ca. 290 Kbm. grain.

Hovedmaskineriet bliver en Polar Dieselmotor paa 960 EHK ved 250 O/M.

»Finner« paa Skibssiden ophæver Rulning

Skibe forsynet med »Finner«, som ophæver Rulningen i stærk Sø, er snart at vente, oplyser Sunday Dispatch. Et Forsøg har vist, at Ideen er fuldt ud gennemførlig. Stabiliseringsanordningen er vellykket prøvet paa Kanonbaade og Jagere. Anordningen bestaar af to Metallfinner, som anbringes midtskibs paa Skibssiderne, en paa hver Side. Finnerne manøvreres ved et hydraulisk Apparat, der gyrokontrolleres fra Broen, og er konstrueret saaledes, at de paa et Sekund kan bevæges op og ned og saaledes modvirke Bølgenes Indflydelse. Der er ikke Tale om noget Tab i Skibets Hastighed, hævdes det.

Dødsfald

Kaptajn *Anton Stegman*, Marstal, er død, 66 Aar gammel. Den Afdøde var i Aarenes Løb Ejer af flere Skibe, og i en Aarrække har han været knyttet til Søassurancen »Ærø«.

18 nordiske Sømandskirker blev ødelagt

Generalsekretærene i Danmarks, Finlands, Norges og Sveriges Sømandsmissioner har fornylig været samlet til Møde i Stockholm for at drøfte Genophygningsarbejdet. Under Konferencen blev det oplyst, at de nordiske Sømandskirker har lidt store Tab under Krigen. Ialt er 18 Kirker totalt ødelagte, medens 11 er alvorligt beskadigede, deraf 6 saa meget, at det vist er umuligt at restaurere dem.

Finlands Skibsliverancer til Rusland

Til Sovejntunionen skal Finland i Henhold til Fredstraktaten mellem disse to Lande levere 80 Bugserbaade, 55 Jernpramme paa 200—300 B.T., 10 Lastskibe paa 3.000 B.T., 90 Skonnerter paa 300 B.T. og 4 Flydedokke. Som tidligere omtalt i D.S.T. er der allerede anlagt flere nye Skibsværfter, ligesom de gamle Værfter er blevet udvidet.

A. F. Klaveness & Co. A/S

I 1939 disponerede Rederiet A. F. Klaveness & Co. A/S over 22 Motorskibe og 2 Dampere paa tilsammen 221.122 Tøns d.w. Af denne store Flaade var ved Krigens Ophør

i Europa flere af Motorskibene og begge Dampskibene krigsforlist. Flaaden bestaar nu af 9 store Motorskibe, »Granville«, »Roseville«, »Somerville«, »Stirlingville«, »Slemmestad«, »Stiklestad«, »Seirstad«, »Sommerstad« og »Solstad«.

Da Krigen kom til Norge, havde Klaveness & Co. to hurtigtgaaende Motorskibe hver paa 8.800 Tøns d.w. under Bygning i Danmark, men begge blev taget af Tyskerne. Et endnu større hurtigtgaaende Motorskib, der blev søsat den 1. November 1940 i Sandefjord, blev ogsaa taget af Tyskerne. Det ligger nu i Bremerhafnen, mens Bygningen af et Søsterskib foreløbig blev standset under Okkupationen. I Göteborg er der et hurtigtgaaende Motorskib paa 8.400 Tøns d.w. under Bygning til Rederiet.

Svenska Lloyd's London Route.

Svenska Lloyd's »Ingeborg« afgik forleden Dag som første Baad efter Kapitulationen fra Göteborg til London med 10 Passagerer og ca. 800 Tøns Stykgods, hovedsageligt Papirmasse, Jern og Staal, Maskiner og Kuglelejer.

PERSONALIA**60 Aar**

Mangeaarig Skibsfører i Dansk-Fransk Dampskibsselskab, Kaptajn *Knud Haure-Petersen*, fyldte 60 Aar Tirsdag den 3. ds.

70 Aar

Tidligere Skibsfører i Det Forenede Dampskibsselskab, Kaptajn *A. Chr. Falk*, fyldte 70 Aar Tirsdag den 3. ds.

25 Aar i D. F. D. S.

Den 15. Juli kan Maskinmester *Carl Chr. Christensen* fejre 25 Aars Jubilæum i Det Forenede Dampskibsselskab. Christensen var ansat i M/S »Algier«, der blev torpederet og sank den 21. Marts 1940 ud for den engelske Kyst. Han kom til Skade ved Torpederingen, og efter at være blevet rask har han været i engelsk Tjeneste, indtil han meldte sig tilbage til Selskabet den 3. Juli i Aar.

Officielt

Ved kgl. Resolution af 23. Juni 1945 er Skibsinpektør *Rasmus Hansen*, R. af D., Dbmd., København, efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget i Naade og med Pension med Udgangen af September Maaned 1945.

Aarsmøder

Foreningen af Havnefogder i Danmark afholder Aarsmøde i Horsens den 4. August.

Foreningen af danske Redningsmænd holder Aarsmøde i Aalborg den 9. August

Fyr- og Vagervæsenet

Paa Marineministeriets Forestilling er der ved kongelig Resolution meddelt Fyrskibsfører *Niels Sigfred Mourids Toftgaard Nielsen* Afsked i Naade med Pension af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste fra Udgangen af August Maaned 1945.

Ved kgl. Resolution er det godkendt, at nedennævnte af Kongen udnævnte Tjenestemænd i Fyr- og Vagervæsenet, i Tiden efter 29. August 1943 er afskediget af Marineministeriet:

Fyrskibsfører *Theodor Alexander Ross Due* afskediget under 25. Oktober 1943 efter Ansøgning med Pension fra den 1. Januar 1944 at regne,

Fyrmester af 1. Grad *Edvard Julius Hans Christiansen Lund*, Dbmd., afskediget under 11. August 1944 efter Ansøgning med Pension fra den 31. Oktober 1944 at regne,

Fyrskibsfører *Hans Schaarup Jensen* afskediget under 30. Oktober 1944 efter Ansøgning med Pension fra den 31. December 1944 at regne, og

Fyrskibsfører *August Jacobsen* afskediget under 1. Maj 1945 at regne efter Ansøgning med Pension fra den 30. Juni 1945 at regne.

Marineministeriet har ansat Fyrmester af 3. Grad *Harald Marsk Lauritsen* som Fyrmester af 2. Grad fra 1. Juli 1945 at regne.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

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 Bolværker 8,9 m, i Gasværkshavnen 8,3 m. Ved Enghave Brygge 8,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 13 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sølfartøjer 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. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Prilagter for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

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

Losning og Lading. I F r i h a v n e n besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,800 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 5 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sølfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bærevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet »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. Losning og Lading 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. Vmgt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSENS

Vanddybde i Indsejlsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (5,6—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: Sællak. 24 Øre, Sællak med Hjælpekruer 22 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. ufornød. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 1,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 5,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodal.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 5 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

ESBJERG

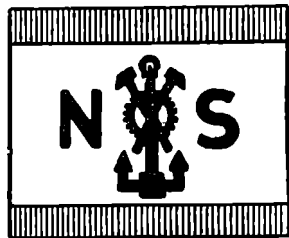
Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadybarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluseværskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fløskerbhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibe- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lading: Losning og Lading besørges af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fløskerbhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Spøcielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frlager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sællak 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS 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.

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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELEF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

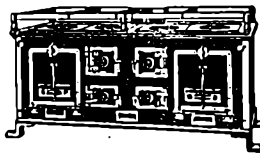
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**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
ASSENSTELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TELF. 200.
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.**KØGE****CARL MÜLLER**Statsautoriseret Skibsmægler
KØGETelegr.-Adr.:
„MÜLLER“Telefoner:
Køge 710-1485**FAABORG****P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 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**HOBRO****CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

NAKSKOV**CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.**

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER**NAKSKOV**TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 818**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

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

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

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 27

FREDAG 20. JULI 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

REPARATION AF SKIBE VED DANSKE VÆRFTER

I Anledning af Ønsker fra britisk Side om Reparation af allierede Skibe paa danske Skibsværfter er der blevet nedsat en Komité bestaaende af Repræsentanter for Udenrigsministeriet, Handelsministeriet, Skibsværfterne og Dansk Dampskibsrederiforening.

Komitéens Opgave er i første Linie at vejlede de britiske Myndigheder med Hensyn til de Muligheder, der er for ved de danske Værfter at reparere allierede Skibe, samtidig med at Værfterne søger at opfylde de Ønsker, der fra de danske Rederiers Side foreligger om Reparation af danske Skibe.

Man regner med inden Aarets Udgang at kunne reparere en Tonnage paa 700.000 Tons forudsat, at Værfterne tilføres de nødvendige Mængder af Kul, Staal og andre Materialer.

Komitéen har oprettet et Kontor under Industriraadets Centralkontor for Skibs- og Baadebygnings-sager, Nørrevoldgade 34, Telefon Central 2278.

TO NYE SKOLESKIBE TIL REDERIET J. LAURITZEN

Ved Afslutningsfesten paa Rederiet Lauritzens Sømandsskole i Kogtved ved Svendborg i forrige Uge oplyste Skibsreder Knud Lauritzen, at Rederiet hos Aalborg Værft havde bestilt en 4-mastet Bramsejlskonneret paa godt 400 Tons og med Plads til 16 Drengene, og at der skal bygges endnu et Skoleskib af samme Størrelse. Endvidere oplyste Skibsrederen, at det i Aar netop er 5 Aar siden, at Rederiet begyndte paa Sømandsuddannelsen i Land. De første Skoleskibe fik Rederiet i 1930, men under den tyske Besættelse kunde man ikke benytte disse, hvorfor man paabegyndte denne Uddannelse i Land. Man bliver selvfølgelig ikke Sømand paa Landjorden, men Rederiet haaber at kunne give de vordende Sømand et Grundlag at begynde med om Bord, baade fagligt og karaktermæssigt. Det nuværende Hold er det femte, siden Undervisningen begyndte i Kogtved, og der regnes med, at Undervisningen nu er traadt ind i en blivende Fase, Rammerne ligger fast.

22 SVENSKE SKIBE PAA DEN BRITISKE SORTE LISTE

Ifølge en Meddelelse i Daily Herald gengivet i G. H. & S. T. er der paa den af det britiske Ministerium for økonomisk Krigsførelse udfærdigede sorte Liste opført 94 Skibe, som det forbydes at føre engelsk Last, og udelukkes fra al Forbindelse med England.

Af disse Skibe er 55 spanske, 22 svenske, 15 argentinske, 1 tyrkisk og 1 portugisisk. Øverst paa Listen over de svenske Skibe staar Göteborg Tankskibet »Atlantides«.

DEN POLSKE HANDELSFLAADE

Spørgsmaalet om Overførsel af den polske Handelsflaade, der er paa noget over 100.000 Tons, til Warszawa Regeringen har iflg. Daily Telegraph givet Anledning til visse Vanskeligheder. Den polske Handelsflaade blev nemlig af den polske London Regering sidste Aar tilsluttet den internationale Pool, idet

London Regeringen befandt sig i Krig med Japan, hvorimod det samme ikke er Tilfældet med Warszawa Regeringen.

Senere Meddelelser fra London gaar ud paa, at Officererne og Mandskaberne paa de i engelske Havne baserede polske Handelsskibe har forladt deres Skibe, idet de ikke vil gøre Tjeneste paa Skibe under Warszawa Regeringens Kontrol, da de hævder, at denne Regering ikke garanterer frie Rettigheder for Borgerne. I en Resolution, som Officererne og Mandskaberne vedtog paa et Møde i London i sidste Uge, opfordredes de engelske Sømands Fagforeninger til at sikre de polske Sømand Beskæftigelse i den allierede Handelsflaade. Iflg. Times er det dog tvivlsomt, om dette Ønske vil blive imødekommet.

U.S.A.'S NYBYGNINGER I JUNI

I Juni Maaned afleverede de amerikanske Værfter ialt 107 Skibe paa godt 1 Mill. Tons d.w. Aarets første Halvdel har derved andraget Nybygninger paa ialt 6.35 Mill. Tons d.w.

HOLLANDSK SKIBSBYGNING

Den hollandske Handelsflaade, som i 1939 androg Dømt omkring 3 Millioner BT., er i Krigens Løb blevet formindsket til lidt over Halvdelen. 2,4 Millioner Tons deltog paa allieret Side i Krigens, og henved 1500 hollandske Søfolk mistede Livet.

Paa et tidligt Stadium under Krigens begyndte den hollandske Regering sine Anstrengelser for at erstatte Tonnagetabene, og i Henhold til de Allieredes »replacement scheme« fik Holland tildelt 170.000 BT., hvoraf 35.000 senere er gaet tabt.

Fra Tid til anden har der foreligget Meddelelser om hollandske Underhandlinger i U. S. A. og Canada om større Tonnagebestillinger, men først nu meddeles, at den hollandske Regering har afgivet Ordre paa 10 cargo liners paa 12.000 BT. hver og 20 smaa Dampere paa 500 Tons for saa snart som muligt at kunne optage Forbindelsen med de befriede Dele af Hollandsk Indien.

Saa snart som de beskadigede hollandske Værfter er i Stand til at genoptage Produktionen har man til Hensigt at bygge 15 store Lastdampere paa ialt 180.000 BT. og 38 mindre Skibe paa tilsammen 60.000 Tons. Til dette Formaal har man allerede placeret store Ordre Raamaterialer, Maskiner etc. i England, U. S. A., Schweiz og Sverige.

AMERIKAS OG NORGES TANKTONNAGE

U.S.A. er i Dag Ejer af 14 Mill. Tons d.w. Tanktonnage, hvilket svarer til en Forøgelse fra 23.5 pCt. til 63 pCt. af Verdens samlede Tankskibstonnage. Da disse Skibe imidlertid ikke kan konkurrere uden Subsidier, afhænger det af den amerikanske Vælger og Skatteyder, om Europas gamle Søfartsnationer skal kunne genvinde deres Position fra før Krigens.

I denne Forbindelse er den norske Tankskibsflaades Tal af Interesse. I April 1940 bestod denne Flaade af 265 Skibe paa ialt 3,190,000 Tons d.w., i Dag bestaar den af 164 Motortankskibe og 16 Damptankskibe paa ialt 2,800,000 Tons d.w. Dertil kommer, at der ved svenske Værfter er kontraheret 219,000 Tons d.w. til Levering i 1946 og 1947.

FINLANDS TONNAGE-UDLEVERINGER TIL RUSLAND

Ifølge Fredsaftalen skulde Finland aflevere 30 store og 15 mindre Lastskibe, 4 store og 20 smaa Passagerskibe, 2 Tankskibe, 2 Isbrydere, 1 Flydedok, 26 Bugserbaade og 2 Lægttere, ialt for ca. 14 Mill. Dollars af Krigsskadeerstatningen paa 300 Mill. Dollars. De store Lastskibe, Passagerskibe, Isbryderne, Tankskibene og 9 Bugserbaade blev straks overleverede, dog nægtede de russiske Myndigheder at modtage 6 af Lastskibene, da de ikke opfyldte de Krav, man stillede til Skibenes tekniske Tilstand. Indtil 24. Februar i Aar var der ialt udleveret 36 finske Skibe.

Ingeniør K. Albin Johansson, det finske Overleveringsnævns Formand, er nu i Færd med at afslutte Overdragelsesarbejdet. Der mangler kun tre Skibe, som er under Reparation, i at Finland har opfyldt sine Erstatningsforpligtelser, hvad ældre Tonnage angaar.

KUL OG KOKS TIL SVERIGE FRA POLEN

Imellem Sverige og Polen er der fornylig underskrevet en Handelsoverenskomst gældende for fem Maaneder og gaende ud paa, at Polen til Sverige skal levere 1 Mill. Tons Kul og 0.2 Mill. Tons Koks. Sverige skal til Gengæld levere Jernmalm, Maskiner, Jernbanevogne, Telefonmateriel, Kuglelejer samt pitprops og Papirmasse. Fra svensk Side har man endvidere stillet i Udsigt at udlaane til Polen et større Antal Godsvogne anvendelige til de Kvantiteter Kul og Koks, som skal leveres til Sverige.

Efter at den svenske Marine nu har minestrøget en Sejrende fra Utklippan til Danzigerbugten, og Renden er blevet afmærket med Vagere og Fyrskib, er Besejlingen af saavel Danzig som Gdynia atter aaben.

Kulafskibningen fra Danzig forventes at komme i Gang i August.

SVENSKRE REDERIER GENOPTAGER DE GAMLE RUTER

Svenska Amerika Linien venter inden Aarets Udgang at kunne disponere over et af sine Skibe til ordinær Atlanterhavsfart. Derimod venter Selskabet ikke at kunne indsætte sine andre Skibe i regulær Turisttrafik foreløbig, idet det sikkert vil tage sin Tid, saa længe som Poolen i London behøver Tonnage til international humanitær Tjeneste, udtaler Konsul Axel Jonsson til den svenske Presse.

Man begynder forøvrigt nu at røre paa sig vedrørende Atlanterhavsfarten, siger Konsul Jonsson. Den saakaldte Transatlantic Conference, som ikke har været samlet siden Krigens Begyndelse, har nu indkaldt Medlemmerne til Møde i London i Slutningen af Juli for de første Forhandlinger vedrørende Mulighederne for at genoptage den fredsmæssige Atlanterhavstrafik.

Svenska Amerika Mexiko Linien har opnaaet Tilladelse til indtil videre at genoptage en vis Del af sin Trafik paa de gamle Ruter. »Sparreholm« er saaledes ude paa sin første Tur til New York, Montreal og Philadelphia. Rederiet har ligeledes fire Baade i Fart paa Gulven.

Af *Svenska Orient Liniens* elleve Skibe paa tilsammen 50,000 Tons d.w. har Selskabet faaet Tilladelse til at indsætte fire Skibe paa sine gamle Ruter i Middelhavet. De første Skibe ligger i Øjeblikket og losser svenske Exportvarer i Istanbul.

KOCKUM VENTER AT BYGGE SKIBE PAA 24,000 TONS D.W.

Som tidligere nævnt i D.S.T. er Kockum i Malmø Sved at foretage store Udvidelser af Skibsværftet. Disse Arbejder, som vil koste adskillige Millioner, skal udføres i Etapper. Efter at Forhandlinger med Malmø By om Arealer var tilendebragt, gik man i Januar i Gang med Arbejdet, og man havde regnet med at naa

saa langt, at man kunne lage en af de nye Beddinger i Brug i Midten af næste Aar, men Værftstrejken i Forbindelse med den daarlige Kulsituation ventes at forsinke Arbejdet. Naar Udvidelserne er færdige, regner man med, at Arbejdsstyrken, som normalt andrager ca. 3,500 Mand, vil blive 4,500—5,000. Kockums Skibsværft bliver dermed et af Sveriges største Foretagender, hvad Arbejdsstyrke angaar, og naar de nye Omraader er færdige, regner man med at kunne bygge Skibe af en Størrelse paa indtil 24,000 Tons d.w.

OPSPORING AF BESLAGLAGTE NORSKE SKIBE

Den norske Komité til Opsporing af de af Tyskerne beslaglagte Skibe har allerede fundet 25—30, heriblandt Bergenskes »Vega«, »Venus« og »Meteor«, som alle tre er i en sørgelig Forfatning. En Række nyere Lastskibe, som alle er i ret god Stand, er ogsaa fundet i Havne i Tyskland, Danmark og Sverige.

Komitéen har eget Kontor i Hamburg — Norwegian Shipping Mission — med Skibsleder Høegh som Chef.

Ved de Underhandlinger, som den norske Regering førte med de engelske Myndigheder under Krigen, gik Englænderne ind paa, at de norske Skibe, som blev fundet, straks skulde overføres til de norske Redere, uanset om de sejlede under norsk eller tysk Flag.

SVENSK SKIBSBYGNING

Svenska Lloyds tre Nybygninger er paa Grund af Sværftstrejken blevet forsinkede. Et af Skibene er under Bygning ved Lödöse, et andet skulde have været søsat fra Eriksberg i Februar, men dette vil først finde Sted om nogle Dage, og det tredje skulde have været søsat ved Lindholmen i denne Maaned, men dette kan først finde Sted ved Aarets Udgang. Passagermotorskibet »Saga«s Færdigbygning er ligeledes blevet forsinket.

Svenska Amerika Liniens to Nybygninger er ogsaa blevet betydeligt forsinket paa Grund af Manglen paa Materialer og Værftstrejken. Det nye kombinerede Last- og Passagerskib, som bygges ved Götaverken, vil blive af samme Størrelse som »Drottningholm«. Kølen skal snart lægges, og man regner med, at Skibet kan indsættes paa Göteborg—New York Ruten i 1947—48. Det andet Skib, som bygges paa Eriksberg, er en Tankdamper, hvis Køllægning ogsaa snart vil finde Sted.

Svenska Ostasiatiska Kompaniet, som har mistet otte Skibe under Krigen, har fire Nybygninger under Arbejde. Disse Skibe, som er af den mest moderne Type med høj Fart, er under Bygning ved Götaverken og ventes at kunne sættes i Fart i 1946—47.

Axel Broström & Son har to Skibe under Bygning, nemlig et Skib paa 9,000 Tons d.w., Søsterskib til »Henland« og »Halland«, og et Motorskib paa 2,000 Tons, der vil blive Søsterskib til »Forsvik«. Det første regner man med vil blive leveret ved Aarsskiftet, medens det sidste ventes leveret til Efteraaret.

Svenska Amerika Mexiko Linien har tre Skibe under Bygning, en cargo-liner paa 7,300 Tons fra Götaverken, der skal leveres i Marts 1946, samt to Søsterskibe fra Eriksberg, hvoraf det ene bliver færdigt i November i Aar og det andet i Begyndelsen af næste Aar.

DE PRIVATE AMERIKANSKE REDERIERS SKIBSTAB

Af de ialt 570 amerikanske Skibe paa tilsammen 35.4 Mill. Tons, som forliste under Krigen, var de 360 eller 65 pCt. privatejede. De haardeste Tab indtraf i 1942, da 318 Skibe gik tabt. I Perioden Maj—Juni 42 sænkedes 205 Skibe, i Juni »kun« 52. En Tid overgik endog Antallet af sænkede Skibe, hvad der blev bygget.

DEN SPANSKE HANDELSFLAADE

Som tidligere omtalt i D. S. T. har der under hele Krigen været Bestræbelser i Gang for at udvide den spanske Handels- og Fiskeriflaade.

I Forbindelse hermed oplyser det danske Gesandtskab i Madrid, at Handelsflaaden i 1944 bestod af ialt 946 Skibe paa tilsammen 1.110.132 BT. Paa samme Tid var ialt 192 Skibe af alle Arter, Fragt-, Passager-, Frugttransport- og Tankbaade samt Fiskerifartøjer under Bygning.

Den spanske Tankflaade naaede i Efteraaret 1944 op paa et Antal af 26 Tankskibe paa ialt 111.500 BRT. svarende til ca. 13 pCt. af hele den spanske Handelsflaade. Heraf ejedes de 23 Skibe af den spanske Stats Benzinmonopol.

Som Følge af, at Spaniens Forbrug af Klipfisk, der aarligt andrager ca. 80.000 Tons, ikke har kunnet tilfredsstilles udefra, har man bestræbt sig for i nogen Grad at opnaa Selvforsyning paa dette Omraade. Som et Led i disse Bestræbelser har man sat ialt 16 Trawlere under Bygning alle moderne Skibe paa ca. 500—750 Lastetons til Fangstture paa ca. 4—5 Maaneder.

BYGNINGEN AF DIESELMOTORER I U.S.A.

The Diesel Engine Manufacturers Association i Amerika har udsendt en Bog under Titlen »The Story of the Diesel Engine«. Af denne fremgaar det bl. a., at der i U.S.A. i 1944 blev bygget 250.000 Dieselmotorer mod kun 4.000 i 1935 og 775 i Depressionsaaret 1930. Den sammenlagte Produktion af Dieselmotorer i U.S.A. opgives at være omkring 126 Mill. Hestekræfter, og Værdien af 1944 Produktion til 1 Milliard Dollars. Store Dele af denne Produktion er Motorer paa under 2.000 H.K., og en stor Del bestaar af mindre Motorer til de Tusinder af Landingsfartøjer, der blev bygget i U.S.A.

FARVANDE ERKLÆRET FRI FOR KRIGSHANDLINGER

Det britiske Admiralitet har meddelt, at Østersøen, Nordsoen, Hvidehavet, Middelhavet, Sortehavet,

det Røde Hav, Atlanterhavet og det karibiske Hav nu kan betragtes som Farvande, hvor fjendtlige Aktioner er ophørt, dog maa Østersøen, Nordsoen, Sortehavet, den østlige Del af den engelske Kanal samt visse Dele af Middelhavet stadig betragtes som mindefarlige, men de kan besejles uden større Risiko, saafremt man følger de angivne Ruter.

SKIBSSALG

S/S »Ranja« (Ex »Roar«) bygget af Staal i Stavanger 1916 og paa 1,935 Tons d.w., er af Rederiet Ranja i Stockholm solgt til Rederi A/B Tobis, Trelleborg, til en Pris af 775.000 Kr. Skibet har fornylig gennemgaaet Klasse ved Eriksberg Varv og er nu omdøbt til »Vibeke Christensen«. I November 1944 købte samme Rederi S/S »Menja« paa 820 Tons d.w. for 310.000 sv. Kr. ogsaa af Rederiet Ranja. Dette Skib har faaet Navnet »Kajsa Christensen«.

DEN FARLIGE SEJLADS TIL MURMANSK

Der foreligger nu nærmere Oplysninger om Vestmagternes Hjælp til Rusland og Konvojerne til Murmansk. Ialt sendtes 785 lastede Handelsskibe til Murmansk, og af disse kom 724 frem eller ca. 92 pCt. Den britiske Flaade, der hovedsagelig besørgede Eskortetjenesten, mistede to Krydsere, fem Jagere, 11 mindre Eskorteskibe og 1 Undervandsbaad. Hovedparten af de Skibe, som løb Risikoen, var britiske, men der var dog ogsaa mange norske og amerikanske Skibe med i Konvojerne. Ved Eskorteringerne anvendtes sammenlagt 892 Krigsskibe. Den første Konvoj afgik fra Island til Rusland den 8. September 1941, og den sidstø forlod Clyden den 12. Maj i Aar. De første syv Konvojer kom frem uden Tab, men i Midten af 1942 begyndte Tyskerne at angribe Konvojerne med U-Baade optrædende i Flok, ofte paa over 20 Baade. Ialt sendtes 4 Mill. Tons Krigsmateriel til Murmansk. Fra Storbritannien sendtes 8.500 Biler, 3.700 Flyvemaskiner og 3.000 Kampvogne, og fra Amerika blev der sendt 90.000 Biler, 1.000 Flyvemaskiner og 4.000 Kampvogne.

Ugens Fragtberetning.

De hidtil offentliggjorte UMA.-Rater forekommer ved en overfladisk Betragtning ret tilfredsstillende, men det endelige Resultat er jo afhængig af mange Faktorer, og en nærmere Undersøgelse vil utvivlsomt vise, at disse Rater ikke afkaster nogen overdreven stor Fortjenete, idet Udgifterne lægger Beslag paa en betydelig Del af Bruttofragten. Vi kan bare tage en enkelt Ting som Bunkers, der nu er adskillige Gange dyrere end før Krigen og nævner til Illustration heraf Priserne i enkelte af de store Bunkerhavne, f. Eks. Gibraltar 132/6d., Oran/Algiers eller Bona 126/-, Alexandria 130/-, Fayal 143/-, Dakar 127/6d., Buenos Aires 140/6d., og det siger sig selv, at med Priser som disse er Bunkers en meget betydelig Post paa Udgiftsiden. Men der er jo mange andre Forhold, der spiller ind, saaledes Expeditionerne i Laste- og Lossehavnene, og mange Steder synes disse at være mere end middelmådige. Fra Sverige foreligger saaledes Meddelelse om, at man i Rederkredse er meget utilfredse med de Expeditioner, de svenske Trælastbaade, der har losset i England, har faaet. Enkelte Dampere har saaledes kun losset mellem 30 og 50 Stds. pr. Dag, og 3 svenske Trælastbaade, der har losset i Grimsby, har været udsat for meget betydelige Forsinkelser paa Grund af manglende Arbejdskraft, hvorfor Rejserne har givet et langt daarligere Resultat end regnet med.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder, hvilket for saa

vidt ikke er saa mærkeligt, da praktisk talt al Trafik paa de syv Have nu er underkastet UMA.'s Kontrol. Ifølge de sidste Rapporter synes Tildelingerne af Tonnage til visse Markeder at være jævnt tilfredsstillende, medens andre Markeder stadig lider under Mangel paa disponibelt Skibsrum. Der meldes saaledes om særdeles livlig Aktivitet i den transatlantiske Kornfart, idet en betydelig Mængde Tonnage er sat ind for at fragte Korn til det europæiske Kontinent. Raten er som bekendt for tungt Korn fra St. Lawrence til UK. 12/6d. pr. Qr. og til Antwerpen 13/3d. pr. Qr. Fra Northern Range er de tilsvarende Rater 13/- til UK. og 13/9d. til Antwerpen. Der noteres ogsaa adskillige Kullaster fra Hampton Roads til europæiske Destinationer, saaledes til Lissabon til \$15. Iøvrigt er der givet Tildelinger til Kulfarten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika, ligesom til Sukkerfarten fra Cuba til Golfen og Northern Range og for Malm fra Brasilien til U.S. Atlantic. Der foreligger endnu intet om, hvad UMA. har ansat Raterne i disse Trades til. Sukker fra Cuba til UK. har betalt 77/6d. og til Belgien, Holland eller Nordfrankrig søges Tonnage til \$16. De tidligere nævnte Kulladninger fra Hampton Roads til Sverige noteres stadig, men der meddeles nu, at det er tvivlsomt, om de kommer til Afskibning foreløbig, da man ikke regner med at faa Udførselstilladelse førend om 3 à 4 Maaneder.

Fra River Plate søges stadig Tonnage for Korn til

Lissabon til 150/- pr. Ton og til UK. til 82/6d. og til Antwerpen til 86/-. Dette Marked har iøvrigt ogsaa faaet meget betydelige Tonnagemængder tildelt af UMA.

Fra Sydafrika noteres stadig Malm til Northern Range og til UK., ligesom der ogsaa kan placeres Tonnage for Kull fra Durban til Sueskanalomraadet og det østlige Middelhav. Raterne er de tidligere nævnte af UMA. fastsatte.

Fra Indien og Australien søges Tonnage for henholdsvis Malm til U.S. Atlantic og for Hvede til europæiske Destinationer, men det har været smaat med Befragtningsvirksomheden paa disse Markeder.

Heller ikke paa de europæiske Markeder har der været større Ændringer. Der skal, som tidligere

nævnt, afskibes betydelige Mængder Trælast fra Sverige til UK., Holland og Belgien, og en hel Række Skibe, baade svenske og danske er sat ind for disse Transporter. Der foreligger endnu intet om Raterne. Fra Finland skal der afskibes 30,000 Tons Træmasse til forskellige Lande. Transporten heraf skal antagelig ske med danske og svenske Skibe, da finske Skibe foreløbig ikke accepteres af UMA. I Kulfarten fra England til de skandinaviske Lande er der meget roligt. Der noteres en enkelt Ladning Clay fra Fowey til Gøteborg, Norkøping og Stockholm, men der nævnes ingen Rate herfor. I vore hjemlige Trades skal nævnes Salpeter fra Sydnorge til danske Havne til stort set uforandrede Rater.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Grønlandsskibet »Godthaab« til Østgrønland

I Tirsdags afsejlede det gamle Grønlandsskib »Godthaab« med Orlogskaptajn B. Clausen som Chef til Grønland. »Godthaab« skal som Stationskib med Marinebesætning vise Flaget i de østgrønlandske Farvande, men Professor Rosenkrantz og Frk. Mørch følger med op for at genoptage geologiske Undersøgelser, ligeledes følger Direktør Jennov fra Fangstkompaniet »Nanok« og nogle Jægere ogsaa med op til Grønland.

»C. F. Tietgen« atter i D.F.D.S.'s Eje

Aarhus-Rutens kendte Motorskib »C. F. Tietgen«, der i sin Tid blev taget af Tyskerne og fort sydpaa, blev fornylig fundet i Kielerfjorden. Forleden Dag vendte »C. F. Tietgen« tilbage til København under dansk Flag og med dansk Marinebesætning om Bord og blev afleveret til Det Forenede Dampskibsselskab. »C. F. Tietgen« skal til Værft for et grundigt Eftersyn.

Billedhugger Jarl's »Atlantide« paa Havundersøgelsestogt

Efter hvad Professor Spärck, Zoologisk Museum, oplyser, er Billedhugger Jarl's store Lystsejler »Atlantide« stillet til Raadighed for et Havundersøgelsestogt til Vestafrika. »Atlantide« er paa 225 N.R.T. og har en Motor paa 190 H.K. Marinen har lovet at udlaane de nødvendige Instrumenter til Formaalet, og Udgifterne til Togtet, ca. 100,000 Kr., er skaffet til Veje ad privat Vej. »Atlantide« er for Tiden til Eftersyn, og det forventes, at Togtet, der skal vare i to Maanedre, kan begynde omkring 1. Oktober. Formaalet er at undersøge Livet paa de store Dybder i Atlanterhavet ud for Niger- og Kongoflodernes Udlob, og Fundene vil blive delt mellem British Museum og vort Zoologiske Museum.

»Om Ankre«

Fra Andr. Fred. Høst & Søn's Forlag har vi modtaget: Carl V. Solver: »Om Ankre«, en Bog med mange Illustrationer paa 116 Sider, udgivet af Søfartens Bibliotek. Det er et Forsøg paa en Fremstilling af Ankrets Historie.

Bogen omhandler alle Tidens og Kulturers forskellige Ankertyper: det enarmede Anker, Stenankre, arabiske og kinesiske Ankre og det toarmede Anker med Ankerstok, der er en græsk Opfindelse, og som er videreudviklet til vore Dages almindelige Ankre.

I Bogen gives der endvidere en meget indgaaende Beskrivelse af Osebergskibets og Ladhyskibets Ankre, ligesom Ankerspilsystemerne ogsaa behandles.

Bogen slutter ved Aarhundredeskiftet med en kort Omtale af moderne stokløse Patentankre, hvis Haandterlighed er fremragende, men hvis Holdekraft imidlertid kun anses for at være ca. 1/5 af det gammeldags Stokankers.

Neksø Havn

Damperen »Østhornholm«, der efter Bombardementet paa Neksø laa væltet om paa Siden i Havnen, er af Svitzer atter bragt paa ret Køl og vil snarest blive bugseret til Aalborg Værft for Reparation. Neksø Havn er saaledes atter helt sejlbare.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

Nybygninger fra Odense Staalskibsværft

Efter det 10,000 Tons store Tankmotorskib »Henning Mærsk«s Aflevering er nu ogsaa Motorskibene »Cathrine Mærsk« og »Caroline Mærsk« ankommet fra Odense til København for Bundbehandling hos B. & W. og derefter Afmagnetisering. Hvert af Skibene er paa ca. 6000 NRT. eller ca. 14,000 Tons d.w.

Svensk Nybygning

Ved Lindholmens Varv sosates forrige Torsdag et Lastmotorskib paa 5,900 Tons d.w. til Rederi A/B »Disa« i Stockholm. Skibet, som fik Navnet »Yvonne«, er en moderne Shelterdækker med Halvhak og Krydselhæk og bygget til Lloyds højeste Klasse. Hoveddimensionerne er: Længde overalt 441'1", Bredde 53', Dybde 25', Middeldybgaende 23'3". Fremdrivningsmaskineriet skal bestaa af to 9-cylindret, 2-Takts B. & W. Dieselmotorer med »solid injection« af Eriksberg's Fabrikat, hver Motor paa 3,150 EHK. Farten er beregnet til 17 Knob paa fuld Last. Skibet vil faa seks Lastrum, hvoraf et indrettes som Kølerum. Der vil endvidere blive Plads til 12 Passagerer.

Nyt Havundersøgelsskib til Island

Magister Arni Fredriksson, Direktør for den islandske Stats fiskeribiologiske Undersøgelser-Institut har været i Aalborg for at forhandle med Værftet der om Bygning af et Skib, der i Størrelse skal være en Mellemting mellem de to danske Fiskerikontrolskibe »Dana« og »Biologen«. Aalborg Værft, der tidligere har bygget Skibe (sidst »Esja«) for den islandske Stat, skal nu give Tilbud paa denne Nybygning, ligesom der ogsaa er indhentet Tilbud fra Naksø Værft.

Nyt norsk Tankskib fra Götaverken

Thor Bergs Rederi paa Nøtterøy meddeler, at Tankskibet »Montana« paa 15,300 Tons d.w., som er bygget paa Götaverken, nu er færdigt. I Slutningen af Juli vil »Montana« med sin norske Besætning komme til Norge for straks efter at afgaa til England. Besætningen er paa 41 Mand.

Stort norsk Motortankskib bestilt hos Eriksberg

Skibsreder Arnt J. Morland, Arendal, har i disse Dage hos Eriksberg mek. Verkstad, Gøteborg, bestilt et Motortankskib paa 18,200 Tons d.w., som skal leveres inden Udgangen af 1948. Bestillingen er for A/S Agdesidens Rederi, der under Krigen mistede begge sine Skibe, nemlig Motortankskibet »Vardaas« paa 12,683 Tons d.w. og Motortankskibet »Ravnaas« paa 6,850 Tons d.w.

Det nye Tankskib skal have en Fart af 14 1/4 Knob paa fuld Last.

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140

KØBENHAVN S.

C. 8901

Franske Havne genaabnes

Bordeaux Havn forventes at blive sejlbar i Løbet af August. Arbejdet med Oplagelsen af Miner er paabegyndt af den franske Marine, assisteret af engelske og amerikanske Specialister. Endvidere ligger der i Indløbet 5 sunkne Skibe, som skal fjernes.

Oliehavnene Bec d'Ambes, Furth og Trompeloup trænger til store Reparationer især paa selve Raffineringsværkerne. I Nantes er ca. 30 pCt. af Havneanlæggene ødelagt. Særlig haardt gik det ud over Wilsonkajen, hvor Kul, Malm og Vintrafikken var samlet. Antillerkajen er ligeledes stærkt beskadiget, men her haaber man paa at faa Halvdelen klar til Brug igen snart. Paa højre Flodbred er Skaderne mindre, Roche-Mauricekajen er saaledes omtrent ubeskadiget. Af Havnens Kraner er 60—70 pCt. ødelagt. Reparationsarbejderne forventes at være helt afsluttede ved næste Aars Udgang, og Havnen vil da være mere moderne og velforsynet med flere og kraftigere Kraner end i 1939.

Iraks Olieproduktion

Iraks Regent har under et Besøg i U.S.A. udtalt, at Iraks Olieproduktion vil blive forøget fra 4 til 10 Mill. Tons i de kommende to Aar.

4 canadiske Skibe skal bygges i England

Canadian Pacific Steamships Ltd., der ejes af Canadian Pacific Railways, har af Staten faaet Tilladelse til at lade bygge fire nye Skibe af Beaver Klassen paa ca. 12,800 Tons d.w. ved Fairfield Shipbuilding & Engineering Co. i Glasgow.

Toronto Shipbuilding Co.

Det af den canadiske Stat ejede Toronto Shipbuilding Co. udbydes nu til Salg som Følge af Krigens Ophør i Europa. Staten har ikke til Hensigt at konkurrere med det private Initiativ, udtaler en Repræsentant for Staten. Saa snart et paalideligt og ansvarsbevidst Foretagende indsender et rimeligt Tilbud, vil vi ikke være smaalige med Hensyn til Prisen, sluttede han.

Air Transport Association of America

Det amerikanske Lufttransportsselskab, der repræsenterer de kommercielle Flyveruter, har udtalt, at man efter Krigen kan regne med 19 hjemlige Flyveruter betjent af 975 Planer mod 359 før Krigen.

FRA SØRETERNE

I sidste Uge indlededes i Sø- og Handelsretten den Række af Søforhør over krigsforliste Skibe i den allierede Tjeneste, som man kan vente i den nærmeste Tid.

Ø. K.'s M/S »Amerika«

Skibsfører Chr. Nielsen fra M/S »Amerika« forklarede, at »Amerika« den 9. April 1940 var paa Vej til Danmark fra Liverpool, men da man om Bord hørte om Danmarks Besættelse, vendte man om. I Liverpool blev »Amerika« beslaglagt og sejlede derefter under engelsk Flag. Den 21. April 1943, da »Amerika« var paa Vej i Konvoj over Atlanten fra Halifax med 53 canadiske R.A.F. Folk om Bord, blev det torpederet og sank. 49 af den 87 Mand store Besætning og 37 af de 53 Canadiere omkom i det haarde Vejr. De reddede blev taget op af en engelsk Korvet.

Ø. K.'s M/S »Siam«

Skibsfører Aage Jensen fra M/S »Siam« forklarede, at »Siam« den 10. April blev opbragt af et engelsk Krigsskib ud for Sumatra og ført til Singapore, hvor det blev beslaglagt og sejlede derefter under engelsk Flag. Den 13. September 1942 om Morgenen afgik »Siam« fra Kapstaden. Samme Dag ved Middagstid blev det torpederet og begyndte straks at synke. Det lykkedes alle Mand at komme i Baadene, men først den 1. Oktober bjærgedes Mandskabet af et engelsk Skib og blev sat i Land i Freetown 3 Dage senere.

Progress' S/S »Knut«

Skibsfører Peter Schmidt fra S/S »Knut« forklarede, at »Knut« den 11. April 1940 var blevet beslaglagt i Seaham, hvorefter det sejlede under engelsk Flag. Paa Rejse fra Belfast til The Mumbles den 23. December 1942 løb Skibet paa en drivende Mine ud for Bardsey Island og sank i Løbet af 4 Minutter. Alle ombordværende blev reddet, Kaptajnen og 14 Mand roede i Redningsbaaden ind til nærmeste Kyst og 7 Mand, der var kommet op paa Redningsflaaden, blev senere oplaget af et engelsk Skib og bragt ind til Manchester.

PERSONALIA**60 Aar**

Den 27. Juli fylder Fører i D/S »Myren«, Kaptajn Chr. Nielsen 60 Aar.

50 Aar

Tidligere Fører i D/S »Torm«, Kaptajn S. A. Dons, fyldte den 19. Juli 50 Aar. Kaptajn Dons er ansat i Statens Skibstilsyn.

*

Den 21. Juli fylder Fører i Siam Steam Navigation Comp., Kaptajn L. Marup, 50 Aar.

*

Fører i Dampskibsselskabet »Torm«, Kaptajn K. H. Rasmussen fylder den 24. Juli 50 Aar. Kaptajn Rasmussen er for Tiden Fører af S/S »Alice«.

25 Aars Jubilæum

Befrager A. H. Schaldemose fejrede i Mandags 25 Aars Jubilæum i Firmaet Marius Nielsen & Søn, hvor han tiltraadte den 16. Juli 1920. Befragter Schaldemose lærte Shipping i den kendte Skibsmæglerforretning Casper Andrea's Eftf. i Nakskov og opholdt sig derefter nogle Aar i Hamburg og Cardiff. Under forrige Krig blev han hjemkaldt til Sikringstjenesten og efter et Par Aars Virksomhed i Speditions- og Befragtningsfirmaet E. A. Bendix & Co., overgik han til Marius Nielsen & Søn, hvor hans Speciale er Kulbefragtning.

*

Prokurist W. Pærregaard kan den 1. August fejre 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse i Rederiet J. Lauritzen.

Herr Pærregaard, der blev ansat kort Tid efter, at Rederiet havde paabegyndt sin Genopbygning af Flaaden efter første Verdenskrig, kom i de følgende Aar til at beskæftige sig med mange Grene af Rederiets Virksomhed, og han har været med til at grundlægge flere af dets Afdelinger.

Efterhaanden som Rederiet voksede og dermed Arbejdet, helligede han sig efterhaanden helt Assurance-Afdelingen, som med sine mange Problemer i Aarens Løb krævede en dybtgaaende Koncentration og Indsigt.

Samtidig har Herr Pærregaard taget sig af Hovmestrene og Proviantforholdene.

I Oktober 1942 udnævntes han til Prokurist. Hans Indsigt i Assurancespørgsmaal har medført, at han i en længere Aarrække har siddet i Bestyrelsen for Pensions- og Livrenteinstituttet.

Herr Pærregaard har endvidere været en af de ledende Kræfter ved Oprettelsen af »Firmaet J. Lauritzens Pensionskasse«, af hvis Bestyrelse han er Medlem.

Rederiet har ofte benyttet ham ved vigtige Forhandlinger, og hans Indsigt, Dygtighed og Grundighed har betydet meget for Rederiet. Han er ligeledes i nær Kontakt med hele Personalet — han er en ivrig, aktiv Deltager i J. L.s Sportsforening — og han har gjort sig afholdt af alle, han er kommet i Forbindelse med, paa Grund af sin store Hjælpsomhed.

Officielt

I »Aktieselskabet Øresunds Kystfart« af København er M. N. Suenson udtraadt af og Direktør Kaj Viben Tersling, København, indtraadt i Direktionen.

*

Marineministeriet har under 11. Juli 1945 ansat Fyrskibsfører i 9. Lønningsklasse Gunnar Aaskov Petersen som Fyrskibsfører i 7. Lønningsklasse fra 1. Juli 1945.

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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontore:

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marluson«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering.

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's
International**
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 19. Juli 1945.

Nr. 30.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet kan indtil Udgangen af Januar Kvarthal 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 Kvarthalsabonnementet til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarthal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarthals Begyndelse. Kvarthalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnementet. 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.

1206. (P). Sverige S.-Kyst. Falsterbokanalen. Fyr forandres.

Tidspunkt. I Løbet af 1945.

Position. c. 55° 24' N. 12° 57' E.

Detaljer. Ved Fyret *Falsterbokanalen* Nr. 1 forandres Fyrkarakteren til hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser, Lys 8^s, Mørke 2^s, saamt ved Fyret *Falsterbokanalen* Nr. 2 til rødt Et-Blink hver 3^s.

Kort Nr. 132.

(U. f. s. Nr. 28/1865. Stockholm 1945.)

1207. Sverige S.-Kyst. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 2.—31. Juli 1945. Kl. 0900—1600.

Position. *Stenudden* c. 55° 23',2 N. 12° 55',2 E.

Detaljer. Skydning mod Luftmaal finder i nævnte Tidsrum Sted S. for *Stenudden*.

Fareomraadet bestaar af et Bælte paa 10,8 Sm Bredde og beliggende umiddelbart S. for Linien *Skanör* Jernbanestation — et Punkt 3,8 Sm E. for *Höllwikens* Jernbanestation.

(U. f. s. Nr. 28/1912. Stockholm 1945.)

1208. Sverige S.-Kyst. Minestrogne Omraader.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1195 1945.

Positioner. Se nedenfor.

Detaljer. *Trelleborgs redd* og *Kämpingebukten* er strøget for magnetiske Miner.

1. Omraadet paa *Trelleborgs redd* begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

a) 55° 20' 00" N. 13° 10' 21" E. c) 55° 21' 30" N. 13° 07' 12" E.
b) 55° 21' 06" N. 13° 10' 48" E. d) 55° 20' 24" N. 13° 06' 47" E.

2. Omraadet i *Kämpingebukten* begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

a) 55° 20' 49" N. 12° 58' 12" E. c) 55° 22' 52" N. 12° 58' 45" E.
b) 55° 22' 26" N. 12° 56' 58" E. d) 55° 21' 17" N. 13° 00' 00" E.

(U. f. s. Nr. 29/1967. Stockholm 1945.)

1209. Sverige. Trelleborg. Klokketønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/567 1945.*Position.* c. 55° 21' N. 13° 09' E.*Detaller.* Klokketønden *Trelleborgs ränna Nr. 1* er atter udlagt paa Station.

(U. f. s. Nr. 29/1922. Stookholm 1945.)

1210. Sverige E.-Kyst. Bestemmelser for Sejladsen.1. De Minespærringer, som har været udlagt i *Stockholms Skærgaard* og ud for den *svenske Kyst* mellem *Landsort* og *Ölands norra udde*, er nu fjernet.De *svenske* Minespærringer i *Ålandshavet* ligger endnu ude; men deres Fjernelse er paabegyndt.2. I Anledning heraf gælder indtil videre følgende Bestemmelser for Sejladsen paa *Sveriges E.- og S.-Kyst*:a) Sejladsen til og fra *Norrland* skal gaa gennem *Öregrunds Skærgaard*.b) I *Ålandshavet* S. for Breddeparallellell gennem *Halsaren* (ENE. for *Svartklubben*) og N. for Linien *Söderarm—Lägsjär* er Sejladsen fri.c) I *Østersøen* er Sejladsen fri S. for Breddeparallellell gennem *Grönskär Fyr* inden for følgende Omraade:W. for Linien *Bogskären Fyr—Salvo rev—20 Sm E.* for *Gottlands Kyst—3 Sm S.* for *Hoburg—10 Sm E.* for *Kapelludden Fyr—10 Sm E.* for *Ölands Kyst—Pladsen* for *Fyrskibet Ölands rev—55° 42' N. 16° 27' E.—3 Sm SE.* for *Sandhammaren* og derfra indenfor *svensk* Territorialfarvand til S. for *Falsterbokanalens S.-lige Indløb*.3. Strykning af en Rende fra *Utklippan* mod *Danzig Bugt* er under Udførelse ved *svensk* Foranstaltning. Nærmere Meddelelse angaaende Afslutningen af denne vil fremkomme.

(U. f. s. Nr. 29/1975. Stookholm 1945.)

1211. (T). Sverige. Indsejlingen til Ronnebyredd. Lystønde midlertidigt inddraget.*Position.* c. 56° 09' N. 15° 15' E.*Detaller.* *Dunsö Nabb* Lystønde er midlertidigt inddraget for Reparation uden at erstattes.

(U. f. s. Nr. 29/1921. Stookholm 1945.)

1212. Sverige. Hävringe—Kråkelund. Minespærring fjernet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1190 1942.*Detaller.* Under Henvisning til ovennævnte E. f. S. meddeles, at Minespærringen udfor *Sveriges E.-Kyst* mellem *Hävringe* og *Kråkelund* er fjernet.

(U. f. s. Nr. 29/1966. Stookholm 1945.)

1213. Sverige. Kopparstenarna. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 58/3863 1939.*Position.* c. 58° 35',0 N. 19° 08',7 E.*Detaller.* *Kopparstenarna* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Station.

(U. f. s. Nr. 29/1920. Stookholm 1945.)

1214. Sverige. Stockholms Skærgaard. Huvudskär. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 5.—31. Juli 1945. Mandage—Fredage Kl. 0800—1700.*Position.* *Huvudskär* 58° 58' N. 18° 34' E.*Detaller.* Skydning mod Luftmaal finder i nævnte Tidsrum Sted S. for *Huvudskär*.Fareomraadet bestaar af et Bølte paa 5,4 Sm Bredde og beliggende umiddelbart ESE. for Linien *Huvudskär* — et Punkt 9,7 Sm 245° fra *Huvudskär*.

(U. f. s. Nr. 28/1911. Stookholm 1945.)

1215. Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Bombekastnings- og Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 5.—31. Juli 1945.*Positioner.* *Vitsgarns S.-Pynt* c. 59° 02',4 N. 18° 09',5 E.; *Äggskären* c. 59° 02',8 N. 18° 13',2 E.

- Detaller.* 1. Bombekastning mod Maal ved *Vitsgarns* S.-Pynt finder Sted i ovennævnte Tidsrum.
Fareomraadet begrænses af en Cirkel med 2,7 Sm Radius og med Centrum i Maalet.
2. Skydning fra Luften mod Maal paa Jorden finder i ovennævnte Tidsrum Sted mod *Åggskären*.
Fareomraadet begrænses af en Cirkel med 2,7 Sm Radius og med Centrum i Maalet.

(U. f. s. Nr. 28/1910. Stockholm 1945.)

1216. Sverige. Stockholms Skærgaard. Södergrundan Kløkketønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 5/401 1940.*Position.* c. 59° 15',1 N. 19° 05',2 E.*Detaller.* Kløkketønden *Södergrundan* ved Indsejlingen til *Sandhamn* er atter udlagt paa Station.

(U. f. s. Nr. 28/1915. Stockholm 1945.)

1217. Sverige. Stockholms Skærgaard. Norrtäljeviken. Grund afmærket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 23/962 1945.*Position.* 59° 46' 26" N. 19° 00' 29" E.*Detaller.* I Løbet til *Norrtälje* er paa ovennævnte Plads udlagt en Stage med Kost umiddelbart S. for den nyfundne 5,9 m Grund.

(U. f. s. Nr. 28/1861. Stockholm 1945.)

1218. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Finngrundsbanken. Lystønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 7/577 1945.*Position.* c. 60° 55' N. 18° 27' E.*Detaller.* *Östra Finngrundsbanken* Lystønde er atter udlagt paa Station.

(U. f. s. Nr. 29/1984. Stockholm 1945.)

1219. Tyskland. Kieler Bugt. Vrag.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa følgende Pladser findes Vrag:

- 1) 54° 44' 36" N. 10° 45' 24" E.
- 2) 54° 40' 36" N. 10° 42' 00" E.
- 3) 54° 31' 30" N. 10° 30' 42" E.
- 4) 54° 29' 06" N. 10° 30' 42" E.
- 5) 54° 30' 54" N. 10° 27' 54" E.
- 6) 54° 30' 00" N. 10° 24' 12" E.
- 7) 54° 30' 42" N. 10° 23' 36" E.
- 8) 54° 30' 42" N. 10° 22' 54" E.
- 9) 54° 31' 18" N. 10° 21' 30" E.
- 10) 54° 29' 30" N. 10° 17' 24" E.
- 11) 54° 30' 06" N. 10° 17' 12" E.
- 12) 54° 27' 48" N. 10° 15' 48" E.
- 13) 54° 28' 20" N. 10° 15' 40" E.

Kort Nr. 185.

(N. t. M. Nr. 1601. London 1945.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1220. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Lunkebugt. Vrag.***Position.* c. 55° 00',7 N. 10° 41',6 E.*Detaller.* Et Vrag rapporteres at ligge paa ovennævnte Plads omtrent midtvejs mellem *Middelgrund* og *Stenodde* i Ruten.

1221. Sverige. Sundet. Ven. Minestroget Omraade.*Tidligere E. f. S.* Nr. 29/1195 1945.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Omraade ved *Ven* i *Sundet* er strøget for magnetiske Miner. Omraadet begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a) 55° 56' 57" N. 12° 40' 40" E. | f) 55° 51' 42" N. 12° 45' 42" E. |
| b) 55° 54' 53" N. 12° 44' 57" E. | g) 55° 51' 56" N. 12° 43' 10" E. |
| c) 55° 44' 37" N. 12° 47' 36" E. | h) 55° 54' 33" N. 12° 43' 45" E. |
| d) 55° 52' 40" N. 12° 47' 24" E. | i) 55° 56' 29" N. 12° 39' 56" E. |
| e) 55° 52' 24" N. 12° 46' 12" E. | |

(U. f. s. Nr. 29/1967. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1222. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. t. E. $\frac{1}{4}$ E. Vrag afmærket.***Position.* c. 56° 52',2 N. 10° 41',4 E.*Detaller.* Et Vrag, hvoraf Masten er 1—2 m under Vandet, ligger sunket paa ovennævnte Plads c. 10,2 Sm 120° fra *Hals Barre Fyr*. Vrag er afmærket med en Bøje med 1 lille, hvidt Flag.**1223. Sverige. Kattegat. Halmstad. Taagesignal atter i Virksomhed.***Tidligere E. f. S.* Nr. 28/1132 1945.*Position.* c. 56° 39' N. 12° 51' E.*Detaller.* Taagesignalet ved *Halmstad yttre Fyr* er atter i Virksomhed.

Forandringen af Fyrkarakteren er stadig i Kraft.

(U. f. s. Nr. 29/1931. Stockholm 1945.)

1224. Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespærringer fjernet. Farlige Omraader.*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1014 1945 udgaar.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. De *svenske* Minespærringer, som har været udlagt udfor *Sveriges W.-Kyst*, er nu fjernet.Sejladsen er derfor nu fri i *svensk* Territorialfarvand N. for *Kullen*.

2. Da det imidlertid er muligt, at enkelte Miner endnu ligger paa Bunden, advares man mod at ankre eller fiske med Bundredskaber i følgende Omraader:

- Paa *svensk* Territorialfarvand ved *Nidingen* mellem Breddeparallerne 57° 15',0 N. og 57° 20',9 N. (gennem Stagen med Kost paa *Grundabåde*) og
- W. og S. for Linier gennem følgende Punkter: 57° 15' N. 12° 03' E.—*S. Ledskär*—*Malö Fyr*—*Lillelands Stage* med 1 Ballon, *Bredabergs Stage* med 2 Balloner, *Långbådans Stage* med 1 Kost og 1 Ballon—*Grundabådes Stage* med Kost.

3. Man erindres om, at saadanne for Ankring og Fiskeri farlige Omraader findes W. for *Bonden*, S. for *Flatholmen* og ved *St. Pölsan*. (Se E. f. S. Nr. 29/1195 1945).

(U. f. s. Nr. 29/1968. Stockholm 1945.)

1225. Sverige. Skagerrak. Minestroget Rute.*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1025 1945.*Detaller.* Bredden af den mincfri Rute mellem *Pater Noster* og *Arendal* er paa begge Sider blevet forøget med 2 Sm, saaledes at den samlede Bredde nu er 9 Sm.*Kort* Nr. 100 og 92.

(U. f. s. Nr. 30/1987. Stockholm 1945.)

1226. Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Oslo Havn. Bundefjorden. Minefri Farvande.*Position. Steilene* c. 59° 49' N. 10° 37' E.*Detaller. Følgende Omraader* antages for at være fri for Miner:

1. Hele Omraadet i og uden for *Oslo Havn* N. for *Steilene* (*Bundefjorden* indbefattet).
2. Undtaget fra Farvandet under Pkt. 1 er de grunde og smalle Farvande, som ikke er tilgængelige for Minestrygere, hvorfor Forsigtighed bør udvises.

(E. f. S. Nr. 12/568. Oslo 1945).

1227. Norge. Skagerrak. Oslofjorden. Dramsfjorden. Svelvikstrømmen. Minefri Farvande.*Position. Svelvikstrømmen* c. 59° 36',5 N. 10° 25',5 E.*Detaller.* 1. Den S.-lige Del af *Dramsfjorden* og *Svelvikstrømmen* er minestrøget.

2. I *Dramsfjorden* N. for *Svelvikstrømmen* har der ikke været udlagt Miner.
3. De under Pkt. 1 og 2 nævnte Farvande maa derfor anses for minefri.

1228. Norge. Skagerrak. Porsgrunn, Brevik, Larvik og Sandefjord minefri.*Position. Porsgrunn* c. 58° 10',5 N. 9° 40' E.*Detaller. Følgende Farvande* er minestrøget og maa anses for minefri:

1. a) *Frierfjorden* (*Porsgrunn*).
- b) *Langesundsfjorden* (*Brevik*).
- c) *Larvik Havn* og Ankerplads (Dybder paa c. 56 m og derunder).
- d) *Sandefjorden* fra *Sandefjord* til *Holskjær Fyr*.
2. Undtaget fra de under Pkt. 1 nævnte Farvande er de grunde og smalle Farvande, som ikke er tilgængelige for Minestrygere, hvorfor Forsigtighed her bør udvises.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1229. Tyskland. Elben Anduvning. Vrag.***Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa følgende Pladser findes Brag:

- 1) 53° 59' 40" N. 8° 06' 30" E.
- 2) 53° 59' 30" N. 8° 11' 36" E.
- 3) 54° 00' 42" N. 8° 14' 24" E.
- 4) 53° 59' 39" N. 8° 31' 42" E.

(N. t. M. Nr. 1550. London 1945.)

1230. Tyskland. Elben. Cuxhaven Anduvning. Afmærkning.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Afmærkning findes i Indsejlingen til *Cuxhaven*:

1. Nr. 4. Rød Lystønde, visende rødt Lys med En-Formørkelser hver 10^s, paa 54° 00' 14" N. 7° 57' 22" E.
2. Nr. 3. Rød Spirtønde paa 54° 00' 04" N. 8° 01' 08" E.
3. Nr. 2. Rød Spirtønde paa 54° 00' 04" N. 8° 03' 35" E.
4. Nr. 1. Rød Spirtønde paa 54° 00' 04" N. 8° 07' 36" E.
5. Grøn Lys- og Fløjtetønde, visende grønt Et-Blink hver 5^s, paa 54° 00' 52" N. 8° 09' 11" E.
6. E. A. Rød Stumtønde med kort, tyk Stage paa 54° 00' 03" N. 8° 10' 42" E.
7. E. B. Rød Stumtønde med kort, tyk Stage paa 53° 59' 56" N. 8° 14' 28" E.
8. E. C. Rød Stumtønde med kort, tyk Stage paa 53° 59' 49" N. 8° 17' 36" E.
9. Rød Stumtønde med kort, tyk Stage paa 53° 59' 24" N. 8° 21' 38" E.
10. H. Sort Lystønde, visende hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8^s, paa 53° 59' 40" N. 8° 24' 03" E.
11. H. I. Rød Lystønde, visende hvidt Et-Blink hver 10^s, paa 53° 58' 36" N. 8° 30' 51" E.
12. J. Rød Spirtønde paa 53° 58' 19" N. 8° 32' 24" E.
13. *Leuchter Loch*. Sort Stumtønde med kort, tyk Stage paa 53° 58' 35" N. 8° 33' 05" E.

14. *K. 2.* Rød Spirtønde paa $53^{\circ} 57' 59''$ N. $8^{\circ} 34' 09''$ E.
15. *K. 1.* Rød Spirtønde paa $53^{\circ} 57' 42''$ N. $8^{\circ} 35' 36''$ E.
16. *K. 1.* Rød og sort, lodret stribet Lystønde, visende hvidt Et-Blink hver 10^s , paa $53^{\circ} 57' 27''$ N. $8^{\circ} 37' 10''$ E.
17. *Nr. 8.* Sort Spidstønde paa $53^{\circ} 57' 25''$ N. $8^{\circ} 37' 50''$ E.
18. *L. S.* Rød Spirtønde paa $53^{\circ} 56' 34''$ N. $8^{\circ} 38' 00''$ E.
19. *Nr. 9.* Sort Spidstønde paa $53^{\circ} 56' 51''$ N. $8^{\circ} 39' 10''$ E.
20. *Nr. 1 R.* Kugletønde paa $53^{\circ} 55' 47''$ N. $8^{\circ} 39' 34''$ E.
21. *Stein Riffe* paa $53^{\circ} 55' 08''$ N. $8^{\circ} 40' 24''$ E.
22. *Nr. 12.* Sort Spidstønde paa $53^{\circ} 54' 50''$ N. $8^{\circ} 41' 55''$ E.
23. *O.* Rød Spirtønde paa $53^{\circ} 54' 29''$ N. $8^{\circ} 41' 12''$ E.
24. *Boom Tønde.* Sort Spidstønde paa $53^{\circ} 53' 40''$ N. $8^{\circ} 42' 24''$ E.
25. *Boom end Tønde.* Rød Spirtønde paa $53^{\circ} 53' 29''$ N. $8^{\circ} 42' 04''$ E.

(N. t. M. Naveam Nr. 66. London 1945.)

1231. Tyskland. Elben. Cuxhaven Anduvning. Afmærkning udlagt.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Spids- og Spirtønder er — foruden ovennævnte Afmærkning — udlagt i Indsejlingen til *Cuxhaven*:

1. Sorte Spidstønder med hvide Numre (Bagbords Sømærker).

$54^{\circ} 00' 21''$ N. $8^{\circ} 17' 36''$ E. mrk.	1.
$54^{\circ} 00' 09''$ N. $8^{\circ} 20' 50''$ E. —	2.
$53^{\circ} 59' 57''$ N. $8^{\circ} 24' 06''$ E. —	3.
$53^{\circ} 59' 38''$ N. $8^{\circ} 26' 18''$ E. —	4.
$53^{\circ} 59' 18''$ N. $8^{\circ} 28' 42''$ E. —	5.
$53^{\circ} 58' 08''$ N. $8^{\circ} 35' 51''$ E. —	7.
$53^{\circ} 56' 13''$ N. $8^{\circ} 40' 15''$ E. —	10.
$53^{\circ} 55' 30''$ N. $8^{\circ} 41' 18''$ E. —	11.
$53^{\circ} 54' 15''$ N. $8^{\circ} 42' 15''$ E. —	13.

2. Røde Spirtønder med hvide Bogstaver (Styrbords Sømærker).

$53^{\circ} 59' 36''$ N. $8^{\circ} 20' 33''$ E. mrk.	F.
$53^{\circ} 59' 27''$ N. $8^{\circ} 24' 10''$ E. —	G.
$53^{\circ} 59' 10''$ N. $8^{\circ} 26' 27''$ E. —	G 1.
$53^{\circ} 58' 50''$ N. $8^{\circ} 28' 42''$ E. —	G 2.
$53^{\circ} 57' 09''$ N. $8^{\circ} 36' 50''$ E. —	L.

(N. t. M. Naveam Nr. 54. London 1945.)

1232. Tyskland. Weser. Lystønder udlagt.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Lystønder er udlagt:

1. *Nr. 5.* Rød Lystønde, visende hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , paa $53^{\circ} 58' 30''$ N. $7^{\circ} 56' 06''$ E.
2. *Nr. 6.* Rød Lystønde med Ballon, visende hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s , paa $53^{\circ} 57' 00''$ N. $7^{\circ} 54' 48''$ E.
3. *Nr. 6 A.* Rød Lystønde, visende hvidt Hurtigblink, paa $53^{\circ} 56' 00''$ N. $7^{\circ} 56' 48''$ E.
4. *D.* Rød Lys- og Fløjtetønde, visende hvidt Lys med En-Formørkelser hver 8^s , paa $53^{\circ} 55' 00''$ N. $7^{\circ} 58' 54''$ E.

(N. t. M. Naveam Nr. 59. London 1945.)

1233. Tyskland. Weser. Bremerhaven Anduvning. Vrag.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Vrag findes i Indsejlingen til *Bremerhaven*:

- A. $53^{\circ} 51' 15''$ N. $8^{\circ} 06' 30''$ E. afmærket med en grøn Spidstønde.
- B. $53^{\circ} 51' 42''$ N. $8^{\circ} 05' 00''$ E. afmærket med Vragvager med hvid Topbetegnelse E. for Vraget.
- C. $53^{\circ} 52' 03''$ N. $8^{\circ} 06' 57''$ E. afmærket med Vragvager med hvid Topbetegnelse W. for Vraget.

(N. t. M. Naveam Nr. 60. London 1945.)

1234. Holland. Texel. Marsdiep. Ankerplads.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* I *Marsdiep* er oprettet en Ankerplads begrænset af Linier gennem nedennævnte Punkter:

A. 52° 58' 36" N. 4° 44' 00" E.	C. 52° 58' 22" N. 4° 48' 07" E.
B. 53° 00' 06" N. 4° 47' 30" E.	D. 52° 57' 51" N. 4° 43' 50" E.

(N. t. M. Naveam Nr. 71. London 1945.)

1235. Holland. Ijmuiden. Ankerplads.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* En Ankerplads, begrænset af Linier gennem nedennævnte Punkter, er oprettet:

A. 52° 30' N. 4° 30',5 E.	C. 52° 26' N. 4° 32' E.
B. 52° 30' N. 4° 33',5 E.	D. 52° 26',5 N. 4° 29' E.

(N. t. M. Naveam Nr. 72. London 1945.)

1236. England E.-Kyst. West Rocks. Tønde ombyttet med Lystønde.*Position.* c. 51° 51' 20" N. 1° 27' 45" E.*Detaller.* Den paa ovenstaaende Plads udlagte Tønde er ombyttet med en kegleformet, sort Lystønde, der viser hvidt Blink hver 15^s.

(N. t. M. Nr. 1598. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1237. Newfoundland. St. Pierre og Miquelon Øerne. Oplysning om Fyr, Afmærkning og Bescjling.***Detaller.* Fyr og Afmærkning ved *St. Pierre* og *Miquelon* Øernes Kyster er nu normale, men Adgang for Handelsskibe til Havnen om Natten er indtil videre forbudt.

(N. t. M. Nr. 1670. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1238. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Benyttelsen af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer.***Tidligere E. f. S.* Nr. 3/187 1940 og 4/381 1940 udgaar.

Trafikministeriet har under 12. Juli 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af Lov Nr. 99 af 19. April 1907 om traadløse Telegrafer (Radiotelegrafer) og Lov Nr. 166 af 1. Maj 1923 om traadløse Telefoner (Radiotelefoner) fastsættes herved følgende:

§ 1.

Radiostationer i *danske* og *fremmede* Skibe eller Luftfartøjer maa paa eller over *dansk* Territorium kun korrespondere med *danske* Radiostationer under Statens Drift, jfr. dog nedenstaaende § 3, 3; herfra undtages Nød- og Sikkerhedstjeneste.Offentlig Korrespondance over *danske* Luftfartsstationer er forbudt.

§ 2.

Brug af Radiosender angaaende andre Forhold end Skibets egen Tjeneste er forbudt paa *dansk* Territorium, for *danske* Skibe tillige udenfor *dansk* Territorium. P r i v a t K o r r e s p o n d a n c e e r f o r b u d t. Retransmission mellem *danske* Skibe er tilladt.

§ 3.

Radiotelefonstationer kan under Iagttagelse af Bestemmelserne i ovenstaaende § 2 benyttes til:

1. Afgivelse af Telegrammer til *danske* Kyststationer.
2. Afvikling af Telefonsamtaler med Abonnenter i Land over *danske* Kyststationer.
3. Afvikling af Telefonsamtaler med andre *danske* Skibsstationer.

§ 4.

Skibs-Radiosendere maa, naar Skibet befinder sig i *dansk* Havn, kun benyttes til Nødkorrespondance.

§ 5.

Overtrædelse af ovennævnte Bestemmelser vil kunne medføre Straf efter Straffelovens § 104, Pkt. 3.

§ 6.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks og samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 6 af 5. Januar 1940 angaaende Indskrænkninger i Benyttelsen af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer og Bekendtgørelse Nr. 109 af 21. Marts 1940 om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 6 af 5. Januar 1940.

(Statstidende, 14. Juli 1945.)

Tillæg.

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

1239. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker genudlagt. Sømærker inddraget for Eftersyn.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. 1. Nedennævnte Tønder er genudlagt:

- a) *Knastegrund* Lys- og Klokketønde c. 55° 02',7 N. 10° 14',2 E.
- b) *Knoldhjørne E.* Lystønde c. 55° 03',6 N. 10° 14',0 E.
- c) *Langtangflak* Lystønde c. 55° 04',1 N. 10° 14',0 E.
- d) *Bjørnø N.* Lystønde c. 55° 04',4 N. 10° 14',5 E.

De midlertidigt udlagte Tønder er inddraget.

2. Nedennævnte Klokketønder er inddraget for Eftersyn:

- a) *Lillegrund W.* c. 55° 03',4 N. 10° 14',3 E
- b) *Sisserron* c. 55° 04',4 N. 10° 14',3 E.
- c) *Højen* c. 55° 05',0 N. 10° 14',9 E.

1240. Danmark. Lille-Bælt. Spærret Omraade.

Positioner. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af Minefare er et Omraade, der begrænses af Linier gennem nedennævnte Punkter, spærret for Sejlads:

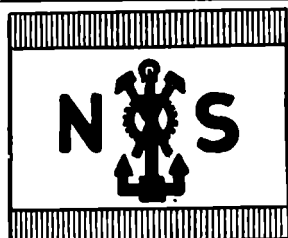
- 1) 55° 07' 10" N. 9° 47' 38" E.
- 2) 55° 07' 10" N. 9° 50' 20" E.
- 3) 55° 08' 46" N. 9° 47' 38" E.
- 4) 55° 08' 46" N. 9° 50' 20" E.

Kort Nr. 151, 152, 150 og 126.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

♦
Beddinger for Skibe Indtil 520' Længde
Flydedok » » » 1450 Tons D.W.
Ophalerbedding » » 800 » »
Telegram-Adr.: »SKIBSVÆRFT«. Telefon: STAT 3.

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

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

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

•
5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

**Vacuum Oil
Company** ^{A/s}

Smøreoliespecialister

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT ^{A/s}(Odense Steel Shipyard Ltd. ^{A/s}.)

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 » »

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{A/s}**HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

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

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 28

FREDAG 27. JULI 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

HÆDERSGAVE TIL DANSKE SØMÆNDS OG FISKERES ENKER OG BØRN

Kort forinden Danmarks Besættelse i 1940 vedtog Rigsdagen en Lov om Hædersgaver til danske Sømand, Fiskere og deres efterladte som en Anerkendelse af Sømandenes og Fiskernes Indsats for Opretholdelsen af Landets Forsyninger. Ved Besættelsen blev Grundlaget og Forudsætningerne for Loven i væsentlig Grad forrykket, idet Hædersgaverne da ikke kunde tildeles de efterladte efter de i den frie Farl uden for Spærringen omkomne danske Søfolk, men kun til efterladte efter omkomne indenfor Spærringen.

Efter Danmarks Befrielse har man nu fra Statens Side ønsket at give Udtryk for Samfundets Tak og Paaskønnelse til de mange, der satte Livet til uden for Spærringen, og Handelsministeren har derfor i sidste Uge i Folketinget fremsat et nyt Forslag om saadanne Hædersgaver. Forslaget er i Overensstemmelse med den oprindelige Lovs Principper. Det vil sige, at *Enker* efter Sømand, som i Handelsskibe eller Fiskefartøjer sejlede i aktiv Indsats for den allierede Krigsførelse, skal have 800 Kr. aarlig, livsvarigt under Forudsætning af, at Ægteskabet var indgaaet senest den 9. April 1940 og til *hvert Barn* ydes 200 Kr. aarlig indtil Barnets 18 Aar. Dette gælder ogsaa Adoptivbørn og Børn, der er født udenfor Ægteskab, naar Faderskabet er retsligt fastslaaet.

Beløb, der skulde have været udbetalt til Enker, som senere er døde, vil gaa til Formaal, der kommer Sømandsstanden som Helhed til Gode.

Ved et særligt Lovforslag gives der tilsvarende Hædersgaver til de Efterladte efter Søfolk og Fiskere, der omkom som Følge af Krigsbegivenhederne i 1914—18.

NYBYGNING TIL DMPSSKABET DANNEBROG.

Aalborg Værfts 3700 Tons store Nybygning, Dampskibet »Taarnborg«, tilhørende Dampskibsselskabet Dannebrog. Rederiet C. K. Hansen, blev i Onsdags indviet ved en Festlighed om Bord. Skibet laa flagsmykket ved Langelinie, og et stort Antal indbudte Gæster deltog i Festligheden.

Blandt Gæsterne var Rear Admiral Holt og Frue samt Repræsentanter for Skibsfarten og de Søfarende Organisationer.

»Taarnborg«, der er Aalborg Værfts Nybygning Nr. 73, er et fuldt moderne Fragtskib med soft nose og Krydserhæk. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse og isforstærket. Hoveddimensionerne er 312×44×22 Fod 6 Tommer, og Lastevnen er 3700 Tons d.w. Der er fem Luger med ti 5 Tons Bomme og en 15 Tons Bom. Alt Dæksmaskineri er dampdrevet. Hovedmaskineriet bestaar af en Compound-Dampmaskine, der i Forbindelse med en Spildedamp-Turbine udvikler 1750 HK ved 115 Omdrejninger og giver Skibet 12 Knobs Fart paa Last. Ved Udstyrelsen er det tilstræbt at gøre det saa bekvemt som muligt for Officerer og Mandskab. Midtskibs er der Salon og Beboelse for Kaptajn og Officerer og i Poopen bor Mandskabet, væsentlig i Enmandskamre med tilhørende Messer, Vaskerum etc.

Skibet vil en af de første Dage afgaa paa sin Jomfrurejse til Sverige for at hente Trælast.

UDSIGTERNE FOR FINLANDS SKIBSFART

Vor kendte Landsmand, Skibsreder *Vilhelm Knudsen* i *Helsingfors*, der for Tiden opholder sig i Danmark, har fornylig udtalt sig om Situationen for Finlands Skibsfart.

Vaabenstilstanden med Rusland har selvfølgelig stillet den finske Skibsfart og Værftsindustri over for store Vanskeligheder, men saavel i Handels- som Skibsfartskredse er der en levende Vilje til at opfylde Finlands Forpligtelser til Punkt og Prikke. For Skibsfartens Vedkommende betyder det, at Størstedelen af den nyere Tonnage har maattet afleveres, hvad der ikke mindst er gaaet ud over Finska Ångfartygs Aktieholaget, der i overvejende Grad disponerede over ret ny Tonnage. Hvad Finland har tilbage af Tonnage, sejler for Folkforsørjningsministeriet og for de Allierede, d. v. s. Rusland. Heldigvis for Landets vanskelige Valutasituation er Eksporten til England atter i Gang. Denne Eksport maa ifølge Sagens Natur i stor Udstrækning ske ved Hjælp af fremmed Tonnage, og der er derfor sluttet et forholdsvis stort Antal fremmede Skibe, særlig danske.

Finland er ikke med i den internationale Shipping Pool, fortsætter Skibsreder Knudsen, men haaber paa snart at komme med, ikke blot for derigennem at forbedre Landets Forsyningsmuligheder og faa Lejlighed til mere direkte at tjene de Allieredes Sag, men ogsaa fordi finske Redere altid har været stærkt indstillet paa internationalt Samarbejde. Vi er med i alle nordiske Rederorganisationer, og dette Medlemskab har aldrig været afbrudt.

Med Hensyn til Genopbygningen af Finlands Handelsflaade, udtalte Skibsrederen, at Skibsværfterne, baade de gamle og de nyoprettede i stor Udstrækning er optaget af Nybygning og Reparation af Skibe inden for Erstatningsprogrammet til Rusland. Til at bygge eller reparere Skibe i Udlandet har vi ingen Valuta, og vi hæmmes iøvrigt af Usikkerheden ved Finlands Valuta, der dog i nogen Grad vil kunne styrkes ved vor Eksport til England, men Beskatningen af Rederiernes Kapital og de stærkt stigende Arbejdslønninger virker ogsaa hæmmende paa hele Situationen.

NORSKE NYBYGNINGER VED SVENSKE VÆRFTER

Tirsdag i forrige Uge foretoges den første Prøvetur med et norsk Skib efter Krigens Ophør i Europa. Det var Lastmotorskibet »Vingnes« paa 9.200 Tons d.w. bygget paa Götaverken til Skibs A/S Nordheim, Skibsreder Halfdan Ditlev-Simonsen, Oslo.

»Vingnes« er det tiende af den Serie Skibe, som Götaverken bygger for Ditlev-Simonsen Koncernen. Yderligere et Skib vil blive leveret i nær Fremtid. Endvidere har Ditlev-Simonsen paa Götaverken bestilt to 16.000 Tons Tankskibe. Naar alle Bestillinger er leveret, vil den ved Götaverken sammenlagte Tonnage til Ditlev-Simonsen Koncernen beløbe sig til 140.000 Tons d.w. Det første Skib blev bygget for 19 Aar siden.

Rederiets Kontrol-Repræsentant paa Værftet beretter, hvor diplomatisk de svenske Værfter fuldførte deres Opgave. Tyskerne i Norge var yderst interesserede i at vide, hvornaar de norske Skibe kunde blive færdige, og Repræsentanten fik derfor Tilladelse

til jævnligt at foretage Rejser til Göteborg for, som Tyskerne troede, at paaskynde Arbejdet. Det havde imidlertid hverken Rederiet eller Værftet nogen Interesse af, og deraf kom det sig, at intet Skib blev færdigt under Krigen, men derimod blev mere end 20 Skibe paa meget kort Tid færdige kort efter Kapitulationen.

»Vingnes« er det første af de ved svenske Værfter før Krigen kontraherede og under Krigen færdigbyggede norske Skibe, som nu er gaaet ud paa Prøvetur. Kontrakten paa »Vingnes« blev underskrevet i Oktober 1938, og det var Meningen, at Levering skulde have fundet Sted i 1940, men det blev i Stedet for den længste Leveringstid, som Götaverken nogensinde har haft paa en Nybygning. Ialt var 26 norske Skibe paa ialt 301.000 Tons d.w. under Bygning paa svenske Værfter under Krigen, og de skal nu leveres til Ejerne. De 26 Skibe bygges paa følgende Værfter og til følgende Rederier:

Götaverken:

M/S Montana, 15.300 d.w., Thorvald Berg, Tönsberg.

M/T Storfonn, 15.300 d.w., Sigval Bergesen, Stavanger.

M/T Salsaas, 12.600 d.w., Iver Bugge, Larvik.

M/T Raila, 12.300 d.w., Hagbart Waage, Oslo.

M/T R. Stenersen, 17.100 d.w., Stenersens Tankrederi, Oslo.

M/S Vingnes, 9.200 d.w. Halfdan Ditlev-Simonsen, Oslo.

M/S Sofia Bakke, 8.400 d.w., Knut Knutsen O.A.S., Haugesund.

M/S Knut Bakke, 8.400 d.w., Knut Knutsen O.A.S., Haugesund.

M/S Vilja, 9.200 d.w., Halfdan Ditlev-Simonsen, Oslo.

M/S Olav Bakke, 8.400 d.w., Knut Knutsen O.A.S., Haugesund.

Kockum:

M/T Lisite, 13.500 d.w., Uglands Rederi, Grimstad.

M/T Herm, 13.500 d.w., S. H. Smith Sørensen, Arendal.

M/T Vest Hav, 16.450, d.w., T. Lodding, Oslo.

M/T Bråli, 13.500 d.w. Gill-Johannesen, Oslo.

M/T Kongstein, 16.200 d.w., Alf Gowart-Olsen, Stavanger.

M/T Beauregard, 13.500 d.w., Björn Björnstad, Oslo.

M/T Julian, 13.500 d.w., Hilmar Reksten, Bergen.

M/T Sysla, 16.200 d.w. Hilmar Reksten, Bergen.

M/S Pacific Express (Frugtskib), 3.800 d.w., Björn Björnstad, Oslo.

Eriksberg:

M/T Dovrefjeld, 15.400 d.w., Olsen & Ugelstad, Oslo.

M/S Harman, 9.200 d.w., Peter Meyer, Oslo.

M/T Bjurgheim, 15.000 d.w., Hjalmar Bjarne, Oslo.

Öresundsvaerbet:

M/S Herdis, 9.200 d.w., Sigurd Herlofsen, Oslo.

M/S Atlantic Express (Frugtskib), 4.000 d.w., Sigurd Herlofsen, Oslo.

M/S Oregon Express (Frugtskib), 4.000 d.w., Sigurd Herlofsen, Oslo.

M/S Hermund, 9.200 d.w., Sigurd Herlofsen, Oslo.

I de kommende Aar 1948 incl., skal svenske Værfter yderligere levere Skibe til Norge paa sammenlagt 700.000 Tons d.w. De fire nævnte Værfter skal bygge 60 Last- og Tankskibe, hvert Værft omtrent en Fjerdedel. Endvidere skal Lindholm Varv bygge 3 Lastmotorskibe hver paa 7.000 Tons og 7 Skibe paa ca. 3.000 Tons. Hälsingborgvarvet skal bygge 2 Lastskibe paa 3.000 Tons hver, Ekensberg Varv 1 Frugtskib paa 3.000 Tons og Oscarhamns Varv 2 Frugt-

skibe hver paa 3.000—4.000 Tons, ialt bliver det 80 Skibe. De mindre Skibe paa 3.000 Tons skal sejle som Opsamlingskibe paa forskellige af Norge trafikerede Ruter, specielt i det fjerne Østen, for i mindre Havne, som de større Skibe ikke med Fordel kan anløbe, at opsamle Last for videre Transport med de større Skibe. Det menes, at Japanerne har ødelagt en stor Del af denne specielle Tonnage, som derfor maa fornys.

FRAGTBÆRETNING

UMA. skal som bekendt afvikles senest 6 Maaneder efter Afslutningen af Krigen mod Japan, et Tidspunkt som sikkert alle Shippingfolk længes efter. Det er derfor ogsaa af Interesse at faa at vide, hvad D'Herrens Churchill, Truman og Stalin har aftalt med Hensyn til Krigen mod Japan, for hvis Russerne beslutter sig til at tage aktivt Del i Operationerne mod Japan, er der vel Haab om, at Krigen kan afsluttes endnu i Aar.

Om Forholdene paa Fragtmarkederne foreligger der stadig kun faa Nyheder. Paa de oversøiske Markeder synes UMA.s Aktivitet at koncentrere sig om at skaffe Levnedsmidler til Europa, hovedsagelig Korn fra Canada, Staterne og Argentina. Der meldes saaledes om betydelige Tonnagetildelinger til Kornfarten fra saavel Canada som Northern Range til det europæiske Kontinent. I denne Forbindelse kan nævnes, at Raten for tungt Korn fra St. Lawrence til Rotterdam er fastsat til 13/3d. og fra Northern Range til 13/9d., altsaa de samme Rater, som gælder til Antwerpen. En anden Rate, der har mere Interesse for os herhjemme, er Raten for Korn fra St. Lawrence til Norge, som er fastsat til 58/6d. pr. Ton. Iøvrigt har der paa de amerikanske Markeder fundet Tildelinger Sted til Kulfarten fra Hampton Roads til Vestindien, Sydamerika og amerikanske Stationer i Europa, ligesom ogsaa Sukkerfarten fra Cuba og Malmfarten fra Brasilien til Nordamerika har faaet deres sædvanlige Tildelinger. Fra Cuba til UK. og Frankrig er sluttet enkelte Skibe for Sukker.

Fra River Plate er frigivet adskillige Baade for Korn til Europa. Til Norge er Raten iøvrigt fastsat til 100/- pr. Ton. Hvad Raten bliver til Danmark, foreligger der endnu intet om, men man kan vel gaa ud fra, at den kommer til at ligge i Nærheden af den for Norge gældende. Stykgods fra Buenos Aires til Cape Town/Durban Range indikerer 280 Papirpesos.

Fra Indien og Afrika sluttedes adskillige Skibe for Malm saavel til UK. som til Northern Range. Raterne var uforandrede. Iøvrigt noteres der stadig en Række Kullaster fra Durban til Suezområdet og det østlige Middelhav, ligesom der ogsaa søges Tonnage for Salt saavel fra Rødehavet som fra Middelhavet til Calcutta. Heller ikke Raterne for disse Forretninger viste Ændringer.

Paa de europæiske Markeder har der været jævn god Aktivitet. Der meldes saaledes, at adskillige hollandske Skibe er sluttede for Svovlkis fra Huelva til Holland, ligesom der ogsaa meldes om Afslutning af forskellige Baade for Fosfat fra Casablanca til Kontinentet og UK. Fra Østersøen har der været livlig Aktivitet med Trælast og Træmasse fra Sverige til England. Der foreligger endnu intet om, hvilke Rater der vil blive fastsat af UMA. for disse Laster. Iøvrigt synes Ekspeditionerne i England, som allerede omtalt i vor sidste Beretning, at være meget daarligere specielt i Østkysthavnene, hvorimod Forholdene synes at være noget bedre paa Vestkysten, men dog langfra tilfredsstillende. Endvidere er der ved at komme Liv i Befragtingen af Tonnage for Trælast til Holland og Belgien, men heller ikke for disse Destinationers Vedkommende foreligger der noget om Raterne. Hjemgaaende fra England er det stadig meget smaat med Kullaster. Til Sverige er sluttet enkelte Baade, men Størstedelen af den Tonnage, der losses Trælast og Masse i England, maa gaa tilbage i Ballast.

Fra Dansk Dampskibsrederiforenings Generalforsamling.

Dansk Dampskibsrederiforening afholdt sin ordentlige Generalforsamling Torsdag i sidste Uge.

I sin Beretning om det forløbne Aar udtalte Formanden, Direktør *J. A. Kørbing*, bl. a. følgende:

For første Gang efter 5 trælse Aar kan Dansk Skibsfarts Hovedorganisation holde sin ordinære Generalforsamling i et frit Danmark, hvor det atter er muligt at tro, tænke og tale frit, og vi vil begynde den med at minde de ca. 1300 Sømænd, som blev derude, og som ikke skulde opnaa den Lykke at opleve Danmarks Befrielse.

Dernæst vil vi rette en varm Tak til hele den danske Sømandsstand for dens modige og uforfærdede Indsats, som i saa høj Grad har bidraget til at styrke Danmarks Position i den store Verden.

Tanken gælder baade vore Udesøfolk, som i de mange lange og farlige Aar bemandede vore Skibe i det fremmede, hjalp vore Allierede og skabte Respekt for Danmarks Navn; og den gælder vore Hjemmesøfolk, som under ikke mindre farlige Forhold gjorde det muligt at holde de Transporter i Gang, som var nødvendige for Opretholdelsen af det danske Samfunds Funktioner.

Krigens Udbrud i 1939 blev skæbnsvanger for dansk Skibsfart som for alt dansk Erhvervsliv.

Erlvervet, der hidtil havde været frit, maatte nødvendigvis undergives en Række Restriktioner, som tilsidst fratog Næringens Udøvere praktisk talt al Dispositionsret.

Krigsforsikringen.

Den danske Regering, som havde forudsat, hvor det bar hen, havde allerede den 4. Maj 1939 faaet gennemført en Lov om Krigsforsikring af danske Skibe, hvorved enhver Reder, der ejer registreringspligtige danske Skibe, blev forpligtet til at lade disse Skibe forsikre i Krigsforsikringsinstituttet, der var dannet med en Garantikapital paa 80 Mill. Kr., hvoraf 40 Mill. Kr. blev tegnet af Staten, 30 Mill. Kr. af danske Redere, 5 Mill. Kr. af Deltagerne af et i dette Øjemed dannet Konsortium og 5 Mill. Kr. af danske Forsikringselskaber. Den 3. Februar 1941 blev Statens Garantikapital forhøjet med 20 Mill. Kr. til 60 Mill. Kr. og Redernes Garantikapital med 10 Mill. Kr. til 40 Mill. Kr.

Fragtnævnet.

Med Henblik paa Erfaringerne fra sidste Krig tilrettelagde Regeringen dernæst Oprettelsen af et Fragtnævn, der kunde træde i Virksomhed ved Krigens Udbrud. Fragtnævnets Opgave gik ud paa at bistaa ved Tilvejbringelse paa bedste og billigste Maade af Skibsrum til saadanne for Landet nødvendige Tilførsler, til hvilke offentlig Medvirken skønnedes ønskelig eller nødvendig, ligesom det paahvilede Nævnet at føre Tilsyn med Fragtforholdene og Skibsfartens Udvikling, og efter Omstændighederne at bistaa Rederne med Hensyn til Ordningen af Befragtningsforhold.

Nævnet, der til at begynde med i Modsætning til senere, udelukkende bestod af Redere, fastslog ved sit konstituerende Møde den 5. September 1939, at dets Opgave først og fremmest skulde være Varetagelse af Samfundets Interesser, saaledes at specielle eventuelt hermed kolliderende Rederiinteresser maatte vige; samtidig vilde man dog til enhver Tid have for Øje at søge at undgaa Indgreb, som kunde virke hindrende paa Rederieringens Mulighed for til Gavn for hele Samfundet at indtjene fremmed Valuta ved Foretagelse af Transporter med danske Skibe for fremmed Regning.

Indtil 9. April 1940 kunde disse Hensyn nogenlunde forenes, selv om Handelsflaaden hurtigt begyndte at lide store Tab ved Krigsforlis, og langt den største Del af Flaaden efterhaanden maatte tages ud af sin normale frie Fart for at sikre Danmarks Import af Kul, Korn og Foderstoffer.

Efter Besættelsen.

Ved den tyske Besættelse af Danmark den 9. April 1940 fik den frie danske Skibsfart sit Grundskud. Med et Slag gik ca. $\frac{2}{3}$ af den danske Handelsflaade over til de allierede Magters Kontrol og Disposition, og det var den nyeste og bedste Del af Tonnagen, medens Resten blev lukket inde bag Skagerak.

De Aftaler, som kort forinden var truffet mellem den danske og den britiske Regering, og hvorved de danske Rederier forpligtede sig til at indsætte Tonnage i allieret Interesse, kom herved aldrig til at træde i Kraft. I Stedet maatte de danske Rederier den 15. Maj 1940 som et Led i den dansk/tyske Regeeringsaftale træffe en Overenskomst med de tyske Myndigheder med Hensyn til de hjemmeværende Skibes Anvendelse. Det blev i denne Overenskomst bestemt, at den danske Tonnage i første Række skulde benyttes til Befordring af Varer til Danmark, og at kun den Del af den danske Tonnage, som ikke var nødvendig hertil, skulde anvendes for visse tyske kommercielle Transporter.

Overenskomsten var nødvendig for, at Danmark overhovedet kunde faa de for Landets Eksistens nødvendige Varer, herunder navnlig Brændsel, leveret fra Tyskland. Overenskomsten nødvendiggjorde, at Fragtnævnet saa at sige fik Hals- og Haandsret over den danske Tonnage, og gradvis blev det bestemt, at praktisk talt enhver Fragtafslutning skulde approberes af Fragtnævnet, som ogsaa i stort Omfang maatte give Rederierne Paabud om at sætte deres Skibe ind i Farter, som var meget risikable, ligesom ogsaa Fragtnævnet i de allerfleste Farter kom til at bestemme, til hvilke Fragter Skibene skulde sejle.

Det viste sig muligt overfor de tyske civile Myndigheder at fastholde Bestemmelsen om, at den danske Tonnage i første Række skulde benyttes til Befordring af Varer til Danmark, men derimod havde man fra Tid til anden meget Besvær og Ubehageligheder fra de tyske militære Myndigheder, som det krævede meget Diplomati og Fasthed at komme ud over. Blandt andet krævede disse Myndigheder atter og atter, at danske Skibe skulde bevæbnes, og gentagne Gange skele det, at man fra tysk militær Side ønskede at befragte en Del Skibe til militære Formaal. Disse og andre Krav, som de danske Redere bestemt nægtede at gaa med til, resulterede bl. a. i, at de tyske Myndigheder beslaglagde 15 kostbare danske Passagerskibe.

Tonnagetabene.

Under hele Krigen har den egentlige danske Handelsflaade ved Krigsforlis alene mistet ialt 247 Skibe paa 492.000 B.R.T., hvilket svarer til ca. 41 pCt. af Tonnagen pr. 1. Januar 1939. Ikke mindre end 103 Skibe paa 66.000 B.R.T. gik tabt i den hjemlige Fart efter den tyske Besættelse. Naar Tabene ogsaa i den hjemlige Fart blev saa store, skyldtes det, at det af Hensyn til Landets nødtørftigste Tilførsler navnlig af Kul og Koks desværre var nødvendigt at beordre Skibene ud i Farter, som man vidste indebar en megal stor Risiko. Særlig Rotterdamsejladsen volde store Betænkeligheder, og til sidst maatte man da ogsaa helt opgive denne Fart, selv om vore Kullilførsler derved blev formindsket. Ovennævnte Tab i den

hjemlige Fart giver kun et ufuldstændigt Billede af den Risiko, der var forbundet med disse Sejlader. Flere forliste Skibe, der er blevet bjerget, ligesom store Krigsskader paa Skibe, er ikke medregnet i de omtalte Tal, der kun omfatter de Skibe, der er totalforlist. Saavel Reparationer af Krigsskaderne som Bjergninger af forliste Skibe var meget bekostelige, men som Følge af den hjemlige Flaades ringe Størrelse var det uanset Bekostningen nødvendigt at hævde saa mange af de forliste Skibe som muligt.

Efter Danmarks Besættelse maatte man betvivle, om Krigsforsikringsinstituttet var solvent, og der blev derfor den 29. April 1940 indenfor Krigsforsikringsinstituttet oprettet en ny Afdeling, til hvilken blev henført alle de Forsikringer, der var tegnet eller blev tegnet i Instituttet fra og med den 9. April 1940. I denne Afdeling, for hvilken Staten er Enegarant, var der ved den europæiske Krigs Afslutning Balance; hvorledes Forholdene stiller sig i den gamle Afdeling, staar endnu hen i det uvise.

Genopbygning.

Ved Krigens Afslutning staaer dansk Skibsfart overordentligt stærkt svækket. Ved Krigens Udbrud bestod den egentlige danske Handelsflaade af 565 Skibe, 1.122.000 B.R.T., 1.600.000 t.d.w., medens den nu kun udgør 393 Skibe, 748.000 B.R.T., 1.000.000 t.d.w. iberegnet de under Krigen tilkomne Nybygninger, 56 Skibe, ca. 190.000 B.R.T., ca. 290.000 t.d.w.

Gennemsnitsstørrelsen af Flaadens Skibe er under Krigen gaaet ned fra ca. 2.000 B.R.T. til ca. 1.900 B.R.T., og Skibenes Gennemsnitsalder er gaaet op fra 17½ til 22 Aar.

Det er usikkert, hvad Skibsfarten faar ind fra Udlandet for de beslaglagte Skibe. De Oplysninger, man hidtil har faaet, er ikke synderlig lovende. De tilbageleverede Skibe vil ikke være i god Stand, og Reparationerne bliver kostbare. Store Driftslab vil fremkomme som Følge af Stilleliggen paa Grund af Reparationer, og Nybygninger bliver dyre. Meget stærk Konkurrence kan ventes fra Udlandets Skibsfart, der ofte vil være stats-subventioneret.

Verdensflaaden var i 1939 68,5 Mill. B.R.T. og anslaaes nu til ca. 78 Mill. B.R.T., men med en Effektivitet paa Grund af Fartsforøgelse m.v., der er 15—20 pCt. større, saaledes at Verdensflaaden kan anslaaes til at være forøget med ca. 30 pCt.

Lande som U.S.A., Sverige, Spanien, de sydamerikanske Stater m. fl. har forøget og moderniseret deres Handelsflaader meget betydeligt.

Udgiftsniveauet paa den danske Handelsflaade bl.a. til Lønninger, Udstyr etc. er meget højt, og hvis Danmark skal konkurrere med Udlandet, maa vi have en moderne og veludstyrede Flaade, som udmærker sig ved Kvalitet.

Alle Kræfter maa derfor sættes ind paa at sikre Genopbygningen af den katastrofalt ramte danske Skibsfart, og selv om Erhvervet nu som tidligere maa tage Afstand fra Statsubvention, vil det være nødvendigt, at man fra Statsmagtens Side viser den yderste Forstaaelse af Skibsfartens Vanskeligheder og yder al den Støtte, det er muligt, uden at dette faar Præg af Subvention.

Den Omstændighed, at Krigen i Europa er ophørt og Danmark befriet, er desværre ikke ensbetydende med, at Dansk Skibsfart kan vende tilbage til normale frie Forhold. Ved Danmarks nødvendige Tilslutning til Den internationale Shipping-Pool — den saakaldte U.M.A.-Plan — er dansk Skibsfart sammen med mange andre Landes kommet ind under en Statskontrol, som man endnu aldrig har set Magen til, og som i alle Tilfælde vil vare indtil 6 Maaneder, efter at Krigen i Østen er bragt til Afslutning. De danske Rederier maa derfor finde sig i, at deres Skibe bliver dirigeret af U.M.A. gennem Fragtnævnet, saaledes at de

ikke faar nogen Indflydelse paa hverken, hvor Skibene skal sejle eller, til hvilke Fragter de skal sejle.

Jeg forstaar, at med den Nødstilstand, som hersker rundt om i Verden, har det været nødvendigt at skride til disse drastiske Foranstaltninger, men som Talsmand for det frieste af alle Erhverv er det mit Haab, at vi, saa hurtigt som det overhovedet er muligt, maa vende tilbage til Forhold, hvor Muligheden for Udfoldelse af privat Initiativ og Dygtighed atter er til Stede, og til den Tid vil Dansk Skibsfart gøre alt for at hævde sine gode Traditioner.

Sømandsfonden.

Sluttelig vil jeg rette en Tak til de danske Søassurandører og Københavns Havnebestyrelse for de betydelige Bidrag paa henholdsvis 200.000 Kr. og 100.000 Kr., som de har ydet til den af Dansk Dampskibsrederiforening stiftede Sømandsfond, hvis Midler skal komme den danske Sømandsstand eller Efterladte efter danske Sømand tilgode.

Sammen med de af Dansk Dampskibsrederiforening efter forrige Krig stiftede Understøttelsesfonds raades der nu over Midler til dette Formaal paa ialt ca. Kr. 4.225.000.—, men der vil blive haardt Brug for flere Midler, og det er mit Haab, at der vil vise sig Udvej til at fremskaffe disse, naar Rederieringen kan overse sine økonomiske Forhold.

Formanden sluttede sin Beretning med en Udtalelse om, at Skibsfarten havde al Grund til at anerkende den udmærkede Maade, hvorpaa Embedsmændene særligt i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart og Udenrigsministeriet havde støttet og hjulpet Skibsfarten under de forløbne vanskelige Forhold.

Paa Generalforsamlingen blev det oplyst, at Dansk Dampskibsrederiforening i det forløbne Aar havde ydet Bidrag til forskellige Institutioner og Foreninger af uddannelsesmæssig og social Karakter. Saaledes havde bl. a. Skoleskibet »Georg Stage« modtaget Kr. 15.000.—, Maskinskolerne i København og Provinzen Kr. 10.000.—, Søfartens Bibliotek Kr. 6.000.—, Søfartsmuseet paa Kronborg Kr. 1.000.—, Dansk Sømandsmission i fremmede Havne Kr. 2.000.—, Grænsforeningen Kr. 2.000.—.

Endelig oplystes det, at der af Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer i 1944 var stillet Kr. 100.000.— til Disposition til Støtte af Mæglere og Befragtningsfirmaer, som paa Grund af Forholdene har maattet se deres Virksomhed stærkt begrænset, og at man ligesom i Fjor havde stillet de nødvendige Midler til Raadighed for Søfartens Spiselus.

Paa Generalforsamlingen blev Skibsreder A. Reimann og Direktør K. Husted, som afgik efter Tur, genvalgt. Bestyrelsen bestaar herefter af Direktør J. A. Korbjerg, Formand, Skibsreder Christian Harhoff, Næstformand, Skibsreder A. P. Møller, Skibsreder A. Møller, Skibsreder E. Hahn-Petersen, Skibsreder A. Reimann og Direktør K. Husted.

MOTORSKIBET »ESBJERG« MINESPRÆNGT OG SUNKET UDFOR STEVNS.

Det Forenede Dampskibsselskabs Motorskib »Esbjerg«, der sammen med Søsterskibet M/S »Parkeston« var undervejs til København fra Lybæk, hvor de to Skibe lige var blevet frigivet til Hjemrejse efter den tyske Beslaglæggelse, er Natten til den 25. Juli minesprængt ud for Stevns Fyr og sunket. Alle ombordværende blev reddet.

Af de fire smukt indrettede Motorskibe, der trafikerede Esbjerg—Harwich Ruten, er nu kun det ene tilbage — »Parkeston«, som tilmed er det ældste af disse Søsterskibe. Det er bygget i 1925, medens »Esbjerg« var bygget i 1929.

A-B P. J. HÆGERSTRAND

*Klarering
Befragtning
Spedition*

Aukt. Skibsmæglere
GEFLE (Sverige)
Etabl. 1859
Tel: adresse »Hægerstrand«
Telefon 28. 2328, 2088 og 734

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**Skibsregisteret**

I 1. Halvdel af Juli 1945 registreredes bl. a. følgende Anmeldelser til Rederiregisteret.

Et Interessentskab, bestaaende af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København, er Ejer af nybygget M/S (Tankskib) *Katrine Mærsk* af Fredericia (OWKG). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 10.043 og 6097 Tons.

Et Interessentskab, bestaaende af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København, er Ejer af nybygget M/S (Tankskib) *Caroline Mærsk* af Fredericia (OWKD). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 10.043 og 6097 Tons.

Et Interessentskab, bestaaende af A/S Dampskibsselskabet Svendborg, Svendborg, og Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København, er Ejer af nybygget M/S *Trein Mærsk* af København (OZFU). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 6706 og 3931 Tons.

Ministeriet for Landbrug og Fiskeri, Fiskeridirektoratet, har afhændet S/S *Falken* af København (OXWP) til Skibsfører Louis Bjerremann Grau, Aarhus. Skibets Navn er nu *Mols*, dets Hjemsted Aarhus.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Phoenix* af Esbjerg (OUKA) er nu henholdsvis 897 og 430 Tons.

Aktieselskabs-Registret

Under 17. Juli 1945 er »Rederiaktieselskabet »Asa««, hvis Formaal er at drive Rederivirksomhed og dermed beslægtet Virksomhed oplaget i Aktieselskabs-Registret. Selskabet har Hovedkontor i Assens. Den tegnede Aktiekapital udgør 92.250 Kr.

Vor Eksport

Landsbrugsraadet oplyser, at Eksporten af Landbrugsprodukter siden Befrielsen omfatter ca. 18.000 Tons Smør, 7500 Tons Flæsk og ca. 3000 Tons Æg.

Norge har faaet 18 pCt. af Smøreksperten og 33 pCt. af Flæskeksperten. Resten af Flæskek og gaaet til Sverige og Finland. I sidste Uge blev der afskibet ca. 1300 Tons Smør til England og ca. 300 Tons til Holland. Eksporten til Finland ventes paabegyndt snarest.

Sømandsmissionen

Indenlandsk Sømandsmissions Kontor er flyttet til Gøthersgade 115 A, København K.

Sommerlejrene for Sømandshustruer har været afholdt Sommeren igennem, og har allerede været besøgt af 200 Deltagere.

I disse Dage er det tredje Hold begyndt deres Ferie paa »Brinchly« ved Roskilde Fjord og paa »Aggershøj« i Marstal.

I August vil der blive afholdt en stor Lejr paa »Klinteborg« ved Sejrbugten med 125 Deltagere og en Lejr paa Sømandshøjskolen i Svendborg med ca. 100 Deltagere.

Sømandsmissionens Lodsedler, hvortil danske Kunstnere har skænket Gevinster, har ialt indbragt ca. 14.000 Kr., der vil blive anvendt til Sommerlejrene.

Dødsfald

Konsul S. Christoffersen, Esbjerg, er i Torsdags i forrige Uge død, 66 Aar gammel. For ca. 30 Aar siden kom han til Esbjerg og fik sin Virksomhed i Lauritzens Kulforretning, hvor han til sidst blev Direktør. Han var Konsul for Portugal og Medlem af Bestyrelsen for Handelsstandsforeningen og Arbejdsgiverforeningens Esbjergafdeling.

Patrouillebaad til Marinen

Stubbekøbing Skibsværft har søsat Motorbaaden »Ding«, som skal indgaa i Marinen som Patrouillebaad Nr. 31.

Fem Nybygninger til Cunard-White Star Line

Sir Percy Bates, Formand for Cunard White Star Line, har fornylig udtalt, at Rederiet har truffet Arrangementer for Bygning af fem Skibe, deriblandt et Passagerskib af Maurelantia-Typen, blot noget mindre. Nybygningernes Tonnage vil ialt andrage ca. 76.000 Tons.

Det første norske Skib fra Eriksberg Varv afleveret

I sidste Uge fandt den første Aflevering Sted fra Eriksberg af de ved Værftet under Krigen færdigbyggede Skibe for norsk Regning. Det var Tankmotorskibet »Dovrefjell« paa 15.400 Tons d.w. til Olsen & Ugelstad, Oslo. Skibet blev søsat i Oktober 1940, men har efter Færdigbygningen ligget oplagt i Göteborg Havn.

»Dovrefjell«s Hoveddimensioner er: Længde mellem p.p. 490' 0", Bredde 65' 0", Dybgaende 28' 7" og Dybde 36' 0". Lastolietankenes Kapacitet er 738.000 cbft. Maskineriet bestaar af en dobbelt virkende 2-Takts B. & W. Dieselmotor bygget af Eriksberg, og Farten med fuld Last er 13 Knob. Lastpumper, Ankerspil og andre Spil er dampdrevne, hvorimod Hjælpemaskineriet er elektrisk drevet.

PERSONALIA**60 Aar**

I Dag fylder Fører i D/S »Myren«, Kaptajn Chr. Nielsen 60 Aar.

Tidligere Fører i H. C. Christensens Rederi og siden 1925 Skilshandler i Randers, Kaptajn P. Lauritzen, fylder den 2. August 60 Aar.

Officielt

I »Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia« af København er K. S. Sthyr udtraadt af Bestyrelsen.

Officielt

»Aktieselskabet Dragør—Limhamn Færgen i Likvidation« af Dragør. Under 30 April 1945 er Selskabet traadt i Likvidation. Bestyrelsen og Direktionen er fratrudd. Til Likvidator er valgt Landsretssagfører Villy Franklin Sørensen, V. Voldgade 10, København. Selskabet tegnes, derunder ved Afhændelse og Pantsætning af fast Ejendom, af Likvidator.

Ny Havnemester i Aarhus

Havneassistent K. Morbech Nielsen, Aarhus, er blevet ansat som Havnemester i Aarhus. Den nye Havnemester er 37 Aar gammel og blev i 1936 ansat ved Aarhus Havnevesen.

Søværnet

Kaptajnløjtnanterne Knud Heine Seehusen, Svend Egede Bjørn Grønbech og Stig Jørgen Valentiner er udnævnt til Orlogskaptajner.

Søløjtnanterne af 1. Grad Jørgen Petersen, Preben Peter Holm, Jørgen Alfred Hviid, Jens Elving og Erik Starck er udnævnt til Kaptajnløjtnanter.

Søløjtnanterne af 2. Grad Niels Færgemann Lange, Mads Ejner Michelsen, Peter Ejnar Rye Hansen, Immanuel Benedict Rodholm, Erik Preben Skov-Jensen, Ib Henry Christiansen, Jørgen Brodersen, Ole Felding, Sigvard Henrik Oppen Franck, Vilhelm Preben Heise, Erik William Lennholm, Kai Valdemar Raabye, Poul Erik Nordbrandt, Anton Knud Hougaard, Alfred Christian Struckmann, Henrik Marius Petersen, Jørgen Vilhelm Stilling, Erik Harder, Leif Wessel Wetlesen, Georg Lokkegaard Smidt Jensen, Nikolaj Frederik Stegmann, Richard Ingemann Thomsen, Olaf Juul Kisum, Niels Finn Zoffmann Jessen, Jens Johannes Christensen, Peer Hans Henrik Wille Jørgensen, Knud Hedegaard, Finn Steingrim Thostrup, Hans Christian Jacobsen Knabe og Erik Dahlerup er udnævnt til Søløjtnanter af 1. Grad.

Kommandørkaptajn i Reserven Frederik Christian Sørensens Bangsbøll er udnævnt til Kommandør i Reserven.

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 SYHOLM

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved 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 Gasværkshavnen 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Teglsøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (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-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pct.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforødenheder, 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 Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenets Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bøveve 18,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornloseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (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 8 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Fløkerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtstønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fløkerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 8,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 30—50 T. 3 Kr., 60—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Acoord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træslibbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløbet, 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 1841, Kultyldere dog ca. ¼ mindre. Buggsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3800 Tons Bøveevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træslibværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 6 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 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. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde. Faste Takster. Buggsering 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. Losning 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. 3 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 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. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træslibbyggeri 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. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjulspeskruer 22 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Buggserdamp. uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; levrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Loan. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 9,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Buggsering (se Lodst.). Buggsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træslibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmæde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

VERITAS
OIL

Scandinavian Shipowners
AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper
som
Smøreoliepumper
Brændseloliepumper

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 1400

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

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

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiverforeningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DANSKE SKIBSMÆGLERE**AARHUS****AUG. O. HERLØV**

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2
AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628

Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

KOLDING**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGNING ··· KLARERING ··· SPEDITION ··· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: 6JØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

MARIAGER**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

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

FAABORG**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

RANDERS**CARL HASSAGER & C^o**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

KØGE**CARL MÜLLER**

Statsautoriseret Skibsmægler

KØGE

Telegr.-Adr.:
„MÜLLER“

Telefoner:
Køge 710-1485

SVENDBORG**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING
THE BOE CODE

TELEFONER: 1151—955
PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 29

FREDAG 3. AUGUST 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARK OG SHIPPING POOLEN

Rigsdagen har som bekendt ratificeret Beslutningen om Danmarks Indtræden i Shipping-Poolen og vedtaget den nye Fragnævnslov. Som meddelt i D. S. T. for 13. Juli er Skibsreder T. C. Christensen udnævnt til Direktør for Fragnævnet og Skibsreder E. Hahn-Petersen til »associate member« af Poolen's »Executive Board« og Formand for Fragnævnets Organisation i London. Endvidere har Fragnævnet udnævnt Hr. Thorkild Høst til Leder af dets Kontor i Amerika. Høst har tidligere været Prokurist i Rederiet A. P. Møller, men under Krigen været Leder af Danish Ship Operating Corporation i New York, der disponerede de danske Skibe i Amerika.

FIRE TYSKE FLYDEDOKKER SKAL FORBLIVE I DANMARK

Som omtalt i D. S. T. den 20. Juli skal der ved Danske Værfter efter Aftale med de Allierede foretages Reparationer af forskellige Skibe paa ialt 700.000 Tons, heraf 250.000 Tons danske Skibe, inden Aarets Udgang. Da der i Danmark befinder sig 4 tyske Flydedokker, er der nu truffet Aftale med de Allierede om, at disse Flydedokker skal forblive her i Landet. En af Dokkerne skal til Orlogsværftet, en til Aalborg og en til Aarhus, medens den sidste formentlig skal forblive liggende i Nakskov.

6 NYBYGNINGER TIL D. F. D. S.

Under Krigen har Det Forenede Dampskibs Selskab paa Værfterne i Helsingør og Frederikshavn ladet bygge 6 Motorskibe, der alle skal anvendes i oversøisk Fart. Fire af dem har en Lastevne paa 6650 Tons dw., og de to andre er noget mindre. Den første af disse Nybygninger, Motorskibet »Argentina«, blev, efter en vellykket Prøvetur fra Helsingør Skibsværft, i sidste Uge afleveret til Rederiet. »Argentina«, der er paa 6650 Tons d.w., har en Længde af 350' 0" og en Bredde af 50' 6". Hovedmaskineriet bestaar af en Dieselmotor paa 3200 IHK, og Farten er 12½ Knob paa fuld Last.

AARHUS HAVN

I nær Fremtid agter Aarhus Byraads Havneudvalg at udskrive en international Konkurrence om en Udvidelse af Aarhus Havn, bl. a. omfattende Anlæg af en Industrihavn. Førstepremien vil blive paa 20.000 Kr., og det er Hensigten, at flere udenlandske Sagkyndige skal have Sæde i Dommerkomitéen.

SKIBSVÆRFT I AARHUS

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri A/S og Hans Nielsens Maskinfabrik i Aarhus har dannet et Aktieselskab, som skal drive Skibsværft i Aarhus. Det nye Selskab har af de Allierede faaet overdraget en Flydedok paa 2700 Tons, en af de fire Flydedokker, som Tyskerne efterlod her i Landet, og som nævnt andet Steds i Bladet skal forblive i Danmark. Selskabets administrerende Direktør bliver Dir. Hans Nielsen, Aarhus.

D. F. D. S.'s »BOGØ« FORLIST I KATTEGAT

Det Forenede Dampskibs Selskabs m.s. »Bogø« er paa Rejse fra København til Frederikshavn med Stykgods forleden forlist i Kattegat. Besætningen,

ialt 6 Mand, er i god Behold kommet ind til Anholt. »Bogø«, der er paa 120 Tons d.w., har tidligere tilhørt Dampskibsselskabet »Øresund« og hed da »Sundet I«, men blev for et Par Aar siden købt af D. F. D. S.

DET VESTINDISKE KOMPAGNIS UDBYTTER GENNEM KRIGSÅRENE

Det Østasiatiske Kompagni meddeler, at der fra Det Vestindiske Kompagni, St. Thomas, er indgaaet Meddelelse om, at der er deklareret følgende Udbytte til Aktionærerne for Aarene 1939 til 1944: 1939: 8 pCt. 1940: 8 pCt. 1941: 12 pCt. 1942—1944: Ialt 15 pCt. Udbytte (deklareret Juli 1945).

De hertil nødvendige Beløb, hvorover der endnu ikke kan disponeres, er af Det vestindiske Kompagni deponeret i en amerikansk Bank.

Ifølge foreliggende Oplysninger, overfor hvilke Det Østasiatiske Kompagni tager nødvendigt Forbehold, vil der i ovennævnte Udbyttebetalinger fragaa følgende amerikanske Remitteringsskatter: 1939: 10 pCt., 1940: 16½ pCt., 1941: 27½ pCt., 1942—1944: 30 pCt.

Det Vestindiske Kompagni er nært knyttet til Det Østasiatiske Kompagni, og om dets Virksomhed i Besættelsesårene har ingen Meddelelser været offentligt fremme her i Landet. Den sidst foreliggende Beretning omfattede Virksomheden i 1939, der bragte et Overskud inkl. Overførsel paa 282.647 Dollars, hvorfra gik Udgifter til Administration, Skat o. s. v. 83.266 Dollars og til Afskrivninger 53.245 Dollars, hvorefter Nettofortjenesten var 146.135 Dollars. Heraf skulde Aktionærerne have 67.856 Dollars (8 pCt.), Bestyrelse, Direktion o. s. v. Tantième 18.240 Dollars; til Dispositionsfonden blev henlagt 40.000 Dollars og Resten overførtes.

Det foregaaende Aar var Udbyttet 7 pCt.

SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JANUAR KVARTAL 1945

Det statistiske Departement meddeler nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Januar Kvartal 1945.

Paa Grund af Krigen har Offentliggørelsen af disse Oplysninger delvis været standset, idet Godsomsætningen med Fordeling paa Varegrupper ikke har været meddelt siden Januar Kvartal 1940, medens de øvrige Oplysninger kun har været meddelt i stærkt sammentrængt Form fra og med April Kvartal 1941.

Af de nu meddelte Oplysninger om Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar det, at det samlede Antal Anløb i Januar Kvartal 1945 androg 7600 med en Netto-Registertonnage paa 795.000 Tons, og af Gods udlossedes 912.000 Tons og indladedes 713.000 Tons. I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Januar Kvartal 1944, viser den samlede Skibsfart en stærk Nedgang, saavel hvad angaar Antallet af Anløb og Registertonnage som med Hensyn til den transporterede Godsmængde.

Nedgangen i den fra Udlandet indgaaede Godsmængde, fra 1,1 til 0,3 Mill. Tons blandt de større Grupper, har særlig ramt Kul og Koks, men har iøvrigt gjort sig gældende i alle Grupper. I den til Udlandet udgaaede Godsmængde har der ligeledes været stærk Nedgang, særlig for Gruppen Sten, Kalk, Cement m. v. og for Stykgods. Godsomsætningen mellem danske Havne er derimod af omtrent samme Om-

fang i de to Kvartaler, bortset fra Sten, Kalk, Cement m. v., som udviser en væsentlig Nedgang.

Transporterne under Gruppen Kul, Koks m. v. mellem danske Havne indbyrdes bestaar væsentlig af Brunkul.

I Januar Kvartal 1945 indløb til Københavns Havn 1350 Skibe med en Registertonnage paa 240.000 Tons, som udlossede 362.000 Tons Gods og indladede 102.000 Tons. I samme Tidsrum indløb til samtlige Provinshavne 6200 Skibe med en Registertonnage paa knap 0,6 Mill. Tons, som udlossede 550.000 Tons Gods og indladede 611.000 Tons.

NORGES SKIPSFARTSSTYRE

Der er i Norge oprettet et »Norges Skipsfartsstyre« for Disponering af Handelsflaaden under den internationale Skibsfartspool, U.M.A. Det vil altsaa sige, at Rederne selv skal disponere Skibene for egen Regning og Risiko fra en nærmere bestemt Dato.

Skipsfartsstyrets Medlemmer udnævnes af Regeringen efter Indstilling af Norges Rederforbund. Skibsreder *Arthur H. Mathiesen* er udnævnt til Formand, og som Skipsfartsstyrets administrerende Direktør er ansat *Finn Poulsen*.

NORSK-ENGELSK BETALINGSAFТАLE

Iflg. N. H. & S. T. skal der nu optages Forhandlinger i London om en norsk-engelsk Betalingsaftale. For den norske Skibsfarts Vedkommende knytter der sig stor Interesse til en saadan Aftale, og en Skibsfartsdelegation er afrejst til London. Delegationen omfatter Skibsfartsminister *Skjensberg*, Norges Rederforbunds Præsident, Skibsreder *Klaus Wiese Hansen*, og Forbundets Vicepræsident, Direktør *Ths. S. Falck jr.* samt Formanden for »Norges Skipsfartsstyre«, Generalkonsul *Arthur H. Mathiesen*.

Forhandlingerne skal i første Række gælde en Betalingsordning, medens Spørgsmaalet om en Handelsaftale vil blive taget op noget senere.

DE FINSKE SØFARTSAFGIFTER FORHØJES

Det danske Gesandtskab i Helsingfors meddeler, at ifølge Forordning af 28. Juni d. A. forhøjes de finske Fyr-, Laste-, Is-, Bugserings- og Lodsningssafgifter midlertidigt til det tredobbelte. Forordningen træder i Kraft den 1. August og afløser Forordningen af 19. Juni 1942, hvorved de nævnte Søfartsafgifter forhøjedes med 50 pCt.

EIMSKIPAFJELAG ISLANDS

Islands Dampskibsselskab har for Aaret 1944 haft et Overskud paa ca. 7 Mill. isl. Kr. Overskudet stammer hovedsageligt fra Skibe, som Selskabet har charret. Ifølge Aarsberetningen har Selskabet haft et Tab af egne Skibe til en Værdi af ca. 3 Mill. isl. Kr., og Generalforsamlingen har derfor bemyndiget Bestyrelsen til at lade bygge eller købe 6 nye Skibe, samtidig med at nogle af de gamle Skibe skal sælges. Selskabets Formue er paa ca. 40 Mill. isl. Kr.

ARGENTINSK FRAGTAFGIFT TIL SØMÆNDSPENSIONERING

Den argentinske Regering har ved et Dekret i Maj Maaned i Aar indført en Afgift af 2 pCt. af Fragten for alle udgaaende Skibe til Fordel for »the Marine Pension Fund«.

Nævnte Afgift har ført til, at Trampfragtkomiteén i London har indsat en Klausul i de argentinske Korn-Certepartier om, at denne Afgift skal bæres af Befragterne.

NYT FYRINSPEKTIONSSKIB TIL ISLAND

Islands Fyrdirektorat har hos Finnboða Varv i Stockholm bestilt et nyt Fyrinspektionsskib, der vil blive helsvejset med gennemgaaende Dæk, Bak og Dækshus midtskibs samt Baadedæk og Kommandobro med Navigationsrum og Bolig for Føreren. Ski-

bets Hoveddimensioner vil blive: Længde mellem p.p. 33,70 Meter, Bredde 7,00 og Middeldybgaende 2,28 Meter. Lasteevnen er ca. 60 Tons incl. 15 Tons Brændselsolie og 5 Tons Ferskvand.

Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning, og Byggetiden er beregnet til 5 Maaneder. Hovedmaskineriet skal bestaa af en 5-cyl. Polar Dieselmotor af Atlas Diesels Fabrikat paa 390 A.H.K. ved 300 O/M. Farten er beregnet til 11 Knob paa Last. Skibet faar to Master, den forreste med en 5 Tons Staalbom og den agterste med en 1 Ton Bom. Styremaskinen bliver hydraulisk, det øvrige Dæksmaskineri elektrisk.

SVERIGES UDENRIGSSØFART FORØGET I JUNI

Sveriges Udenrigssøfart udviser en betydelig Stigning i Trafikken i Løbet af Juni i Aar. Den ankomne Tonnage udgjorde saaledes 177.000 Nettotons og den afgaaede 551.000 Tons mod i Maj resp. 125.000 og 189.000 Tons. Det er saaledes de afgaaede Skibe, som foranlediger den store Tonnagestigning.

Flere større Skibe er ogsaa i Maanedens Løb afgaaet fra Sverige til Lande udenfor den tidligere Vestspærring. I Juni 1944 var Trafikken imidlertid betydeligt større. Da androg den ankomne Tonnage 739.000 Tons og den afgaaede 806.000 Tons. Før Krigen, i Juni 1939, var de tilsvarende Tal 2.417.000 og 2.548.000. Den lastførende Tonnage udgjorde i Juni 1945 127.000 Tons ankommende og 358.000 Tons afgaaende. Fraregnes Færgetrafikken paa Danmark, viser det sig, at den egentlige Udenrigsfart er steget fra 201.000 Tons i Maj til 635.000 Tons i Juni.

Af hele den ankomne og afgaaede Tonnage var 72,3 pCt. svensk og 12,9 pCt. dansk mod resp. 42,9 og 31,1 pCt. i Maj. Den svenske Tonnages Andel i Trafikken er altsaa blevet betydeligt større. Fraregner man Færgetrafikken, bliver Procenttallene for Juni 75,4 og 7,7.

Udenrigstrafikken paa de tre store Havne er gennemgaaende steget. Størst er Stigningen for de fra Göteborg afgaaede Skibe, hvis Tonnage er forøget fra 64.000 til 324.000 Tons, idet saa mange store Skibe er afgaaet i oversøisk Fart. Ogsaa den fra Stockholm afgaaede Tonnage viser en kraftig Stigning, nemlig fra 26.000 til 126.000 Tons.

SLAGET OM ATLANTERHAVET

Det meddeles officielt fra London, at ialt 460 tyske og 65 italienske Undervandsbaade blev sænket i Atlanterhavet af de allieredes Flaade- og Luftstyrker. Hertil kommer ifølge tyske Lister og Udtalelser af tyske tilfangetagne Marineofficerer endvidere ca. 120 Ubaade, som er sunket p. G. a. andre Aarsager samt 81 Dværg-Undervandsbaade sænket eller taget i Nordsøen, ialt 645 større og 81 mindre U-Baade. Senere kom hertil alle de Baade, der overgav sig efter Kapitulationen. Dette Resultat er opnaaet af de allierede Flaader under den britiske Kommando og R.A.F. i Løbet af de 5 Aar og 8 Maaneder, som Slaget om Atlanterhavet varede. I samme Tidsrum blev 75.000 Handelsskibe i 2.200 Konvojer eskorteret over Atlanten, den største Konvoj var paa 167 Skibe. Alle Konvojer blev eskorteret af Krigsfartøjer, desuden blev over 1.250 Konvojer dækket af Luftstyrker fra Baser i Land. I Slutningen af 1941 forsynedes flere Handelsskibe med Katapulter for Flyvemaskiner for at modvirke de tyske Langdistanceflyvere. Endvidere indsattes Hangarskibe, som sammen med de i Land baserede Luftstyrker med meget stor Aktionsradius beskyttede Konvojerne i Midtatlanten. Ialt sænkedes 574 Handelsskibe i Konvojerne, eller et Skib for hvert 131, som sejlede. Paa visse Dage var der paa samme Tid 700 Handelsskibe og 100 Krigsskibe ude i Allanten.

Ugens Fragtberetning.

Anglo-American Combined Shipping Adjustment Board eller, som det forkortes, CSAB har stadig første Ret til alle Skibe, som er tilsluttet UMA, idet denne Institution stadig kontrollerer de Skibe, der skal bruges til Krigen i det fjerne Østen. Selv om UMA raader over ca. 70 Mill. Tons Tonnage, synes det imidlertid stadig at knibe med at skaffe Tonnage til det civile Transportbehov, som det er UMA's vigtigste Opgave at administrere, og det ligger naturligvis for en stor Del i, at Krigen mod Japan kræver meget betydelige Tonnagemængder, hvilket forsaavidt er forstaaeligt, da de Afstande, de Allierede skal sende deres Forsyninger over, er af helt andre Størrelsesorden end for den nu afsluttede europæiske Krigs Vedkommende. Nogen virkelig Lettelse i Tonnagesituationen kan derfor næppe ventes, før Krigen imod Japan er endt, men vi har jo Lov til at haabe, at dette kan komme hurtigere end ventet.

Om Forholdene paa de oversøiske Markeder er Efterretningerne stadig uden større Sensationer. I transatlantisk Fart har der været gjort ret betydelige Forretninger med Korn fra Canada og Northern Range til Continentet og UK. til de af UMA fastsatte Rater, ligesom der er sluttet enkelte Baade for Sukker fra Cuba til UK. og Frankrig. Der skal ogsaa være sluttet nogle amerikanske Dampere for Kul fra Hampton Roads til Frankrig. Iøvrigt har der været den sædvanlige Aktivitet i Sukkerfarten fra Vestindien til Northern Range og Golfen og i Malmfarten fra Brasilien til U.S. Atlantic. Fra River Plate søges stadig Tonnage for Hvede til forskellige europæiske Destinationer, bl. a. til Lissabon til 150/-. Der har lige-

ledes været betydelig Trafik med Stykgods fra Buenos Aires til sydbrasilianske Havne og til Sydafrika.

Fra Durban er sluttet adskillige Skibe med Kul til Suezomraadet og det østlige Middelhav. En enkelt Baad meldes sluttet for Salt fra Aden til Durban til 40/-. Fra Forindien er sluttet amerikansk Tonnage for Malm til Northern Range, ligesom en 9000-Tonner meldes sluttet fra New Caledonia til Baltimore til \$19.50 plus 13 pCt.

Paa de europæiske Markeder har Forandringerne heller ikke været store. Der er sluttet yderligere Tonnage for Fosfat fra Nordafrika til forskellige europæiske Havne og for Svovlkis fra Huelva til Belgien og Holland, altsammen til UMA-Rater. Fra Østersøen er sluttet yderligere Tonnage for Trælast og Malm til engelske Havne, ligesom der er ret livlig Efter-spørgsel efter Tonnage for Trælast til Holland og Belgien. Fra Oxelösund og Gävle noteres forskellige Ladninger Blymalm til nordfranske Havne, ligesom der er ret mange Partier Træmasse i Markedet til Rouen og andre nordfranske Havne. Noget nyt i Ratespørgsmaalet foreligger endnu ikke fra UMA, men der er truffet det foreløbige Arrangement, at Rederierne kan faa et Forskud paa Fragten, som saa skal reguleres, naar UMA definitivt har fastsat hvilke Rater, der skal betales for de forskellige Ladninger. Fra Danzig afskibes i disse Dage de første Kulladninger til Sverige, men der foreligger endnu intet fra de svenske Skibsfartsmyndigheder, der skal fastsætte Raterne, hvad der skal betales i denne Trade. Vi maa haabe, at den danske Kuldelegation, der nu forhandler med Polakkerne, vil opnaa et godt Resultat.

SVENSK EKSPORTS VANSKELIGHEDER

Direktøren for Iggesunds Bruk, Gunnar Sundblad, har fornylig til den svenske Presse udtalt, at Søfartspoolen virker hæmmende paa Forsøgene paa at faa Eksporten i Gang igen. Iggesund Bruk har saaledes rigeligt med Trævarer og Cellulose til Eksport, og de udenlandske Markeder raaber efter Varerne, men der er store Vanskeligheder med at faa Tonnage bevilget til Transporterne. Det er nærmest en Tilfældighed, om man faar en Baad, udtaler Direktør Sundblad. Vi faar ikke Lov til selv at forhandle om den Tonnage, vi har Brug for, det skal ordnes i London eller Washington, og vi har ingen Kontakt hermed.

Direktør Gabrielsson for Volvoværkerne ved Göteborg regner med betydelig Eksport, naar Tiden er inde, men der er saa mange Slags Aftaler, som staar i Vejen.

Saaledes udtaler Direktør Brandin i Svenska Tändstickbolaget sig ogsaa, og Direktør Jacobson i Göta-verken udtaler, at Skibsværftet kører for fuld Kraft og har Kontrakter underlegnet helt frem til 1949, men han klager over Betalingsvanskelighederne. Vi vil naturligvis, udtaler Dir. Jacobson, have Betaling i Kroner, men nu vil f. Eks. Nordmændene betale i eng. Pund, og Riksbanken vil ikke tage imod saa megen engelsk Valuta, særligt fordi Englænderne selv ønsker Henstand med at indløse den. Men vi skal ikke klage, for vi har som sagt Kontrakter for lang Tid fremefter.

AMERIKANSK-ENGELSK SAMARBEJDE PAA AFRIKA

I Farterne mellem U. S. Atlanterhavshavne og Havnene i Syd- og Østafrika kan det efter alt at dømme forventes, at amerikanske Rederier vil gaa ind for ca. 1 Afsejling om Ugen i hver Retning, medens det samme i nær Fremtid vil blive Tilfældet for britiske Skibe.

Saa vidt man kan skønne, kommer den syd- og østafrikanske Fart til at byde paa netop den 50—50-Deling af Sejladsen, som U. S. Maritime Commission bestreber sig paa at faa gennemført, saaledes at den amerikanske Handelsflaade kommer til at transportere Halvdelen af Amerikas søværts Udenrigshandel. Britiske og amerikanske Underhandlinger angaaende denne vigtige Trafiks Fremtid har fundet Sted i over et Aar. De er endnu ikke afsluttet i alle Henseender, skriver New York Journal of Commerce, men Resultatet af dem har været en Overenskomst i Princippet m. H. t. 6 af de 7 større Rederier, saaledes at der for hver amerikansk Afsejling i denne Fart bliver en britisk, saa snart som Skibsfarten befries for den Kontrol, som udøves af United Nations Maritime Executive Board. Overenskomsten er imidlertid tilsyneladende ikke endelig.

En uofficiel 50—50-Deling er allerede traadt i Kraft for denne Farts Vedkommende i H. t. en Overenskomst udarbejdet mellem War Shipping Administration og British Ministry of War Transport. Der er noget, der tyder paa, skriver Bladet, at højere Embedsmænd baade i London og Washington har søgt en Udvidelse af Overenskomsten, der saa skulde tjene som et Efterkrigstidsmønster for, hvordan en Skibsfartsrute fordelagtigt vil kunne fordeles mellem to store Sømagter, men private Shippingmænd i U. S. A. har det Indtryk, at de ikke har været saa godt informeret i denne Sag som britiske Rederier af deres Regering, og en Mængde Spørgsmaal m. H. t., hvilken Forstaaelse det faktisk er kommet til mellem de to Regeringer, er derfor ubesvarede.

American South African Line har allerede truffet Arrangementer til fra Maritime Commission at erhverve 6 C-E kombinerede Last- og Passagerskibe, der kan tilbagelægge Turen New York—Kapstaden paa ca. 17½ Døgn med 10.350 Tons Last. Saavel Skibe af »Robin« som »African«-Klassen, der anskaffedes lige før Krigen af disses Rederier, blev be-

tragtet som udmærkede Skibe for denne Fart, og det forventes, at begge Rederier efter Krigen vil fortsætte med at lægge Vægt paa Kvalitetsskibe til Stykgods, samtidig med at de vil sørge for Skibe til Transport af Styrtegods, som spiller en saa stor Rolle i de afrikanske Farter.

VERDENS TANKTONNAGE

Northships Tankskibsafdeling har sendt Norges Rederforbund en Oversigt over Verdens Tankskibstonnage, som udviser store og interessante Forskydninger under Krigsaarene. Før Krigen var Tanktonnagen fordelt som følger:

	Mill. T. d. w.	pCt.
England	5	29,5
U. S. A.	4	23,5
Norge	3,19	19,0
Sverige	0,26	1,5
Andre Lande	4,5	26,5
	16,95	100

Før Krigen sejlede der under Panamaflag 650.000 Tons d.w.

Den 1. Januar 1946 forventes det, at Verdenstanktonnagen vil være fordelt saaledes:

	Mill. T. d. w.	pCt.
England	3,85	17,3
U. S. A.	14,00	63,1
Norge	1,81	8,2
Sverige	0,53	2,4
Panama	1,00	4,5
Andre Lande	1,00	4,5
	22,2	100

Som man ser, vil Verdens Tanktonnage ved Udgangen af 1945 antagelig være 5,2 Mill. Tons d.w. eller omkring 34 pCt. større end før Krigens Udbrud. I Effektivitet vil Forøgelsen endda være større. De nye i U. S. A. og Sverige byggede Tankbaade har større Fart, og der regnes derfor med 15 pCt. Tillæg i carrying capacity. Derved bliver Forøgelsen i U. S. A.'s Tankskibsflaade i Procent 290 i Stedet for 250, for Sverige 125 pCt. i Stedet for 105, og Verdenstanktonnagen bliver 23,7 Mill. Tons d.w. eller 41 pCt. større end før Krigen.

Naar den mere effektive Flaade i enkelte Lande medregnes, maa paa den anden Side den forældede og mindre effektive i andre Lande tages i Betragtning, og man kommer da til følgende effektive carrying capacity:

England: 2,85 Mill. Tons d.w., 43 pCt. mindre end før Krigen, 15,5 pCt. af Verdens Tanktonnage.

U. S. A.: 12,6 Mill. Tons d.w., 215 pCt. højere og 68,2 pCt. af Verdens Tanktonnage.

Norge: 1,5 Mill. Tons d.w., 53 pCt. lavere og 8,2 pCt. af Verdens Tanktonnage.

Sverige: 0,5 Mill. Tons d.w., 94 pCt. højere og 2,7 pCt. af Verdens Tanktonnage.

U. S. A. har bygget 579 Tankskibe paa 9,08 Mill. Tons d.w. fra September 1939 til 1. Januar 1945. I Kontrakt til Levering i Aar er der 208 Skibe paa 3,25 Mill. Tons d.w., og med Fradrag af et anslaaet Totaltab indtil 1. Januar 1946 af 110 Skibe paa 1,81 Mill. Tons d.w. skulde U. S. A.'s tilbageværende under Krigen byggede Tanktonnage ved Begyndelsen af 1946 andrage 677 Skibe paa 10,5 Mill. Tons d.w.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Færgeruten København—Malmø

Færgeren »Odin«, der i 3 Uger har besørget Trafiken mellem København og Malmø, medens den svenske Færge »Malmö« har været til Eftersyn, er i Mandags blevet afløst af »Malmö«, der saaledes atter opretholder Trafiken mellem de to Byer.

Esbjerg Havn minestrøget

Chefen for Kystkommandoen Vest i Esbjerg, Kommandørkaptajn Foss, har erklæret, at Trafikhavnen og Fiskerihavnen i Esbjerg nu er fuldstændig renslet for Miner og Kabler til saadanne.

Endvidere er Farvandet lige uden for Havnen ogsaa minestrøget, og tilbage er nu Rensningen af Havnen ved Englandskajen samt den gamle Færgehavn.

Rutefarten mellem København og Færøerne

I Begyndelsen af September vil det færøske Dampskibsselskabs Passagerbaad »Tjaldur« atter blive indsat paa Ruten mellem København og Færøerne. Direktøren for Selskabet er for Tiden i London for at ordne det fornødne med Hensyn til atter at overtage »Tjaldur« og Besætningens Afrejse til England. Kaptajnen og Maskinmesteren er allerede afrejst.

Gdynia Havn's Genopbygning

Ingeniørfirmaet Højgaard & Schultz skal formentlig genopbygge Gdynia Havn. Den polske Regering har anmodet Ingeniør Knud Højgaard om at komme til Polen for der at deltage i Forhandlingerne om Genopbygningsarbejderne forskellige Steder i Polen, og det er sandsynligt, at man ogsaa vil drøfte Genopbygningen af Gdynia Havn, som nævnte Ingeniørfirma i sin Tid byggede. Direktør Kjær fra Svitzers Bjergningsentreprise vil ogsaa rejse til Polen i næste Uge for at forhandle om Optagning af sunkne Skibe i de polske Havne Gdynia og Danzig.

Canada vil bygge Trankogerier

Før Krigen fandtes der 44 Trankogerier i Verden, hovedsagelig i norsk Eje, nu er der kun 4 tilbage. Det vil sikkert vare længe, inden Norge kan genoptage Hvalfangsten i samme Udstrækning som før Krigen. Japans Konkurrence vil sikkert falde bort, men i Stedet for kommer Canada, der nu vil bygge et Par store Hvalkogerier.

Svenske Træbarakker til Holland

Rederiet Sven Salén's Damper »Sigrid Matthiessen« afgik sidste Lørdag fra Göteborg med den første Last af svenske Træbarakker til Holland. Lasten bestod af 20 Sygebarakker bestemt til Rotterdam, og det forventes, at yderligere et Skib til med lignende Last skal sendes til Holland om nogle Uger.

Götaverken afleverer et norsk Skib om Ugen

Sidste Lørdag afleverede Götaverken m.t. »Storfonn« paa 15.450 Tons d.w. til Partsrederiet Storfonn i Stavanger. »Storfonn« blev bygget under Krigen, og i de sidste 14 Dage har Götaverken leveret tre norske Skibe paa sammenlagt 40.000 Tons d.w., og man regner med, at Götaverken i de næste 5—6 Uger kan levere mindst et norsk Skib om Ugen.

Storfonn« er bygget i Henhold til Norske Veritas' Forordninger og har følgende Dimensioner: Længde 157 Meter, Bredde 19,5 og Dybde 11,6 Meter. Hovedmaskineriet bestaar af en 5-cyl. to-Takts dobbeltvirkende B. & W.-Götaverken Dieselmotor paa 7000 I.H.K., der skal give Skibet en Fart af 14 Knob paa fuld Last. I 1931 leverede Götaverken til samme Rederi Tankmotorskibet »Barfonn« paa 14.800 Tons d.w.

Göteborg Havn

Göteborg Havn skal udvides og undergaa meget omfattende Arbejder af forskellig Art. Byens Myndigheder har bevilget 10 Mill. Kr. til Igangsættelse af visse Arbejder, bl. a. har man til Hensigt ved Ringön at anlægge en Havn for industrielle Formaal og sædvanlig Havnetrafik.

»Svensk Flagg«s Aarsnummer 1945

»Svensk Flagg« har fornylig udgivet sit sædvanlige Aarsnummer, hvori der gives Oversigt over den svenske Søfarts, Handelsflyvnings og Værftsindustri Udvikling i det forløbne Aar samt behandles en Række for disse Erhverv aktuelle Spørgsmaal, hvorved bl. a. Efterkrigstidens Problemer belyses fra forskellige Synsvinkler.

Saaledes fremsætter Chefen for Sveabolaget, Direktør Eman. Högberg, nogle Synspunkter m. H. t. svensk Søfart under og efter Krigen, Chefen for Marinen, Viceadmiral Helge Strömbeck skriver om Orlogsflaaden under Krigen og i Efterkrigstiden, Generalmajor A. Örnberg behandler Handelsflyvningen i Efterkrigstiden, og sl. dr. Helmer Eneborg fremsætter nogle Synspunkter paa Søfarten efter Krigen.

Norsk Hvalkogerier søsat i England

Furness Shipbuilding Co., Haverton Hill-on-Tees, søsatte i sidste Uge et nyt, norsk Hvalkogerier, som blev døbt »Nordhval«. Det nye Skib skal have en Besætning paa

400 Mand og bliver forsynet med saa moderne et Udstyr, som det er muligt at anskaffe under de nuværende Forhold. »Nordhval« skal afleveres i Begyndelsen af November, og alt Udstyr bliver leveret i England, for at Kogeriet kan afgaa direkte til Fangstpladserne.

Dublin Havn

I Dublin udføres der for Tiden store Havnearbejder, der beregnes at ville koste £2.000.000. De omfatter Bygningsarbejder ved Toldbodkajen, nye Transitskure og en ny Oceanmole ved Alexandra-Kajen beregnet for dyblgaaende Skibe.

Havnen haaber at blive i Stand til senere at bygge en ny Tørdok, da man forudser, at Olieraffinaderiet gaar en stor Udvikling i Møde, og endvidere venter, at Regeringen efter al Sandsynlighed vil købe »Victory«- og »Liberty«-Skibe. Ifølge Beregninger vil en saadan Dok koste omkring £1.000.000, og Statsstøtte vil derfor være nødvendig.

Foruden ovennævnte Forbedringer bygges der ogsaa en Bedding, anslaaet til ca. £200.000.

Det er Havnens Maal at fuldføre disse Planer saa hurtigt som muligt.

Svensk Nybygning

Den første Afleveringsprøvetur i Stockholm efter Værftstrejksens Afslutning fandt Sted den 19. Juli ved Finnboda Varv med det for Rederi A/B Fredrika byggede Motorskib »Fredrika«, som forøvrigt har ligget færdigt ved Værftet siden December 1942.

»Fredrika« er paa 3500 Tons d.w. og har en Længde af 318' 0", Bredde 44' 6" og Dybde til Shelterdækket 27' 3". Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning og delvis svejset Skrog. Der er Plads til 8 Passagerer. Hovedmaskineriet bestaar af to 7-cyl. Polar-Dieselmotorer, som hver udvikler 1280 EHK ved 300 O/M, der ved Hjælp af elektromagnetiske Koblinger driver Propellerakslen.

FRA SØRETERNE

Torms s.s. »Gunhild«

Sø- og Handelsretten afholdt sidste Uge Søforhør i Anledning af Rederiet Torms Damper »Gunhild«s Grundstødning i den sydlige Del af Oslofjorden.

Føreren, Kaptajn A. Kr. Johansen, forklarede, at Damperen den 13. Juli Kl. ca. 20,00 var afsejlet fra Holmsund med en Ladning Træ. Kl. 21,19 stødte Damperen paa Løfgrunden, men kom hurtigt slot igen og viste sig læt, saa Rejsen kunde fortsættes.

Grundstødningen skete i Taage, saaledes at man ikke kunde se Afmærkningen, og desuden havde Strømmen forsat Damperen.

Kaptajnen og Lodsens var begge paa Broen hele Tiden, og Lodsens Anvisninger blev nøje fulgt.

Endvidere blev der i sidste Uge afholdt Søforhør i Anledning af følgende tre Ø.K.-Skibes Krigsforlis i allieret Tjeneste:

Ø.K.'s m.s. »Peru«

Første Styrmand O. H. Christoffersen forklarede, at m.s. »Peru« den 11. November 1941 paa Rejse fra Kapstaden til Freetown blev torpederet i Nærheden af Sydafrika, hvorved Skibet sank. Det lykkedes at faa Baadene i Vandet, og hele Besætningen, der bestod af 50 Mand, blev efter et Par Døgn i Baadene optaget af en Hvalfanger, efter at man først var blevet observeret af en Flyvemaskine.

Ø.K.'s m.s. »Afrika«

Fra »Afrika« mødte Skibets 1. Styrmand J. Darre, der forklarede, at »Afrika« den 7. Februar 1943 i Konvoj i Nordatlanten i svær Sø og Haglbyger blev torpederet Kl. 3,40 om Morgenen. Det lykkedes at faa 3 Redningsbaade affiret, men kun to kom klar af Skibet. De reddede blev ved Dagry optaget af et engelsk Eskorteskib. Desværre mistede 5 danske Søfolk Livet, nemlig Skibets Fører, Kaptajn Emanuel Broholm-Jensen, 1. Maskinmester Oskar

Frode Frederiksen, 2. Maskinmester Ingolf Chr. Sørensen, Hovmester Bernt Asser Hansen og Matros Sv. Aa. Jensen.

Ø.K.'s »Panama«

1. Styrmand O. H. Christoffersen, der efter »Peru«s Forlis var blevet ansat i »Panama«, forklarede, at Skibet under Konvojsjelds i Nordatlanten i April Maaned i Aar i meget svær Sø havde faaet Maskinskade, hvorved det var kommet tværs i Søen. Sandballasten havde da forskubbet sig, og »Panama« kændrede. Ved Forliset omkom 45 Mand, heraf 23 Danske. Kun 5 Danskere, to Styrmand og tre Matros, kom op paa en Redningsflaade, og drev om paa Atlanterhavet i 18 Døgn, inden de blev reddet af et canadisk Krigsskib.

De omkomne Danske fra »Panama« er: Kaptajn C. V. Frederiksen, Helsingør, 2. Styrmand Anders Hansen, Slagelse, Første Telegrafist Joen Magnus Gøte, Færøerne, Baadsmand P. V. Rasmussen, Kalundborg, Tømrer N. C. Halkjær, Hobro, Kvartermester V. Andersen, Skelskør, Matros P. C. Nielsen, Nykøbing F., Matros Sv. Aa. Jensen Dahl, Taarup, Matros Allan Georg Kube, Aarhus, Matros Laur. Christensen Beck, Aarhus, Første Maskinmester Laur. H. Olsen, København, Anden Maskinmester Hans Elberg, Løjt, Tredie Maskinmester C. J. H. Jørgensen, Helsingør, Fjerde Maskinmester Edvard Nielsen, København, Elektriker C. M. Malmberg, København, Maskinassistent Ejner E. Rasmussen, Kallehave, Smører Chr. Christensen, Helsingør, Smører Charles Poulsen, Salten, Smører Otto Hilmar, København, Smører N. C. Andersen, Thorsager, Hovmester Helge Larsen, Køge, Kok Knud Hansen, Sct. Thomas, Hustru boende i Vejle, og Junior-Anden Styrmand William Stoustrup, Aalborg.

PERSONALIA

50 Aar

Kontorchef S. A. Welltner, Det Forenede Dampskibs Selskab, fyldte i Lørdags 50 Aar. Kontorchef Welltner blev ansat i Selskabet i 1913. I 1920 kom Welltner til London for at oprette The Danish Tourist Bureau i Haymarket, og i 1927 vendte han hjem som Chef for Selskabets Propaganda-Afdeling. Senere overdrog man Welltner at oprette D. F. D. S.'s Rejsbureauer i København, Aalborg og Aarhus. I 1935 omorganiserede Selskabet sin Passager-Afdeling, og Welltner blev udnævnt til Kontorchef for denne vigtige Afdeling. Kontorchef Welltner er kendt for sin store Hjælpsomhed, Elskværdighed og Dygtighed og er meget afholdt. Krigsaarene har sikkert været meget kedsommelige for ham, men nu sprutter han igen af Energi og ser frem til normale Rejsetider.

Alfred Olsen & Co. A/S

Direktør J. P. H. Ørs er udtraadt af Bestyrelsen for Alfred Olsen & Co. A/S og fratruadt som Direktør i Selskabet. Grosserer Alfred Olsen har atter overtaget Selskabets Ledelse.

Fyr- og Vagervæsenet

Fyrskibsfører C. C. Hansen er paa Grund af Alder afskediget i Naade og med Pension fra Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste.

Fyrskibsfører S. I. Jessen har efter Ansøgning faaet sin Afsked fra Fyr- og Vagervæsenet uden Pension fra Udgangen af Juni.

Aalborg Havnevæsen

Civilingeniør T. Hermansen er blevet ansat som Ingeniør ved Aalborg Havnevæsen.

Statens Skibstilsyn

Skibssynsmand, Civilingeniør M. J. Rosell, Svendborg, er blevet ansat som Ingeniøraspirant ved Statens Skibstilsyn.

Københavns Havnevæsen

Civilingeniørerne A. J. Secher, Per Dahlberg-Hansen og Niels Bræstrup-Nielsen er ansatte som Ingeniører ved Københavns Havnevæsen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Mogens Nyholm

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD



Viking

Kompasser

Viking

Loddemaskiner

Chronometre

Sekstanter

Marinekikkerter

Indehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans W. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 2. August 1945.

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. Enkelt Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i 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.

1272. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.
Tidligere E. f. S. Nr. 22/927 1945 udgaar.

Forkortelser:

Blk.	betyder	Blink.
ED.	—	Eksistens tvivlsom.
El. hv.	—	Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
El. r.	—	Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.
Fl.	—	grønt Flag.
Fmk.	—	Formærkelse.
Forg. efts.	—	Forgæves eftersøgt.
Jspir. hv.	—	Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
Jspir. r.	—	Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .
L.-Flt.	—	Lys- og Fløjtetønde.
L.-Klt.	—	Lys- og Klokketønde.
Lt.	—	Lystønde.
M.	—	Mast.
o. V.	—	rager op over Vandet.
PD.	—	Plads tvivlsom.
Skfh.	—	Skibsfartshindring.
Tbt.	—	Topbetegnelse.
Uvh.	—	Undervandshindring.
Vg.	—	Vrag.
Vgl.	—	Vraglystønde.
Vgt.	—	Vragtønde.
Vgv.	—	Vragvager.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.				
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar			
Østersøen.										
54° 46'	10° 21'	5,5		185, 140.	<i>Herdis</i> (Kvase). PD.					
54° 45',8	10° 30',5				(Luftfartøj).	1525	1942			
54° 46',8	10° 39',2				PA.	1219	1945			
54° 40',6	10° 42',0				Master og Skorsten o. V.					
54° 39',5	10° 40',2	Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185		1554	1944				
54° 39',4	10° 42',2			<i>Karen</i> (M/Tjalk).	1858	1940				
54° 38',0	10° 41',5	8,3		162, 187, 188.	o. V.	369	1945			
54° 37'	10° 41'				<i>Hvalen</i> (Fiskerkutter).	497	1943			
54° 43',7	10° 46',2				(<i>Tysk</i> Minestryger).	838	1945			
54° 43',7	10° 48',2				(<i>Tysk</i> Vagtskib).					
54° 43',8	10° 48',3				(<i>Tysk</i> Trawler 301).					
54° 37',4	11° 41',3				(Luftfartøj).	1196	1944			
54° 32',9	12° 07',2				<i>Stockholm</i> (Dampsk.)	1606	1944			
54° 50',1	12° 15',0				<i>Anna</i> (Fiskerbaad).	1376	1943			
54° 46',8	12° 29',5				<i>Agersø</i> (Dampsk.).	1423	1944			
55° 01'	12° 42'				<i>Douglas</i> (M/Galease).	1808	1943			
55° 01',8	12° 32',5				El. hv. + Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	187.				
55° 06'	12° 31'				Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		o. V.			
55° 13',6	12° 19',1						M. o. V.	1427	1942	
55° 14',7	12° 36',8						(Fiskerfartøj).	1273	1945	
55° 14',6	12° 39',9	4,3	midlt. Afm.	188, 180, 181.	<i>Esbjerg</i> (Dampsk.)	1241	1945			
55° 15',1	12° 42',8				2 M. o. V.					
55° 15'	12° 43'				<i>Almée</i> (M/Skib). For- gæves eft.	1555	1944			
55° 09',4	12° 45',5				<i>Alice</i> (M/Galease).	1515	1944			
55° 09'	12° 44'				<i>Karis</i> (M/Sejlskib).					
55° 14',9	14° 50',8				PD.	694	1944			
54° 51',0	14° 51',3				(Fiskerkutter).	1498	1943			
55° 01'	14° 44',6				<i>Eliezer</i> (M/Galease).	396	1940			
55° 20'	12° 53',3				Vgt. W.-Tbt.	1464	1942			
55° 11',5	13° 13',0				12		188, 180, 181.	<i>Tornø</i> (Dampsk.).	3754	1939
55° 13',4	13° 14',2		762	1944						
55° 17',5	13° 53',5	<i>Bonita</i> (Dampsk.).	1449	1941						
55° 22',3	14° 03',5	Uvh.	935	1944						
54° 31',3	13° 54',1	Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.	1080	1941						
54° 35',3	13° 39',5	15		201, 188.					724	1943
54° 37',5	13° 46',0								1231	1941
54° 53',3	13° 40',0							<i>Starke</i> (Færge).	433	1942
54° 31',1	12° 56',2	6,5	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.		1628	1944				
54° 52'	12° 54'	Vgt. Vgv. W.-Tbt., W. f. Vg.	187, 188.			1247	1944			
54° 36',5	12° 45',5					868	1944			
54° 50',0	12° 45',0				<i>Thor</i> (Bugserb.).	2504	1940			
54° 49',1	12° 42',7					421	1945			
					M. o. V.	1607	1944			

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 49',7	12° 42',2		Vglt. E.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , ENE. f. Vg.	187, 188		420	1945
54° 49',5	12° 40',7				<i>Ulla</i> (M/Skib).	545	1945
54° 47',7	12° 42',8					1623	1944
54° 47',5	12° 37',5				<i>Swinemünde</i> (Færge). Forg. efts.	2241	1940
54° 46',2	12° 41',0		Vglt. E.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	187, 188.	M. o. V.	1470	1944
54° 46',1	12° 40',6		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.	<i>Julius Madsen</i> (Dampsk.).	544	1945
54° 44',5	12° 43',0		Vglt. W.-Tbt., En- Fmk. 4 ^s .	187, 126, 180.	<i>Poul Carl</i> (Dampsk.).	927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vglt. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.	<i>Margareta</i> (Dampsk.)	822	1944
54° 42',1	12° 37',2		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s , NE. f. Vg.	187, 188.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vglt. i mindst 150 m Afst. om Bb. <i>E.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vglt. i mindst 60 m Afst. om Bb.	480	1945
54° 41',1	12° 32',9		Vglt. E.-Tbt., To- Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.- Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	<i>Jämeri</i> (Dampsk.). M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		N. f. Vg.: Vglt. N.- Tbt., To-Blk. 15 ^s . S. f. Vg.: Vglt. S.- Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygning o. V. <i>Gen- nemsejlingsaabning</i> afm. S. f. Vg.: <i>N.-lige Lt.:</i> sort L.- Flt., S.-Tbt. rødt To-Blk. 7 ^s . <i>S.-lige Lt.:</i> rød Lt., N.-Tbt. hvidt En- Fmk. 5 ^s . <i>Gneisenau</i> (Dampsk.)	1642	1944
54° 38',1	12° 25',2					874	1945
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.		<i>Jaunjelgava</i> (Damp- skib).	1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal pas- seres S. om Vg.	1736	1942
54° 25',1	12° 08',0					903	1945
54° 22',9	12° 05',8					726	1945
54° 19',8	12° 05',2		Vglt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s , S. f. Vg.			877	1944
54° 20',5	12° 04',5		Rød Bøje.			538	1944
54° 20',	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 19',3	12° 04',8					671	1945
54° 16',	12° 04',					665	1945
54° 15',1	12° 04',6					665	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 13',8	12° 05',3		Vglt. W.-Tbt., Et- Blk. 6,5 s. W. f. Vg.		Uvh.	185	1942
54° 22',9	11° 58',9		a) Vglt. N.-Tbt., Et-Blk. 6 s. NW. f. Vg. b) Vglt. N.-Tbt., Et-Blk. 6 s. NE. f. Vg.	186, 187.	W.-fra kommende Skibe skal holde Vraglystønderne paa Stb. Side.	642	1945
54° 13'	11° 25'					481	1945
54° 00',7	10° 55',0		Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.		2 M. o. V.	1644	1940
54° 22',8	11° 10',7				2 M. o. V.	1597	1942
54° 28',	11° 33',				Uvh.	1629	1944
54° 29',6	11° 24',3	5	Bøje.		Lehnskov (Skonnert).	1151	1944
54° 34',2	11° 14',3					704	1944
54° 35',8	11° 02',6				Uvh.	2215	1940
54° 34',6	10° 56',4					775	1944
54° 35',3	10° 55',5				o. V.	821	1945
54° 37½'	10° 52½'				o. V. Muligvis identisk med ovennævnte Vrag.	822	1945
54° 35',0	10° 53',0		Farvandsbøje.		M. o. V.	823	1945
54° 35',9	10° 54',8					904	1945
54° 26',7	10° 42',4				M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0				o. V.	1261	1942
54° 34',3	10° 48',2					988	1944
54° 33',7	10° 45',5					988	1944
54° 33',6	10° 40',9		NNW. f. Vg.: Vglt. N.-Tbt. Et-Blk. 6 s. SSE. f. Vg.: Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 s.	185.		906	1944
54° 32',8	10° 37',7					799	1945
54° 32',5	10° 35',1		N. f. Vg.: Vglt. N.-Tbt. Et-Blk. 6 s. S. f. Vg.: Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 s.	185.	Man skal altid pas- sere Vg. paa sin Bb. Side.	1339	1944
54° 32',4	10° 34',2				Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940
54° 33',3	10° 28',6		Vgt. S.-Tbt.			1645	1940
54° 31',1	10° 31',3		Vglt. N.-Tbt. To- Blk. 9 s., N. f. Vg.	185	M. og Skorst. o. V. Der skal altid pas- seres N. om Vglt. Vg. muligvis identisk med det i E. f. S. Nr. 2/363 1945, Pkt. 2, nævnte.	363	1945
54° 31',3	10° 31',0				Vg. muligvis identisk med det i E. f. S. Nr. 2/363 1945, Pkt. 2, nævnte.	905	1945
54° 31',3	10° 30',2		Advarselsfartøj midlt. udlagt ved Vg.		o. V.	824	1945
54° 31',5	10° 30',7			185.	PA. Master og Skorsten o. V.	1219	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 31',4	10° 29',9	10	Vglt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . SE. f. Vg.	185	o. V.	907	1945
54° 31',2	10° 28',1					363	1945
54° 30,9	10° 27',9		185.	PA. M. o. V. PD. M., sandsynligvis fast i Vg.	1219	1945	
54° 29',1	10° 30',7		185.		1219	1945	
54° 29',3	10° 30',4				906	1945	
54° 28',4	10° 29',6				1595	1942	
54° 30',0	10° 25',2		Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.		2270	1940	
54° 30',0	10° 24',2			185.	PA. M. o. V.	1219	1945
54° 30',7	10° 23',6			185.	PA.	1219	1945
54° 30',7	10° 22',9			185.	PA. M. og Skorsten o. V.	1219	1945
54° 31',3	10° 21',5				PA. M. o. V.	1219	1945
54° 28',2	10° 27',5					907	1944
54° 29',3	10° 25',8			185.		1136	1944
54° 27',7	10° 18,9					947	1944
54° 31',2	10° 16',5		Vglt. N.-Tbt. To- Blk. N. f. Vg.		Bremen (tysk Vagt- skib).	1122	1945
54° 30',1	10° 17',2			185.	PA. M. o. V.	1219	1945
54° 29',5	10° 17',4			185.	PA. M. o. V.	1219	1945
54° 28',3	10° 15',7			185.		1219	1945
54° 27',8	10° 15',8			185.		1219	1945
54° 28',8	10° 16',1		Vglt. N.-Tbt. En-Fmk. 6 ^s . N. f. Vg.			1122	1945
		Vglt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s . S. f. Vg.					
54° 28',3	10° 15',7			Ikke synligt over Vandet.	1122	1945	
54° 27',8	10° 15',8			Ikke synligt over Vandet.	1122	1945	
54° 28',7	10° 14',6	Vglt. E.-Tbt., To- Blk. 7 ^s . ENE. f. Vg.	185.		1505	1940	
54° 27',4	9° 54',9				482	1945	
54° 36',7	10° 11',5				875	1945	

Sundet.

56° 05',9	12° 31',0		Afm. med Strøm- bøjer.			1308	1944
56° 05'	12° 34'				Niels Juel (Kvasc). Forg. efts.	1432	1940
56° 02',1	12° 37',4				Ekspres (Vandb.).	848	1945
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130, 125.	Ernte (Galease).	1282	1944
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 132, 130.	Gudrun (Galease).	2865	1940
55° 42',0	12° 36',2	2	Grøn Vager med grøn Lanterne om Natten.		(Bugserbaad)	1278	1945
55° 41',7	12° 41',0				Forg. efts.	927	1943
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.	Bertha (Dampsk.).	323	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 40',5	12° 41',8				<i>Californien</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	1152	1942
55° 38',7	12° 40',6				Uvh. Forg. efts.	438	1944
55° 38',7	12° 41',1	5,0	Vg. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	133, 132, 130.	<i>Wilh. Siemering</i> (M/Skib).	1221	1941
55° 37',8	12° 41',6	1,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	(<i>Tysk</i> Flyvebaad).	1197	1945
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.	<i>Gustav</i> (M/Galease).	1352	1943
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.	<i>Progress</i> (Sandsuger).	1199	1943
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	<i>Campinas</i> (Transportsk.). o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Jspir. hv. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	<i>Lena Raeder</i> (<i>Tysk</i> Ministryger). Vinterafm. PD.	456	1945
55° 30'	12° 37'						
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.	<i>Cronshagen</i> (Dampskib).	1387	1942
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	<i>Holland</i> (Bugserb.). 2 M. o. V.	1230	1943
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.	(<i>Tysk</i> Ministryger).	1616	1944
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	<i>Ketty</i> (M/Galease). M. o. V.	1159	1944
55° 23'	12° 35'				<i>Argo</i> (Galease). Forg. efts.	399	1944
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. V.		(Mudderpram).	1649	1942
55° 32',0	12° 27',7				<i>Gerda</i> (Stenfisker).	801	1945
55° 30',1	12° 26'				M. o. V. (mindre Fartøj).	1020	1945
55° 29',6	12° 27,8		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		<i>Freja</i> (M/Galease). M. o. V.	1566	1944
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.		1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	<i>Inez</i> (M/Sejlskib). Jvf. <i>Svensk</i> Kort Nr. 271.	1001	1941

Smaalandsfarvandet.

54° 51',8	12° 13',0				<i>Johanne</i> (Skonnert).	2897	1940
54° 58',7	11° 52',1	0			<i>Hedvig</i> (M/Skib).	1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.	<i>Ruth</i> (Skonnert).	1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.	<i>Hinrich</i> (M/Skib).	1550	1944
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.	<i>Erna</i> (M/Galease).	1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.	<i>Pioner</i> (M/Skib).	1645	1944
55° 00',7	11° 32',3		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.		<i>Emanuel</i> (M/Skib). M. o. V.	747	1945
55° 02',5	11° 19',7		Vgv. 1 Fl. W. f. Vg.		<i>Amor</i> (Galease).	753	1945
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.	<i>Valborg</i> (M/Jagt).	1025	1943
55° 06',0	11° 19',0				Uvh. Forg. efts.	508	1944
55° 07',9	11° 13',2	7,6		142, 160, 140.	<i>Peter</i> (Lægter).	1178	1942
55° 10',2	11° 17',4	10,2		143, 160, 140.	<i>Emilie</i> (Galease).	817	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Store-Bælt.							
55° 43',1	10° 47',2	14,6		143, 141, 142. 140.	Uvh.	542	1944
55° 26'	11° 00'				<i>Ranfoss</i> (Dampsk.).	852	1945
55° 19',1	10° 58',4					854	1945
55° 16',4	10° 53',4					358	1942
55° 16',2	11° 01',3					<i>Viking</i> (M/Skonnert).	550 1942
55° 13',7	10° 57',7				<i>Else</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	1092	1943
55° 07',5	10° 52',1				<i>Dorpat</i> (tysk Dampsk.)	1113	1945
55° 07',2	10° 53',6				(Tysk Minestr.) Ag- terenden af Vg. lig- ger i Sejlløbet. PD.	1114	1945
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140, 126, 180.	<i>Capella</i> (Jagt).	1323	1944
55° 09',2	11° 06',7			143, 142, 140.	(Tysk Undervandsb.)	855	1945
55° 08',1	11° 02',0				Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	<i>Kaleva</i> (Dampsk.). 2 M. o. V.	1158
55° 06',3	11° 03',2	10,0		142, 140, 126.	PD. Formodet Uvh.	878	1945
55° 06',0	11° 05',0				<i>Assistent</i> (M/Galease).	1123	1943
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942
55° 00',2	11° 03',1					<i>Arete</i> (Dampsk.). Forg. efts.	655
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185, 126.	<i>Uwe</i> (Tysk Minestr.).	1669	1943
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>P. G. Halvorsen</i> (Dampsk.). o. V.	894	1943
55° 00',0	10° 54',8				<i>Diana</i> . (Dampsk.).	856	1945
54° 58',7	10° 55',9				<i>Pallas</i> (Dampsk.). M. o. V.	857	1945
54° 58',4	10° 56',8		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Antares</i> (M/Skib). o. V.	1158	1945
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	<i>Rich. Ohlogge</i> (Tysk Forpostsk.). Vg. sprængt i 2 Dele. Afst. 170 m mellem Delene.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8		Vgl. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Listo</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	1158	1945
54° 50',8	10° 58',9		El hv.	144, 142.	<i>Ruhr Ort</i> (M/Skib). o. V.	809	1945
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7				(Ponton).	716	1942
54° 47',0	10° 53',1				PA.	1219	1945
54° 44',6	10° 45',4			142, 140, 185.	(Tysk Tankskib).	858	1945
54° 44',2	10° 44',7						

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Farvandet Syd for Fyn.							
54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170, 142.	<i>Marie</i> (Jagt).	1837	1940
55° 00',7	10° 41',6				Muligvis identisk m. Vg. af tysk Hurtig- baad 331.	1220	1945
55° 00',3	10° 40',8	2,2	Bøje.		<i>Nr. 311</i> (Tysk Hur- tigbaad)	908	1945
55° 03',4	10° 37',3				Klar Lanterne, grønt Flag.	2 M. og Skorsten o. V.	1369
55° 01',4	10° 13',9				(Luftfartøj).	914	1944
Lille-Bælt.							
55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114, 103, 150, 125, 100.	<i>Kirsten</i> (Dampsk.).	950	1944
55° 35',2	9° 51',6	15			(Tysk Undervandsb.)	1283	1945
55° 33',3	9° 46',7				Uvh.	1378	1940
55° 26'	9° 42'				<i>Alraune</i> (Fiskerbaad) P. D.		
55° 21',5	9° 43',8				<i>Maria Strandby</i> (Fi- skerbaad). Forg.	2463	1940
55° 21',0	9° 43',3	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		efts.		
55° 21'	9° 41'				<i>Turisten</i> (Postbaad).	1128	1943
55° 07',8	10° 03',5				<i>Erna</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	2247	1940
55° 03'	9° 52'				<i>Ann Helen Clausen</i> (M/Skib) o. V.	860	1945
54° 59',5	10° 02',0				(Luftfartøj).	818	1944
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.	<i>Gerda</i> (Fiskerkutter). 2 Vg.	1778	1942
54° 52',8	10° 18',1				<i>Conni</i> (Galease).	1653	1940
54° 53',0	9° 36',0		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	154, 152, 150.	(Tysk Undervandsb.) PD.	911	1945
					Man skal altid gaa N. om Vglt.	556	1945
Kattegat.							
56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.	<i>Valencia</i> (Dampsk.).	1589	1943
56° 11',3	12° 17',0						
56° 18'	12° 17'	15,5	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	130, 102. 130, 102, 100.	<i>Venus</i> . (Fiskerkutter).	1646	1944
56° 15',5	12° 15',7				(Fiskerkutter).	765	1945
56° 13',8	12° 14',7				<i>Sigrid</i> (Dampsk.).	917	1944
56° 13',8	12° 11',6				<i>Desdemona</i> .	707	1944
					(Dampsk). M. o. V.		
56° 14',5	12° 09'				<i>Lissie</i> (Fiskerkutter).	1057	1943
56° 19'	11° 52'				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 04'	11° 43'				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.	<i>Lyron</i> (Fiskerkutter).	1467	1943
56° 03',5	11° 34'						
					Forg. efts.		

Maanedsoversigt Nr. 7
over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige
Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 2. August 1945.

Danmark.

- 1945**
- 20/885 } Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
 - 22/928 }
 - 21/914 }
 - 26/1074 }
 - 28/1120 } Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
 - 29/1144 }
 - 31/1250 }
 - 1/3 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
 - 2/361 } Farvande.
 - 22/954 }
 - 28/1119 Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i *danske* og nærliggende
 - 21/913 } Farvande. Minefare. Særlige Skibsruiter etableres. Udsendelse af
 - 22/929 } Rutekort. Oplysning om Omraader med forøget Minefare.

I. Østersøen.

- 1945**
- 1/6 } Østersøen E.-lige Del. Mineomraader.
 - 1/7 }
 - 32/1274 } Danmark. Bornholm. Rønne. Fare ved Opankring i Indløbet til Havnens. Advarsel.
 - 1/9 } Danmark. Bornholm. Hammerhavnen. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
 - 1/11 } Danmark. Christiansø. Sejladsforskrift.
 - 26/1111 } Danmark. Christiansø ESE. Oplysning om Miner.
 - 30/1206 } Sverige. Falsterbokanalen. Fyr forandres.
 - 30/1208 } Sverige S.-Kyst. Mincstrøgne Omraader.
 - 22/932 } Sverige. Kämpingebukten. Trelleborgs Red. Midlertidige Sømærker udlagt.
 - 24/1008 } Sverige. Ystad. Skydeøvelser.
 - 31/1242 } Sverige. Simrishamn N. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
 - 23/974 } Sverige. Åhus. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
 - 8/591 } Sverige. Karlshamn Indsejling. Forbudt Omraade.
 - 13/722 } Sverige. Karlshamn Afmagnetiseringsstation. Karlshamn W.-lige Indsejling. Sømærker
 - udlagt.

1945

- 20/996 *Sverige. Karlshamn* Insejling. *Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade. Sejladsforskrift.
- 1/13 *Sverige. Karlskrona* W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
- 1/14 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sejladsindringer.
- 1/15 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/16 *Sverige. Karlskrona* S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
- 1/17 *Sverige. Karlskrona* Red. Torpedoindskydningsbaner.
- 1/18 *Sverige. Karlskrona Skærgaard.* Oplysning om Skydebane.
- 30/1210 *Sverige E.-Kyst.* Bestemmelser for Sejladsen.
- 1/19 } *Sverige. Öland E.* Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
- 1/20 }
- 1/22 *Sverige. Ozelösund.* Skydeøvelser.
- 1/23 *Sverige. Ozelösund. Marsviken.* Bombekastningsøvelser.
- 31/1243 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby N.* Skydeøvelser.
- 1/24 *Sverige. Gotland. Fårösund.* Forbud mod Ankring.
- 31/1244 *Sverige. Västervik og Oskarshamn.* Ankringsforbud.
- 1/28 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden.* Arbejder med Dykker.
- 1/29 *Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Ozelösund.* Forbud mod Ankring.
- 1/33 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden.* Ankring og Fortøjning forbudt.
- 1/34 *Sverige. Stockholms Skærgaard.* Skydeøvelser.
- 1/35 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik.* Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.
- 1/36 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan.* Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 1/37 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna.* Forbudt Omraade.
- 1/38 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm* Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 26/1077 *Sverige. Ålandshavet.* Skydeøvelser.
- 1/40 *Sverige. Södra Kvarken.* Minespærring. Advarsel.
- 1/41 *Sverige. Öregrundskærgaard.* Forbud mod Ankring.
- 20/889 *Sverige. Bottniske Bugt. Ålandshavet.* Indskrænkning i Brændetid for visse Fyr og Fyrskibe.
- 31/1245 *Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall og Gävle.* Ankringsforbud.
- 1/47 *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard.* Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 1/49 *Finland. Skärgårdshavet. Åland.* Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
- 1/107 *Tyskland. Kieler Fjord.* Undervandshindringer. Advarsel.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

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

1945

- 13/727 *Danmark. Sundet. Farvandet omkring Kronborg Pynten.* Spærret Omraade.
- 1/116 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Kabel udlagt.
- 1/117 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Kabel udlægges.
- 1/118 *Danmark. Sundet. Helsingør.* Havnearbejder. Advarsel.
- 4/454 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.
- 5/501 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.
- 1/120 *Danmark. Sundet. Helsingør* Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
- 29/1154 *Danmark. Sundet. Bellevue E.* Kapsejldsmærke udlagt.
- 26/1116 *Danmark. Sundet. Middelgrund N. t. E.* Minestrøget Omraade.
- 1/126 *Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort.* Forbudt Omraade.
- 1/127 *Danmark. Sundet. Middelgrund.* Grænser for Losseplads forandret.
- 1/128 *Danmark. Sundet. Middelgrund W.* Midlertidig Skaktsø. Fyr tændt.
- 4/438 *Danmark. Sundet. København. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten.* Fyr midlertidigt slukket.
- 1/129 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn.* Kloakledning under Udførelse.
- 1/130 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn.* Oplysning om midlertidig Ø.
- 1/131 *Danmark. Sundet. København.* Kronløb. Dybde aftaget.
- 1/132 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/133 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Tre kroner N.* Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.
- 1/135 *Danmark. Sundet. København.* Stormvarsels- og Kulingsignaler indstillet indtil videre.
- 22/940 *Danmark. Sundet. København. Langebro.* Midlertidige Passagesignaler.
- 1/136 *Danmark. Sundet. Københavns Havn.* Bøje midlertidigt udlagt.
- 1/137 *Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen.* Spærring udlægges.
- 1/138 *Danmark. Sundet. Flakfort.* Forbudt Omraade.
- 1/139 *Danmark. Sundet. Flakfort* Fyr midlertidigt nedlagt.
- 1/140 *Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb.* Forbud mod Fiskeri.
- 1/141 *Danmark. Sundet S.-lige Del.* Spærring udlagt.

- 1945**
- 28/1123 *Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*
 1/142 *Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.*
- 1/143 }
 23/976 } *Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladforskrifter.*
 25/1007 }
- 1/145 *Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.*
 1/146 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.*
 22/941 *Sverige. Sundet. Hålsingborg. Midlertidige Sømærker udlagt.*
 30/1221 }
 31/1246 } *Sverige. Sundet. Ven. Minestrøget Omraade.*
- 11/686 *Sverige. Sundet. Malmö. Bølgebryder opføres. Advarsel.*
 1/148 *Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.*
 1/149 *Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.*
 15/774 *Sverige. Sundet. Höllviken. Sejladforskrift. Oplysning om Fiskeri.*
 23/978 *Sverige. Sundet. Skanör. Sømærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.*
 1/150 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrøm gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.*
- 32/1279 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*
 16/802 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.*
- 32/1280 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetønde midlertidigt i Uorden.*
 1/155 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.*
- 4/458 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Sømærke forsvundet.*
 16/803 *Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.*
 8/603 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.*
 1/160 *Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.*
 28/1126 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*
 30/1239 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker inddraget for Eftersyn.*
 31/1248 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.*
 1/165 *Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.*
- 13/733 }
 16/804 } *Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.*
- 1/167 *Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.*
 1/168 *Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.*
 30/1240 *Danmark. Lille-Bælt. Spærret Omraade.*
 1/170 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 1/171 *Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.*
- (Se endvidere sidste Afsnit.)

1945

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 26/1117 }
 29/1200 } *Danmark. Kattegat. Raageleje N. Forbudt Omraade.*
 29/1202 }
 32/1286 }
- 2/178 *Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.*
- 2/179 *Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested. Radiofyr midlertidigt nedlagt.*
 32/1287 *Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.*
 2/182 *Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.*
 1/176 *Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.*
 2/184 *Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærning udlagt. Sejl-anvisning. Advarsel.*
- 24/1021 *Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Lystønde midlertidigt slukket.*
 29/1160 *Danmark. Kattegat. Odden Kirke W. Minefare.*
 2/185 *Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.*
 16/806 *Danmark. Kattegat S.-lige Del. Samsø E. Spærret Omraade.*
 24/1022 *Danmark. Kattegat. Sejro Fyr NW. t. N. Vragvager i Uorden.*
 17/827 *Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning kan ikke forventes at være i Orden. Advarsel.*
- 25/1069 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Fyr og Taagesignaler.*
 2/198 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 2/201 *Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.*
 2/203 *Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.*
 29/1161 *Danmark. Kattegat. Oplysning om Gerrild Fyr.*

- 1945
- 2/204 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/205 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Dybde i Sejløb midlertidigt aftaget.
- 2/206 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
- 17/829 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib midlertidigt inddraget. Vintersømærke udlagt.
- 22/944 Danmark. Kattegat. Hals Barre S. Muldbjærg Grund. Sømærke i Uorden.
- 2/211 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/212 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr midlertidigt forandret.
- 2/213 Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
- 2/214 Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.
- 2/366 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 7/661 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr slukket indtil videre.
- 2/217 Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
- 30/1224 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespæringer fjernet. Farlige Omraader.
- 20/898 Sverige. Kattegat. Halmstad. Ringenäs. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
- 2/222 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
- 2/223 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/224 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/226 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Læmole opføres.
- 2/227 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.
- 24/1023 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Havnearbejder. Pæl knækket. Advarsel.
- 2/229 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 2/231 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
- 2/232 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 2/233 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/237 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 2/241 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.
- 29/1204 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.
- 2/244 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Sunket Pram.
- 2/243 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 16/807 Danmark. Skagerrak. Skagen NW. Spærret Omraade.
- 2/245 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.
- 3/413 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/248 Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.
- 24/1025 } Sverige. Skagerrak. Minestrøget Rute.
- 30/1225 }
- 31/1254 Sverige. Skagerrak. Skärhamn og Grebbestad. Midlertidige Radiofyr.
- 2/249 Sverige. Skagerrak. Fyrskib udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 26/1080 Norge. Oslofjord. Landminor. Advarsel.
- 24/1000 Norge. Skagerrak. Kristianssand S. Melding ved Anløb.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1945
- 25/1058 Grønland W.-Kyst. Færingehavnen. Sätut. Fyr midlertidigt fjernet.
- 25/1059 Grønland W.-Kyst. Godthaab Anduvning. Koekøerne. Midlertidigt Fyr opført.
- 19/870 Norge. Hordaland. Huftarøy N. Grøningsosen. Mineomraade.
- 19/871 Norge. Hordaland. Bømmeløy W. Mineomraader.
- 22/948 } Danmark. Hanstholm. Oplysning om Fyr, Taagesignal og Signalstation.
- 23/970 }
- 2/291 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
- 2/292 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
- 2/295 Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
- 2/296 Danmark. Fano Bugt. Spærrede Omraader.
- 2/297 Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.
- 31/1256 Danmark. Graadyb gravede Rønde. Sandforskydning.
- 2/299 Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 14/757 Danmark. Graadyb. Lystønde sunket.
- 2/300 Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.
- 2/301 Danmark. Fano. Fano Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/303 Danmark. Manø W. Sømærke midlertidigt udlagt.
- 2/304 Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.
- 2/305 Lister Dyb. Røms—Sild. Forbud mod Ankring.

(Se endvidere sidste Afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1945
21/918 } *Færøerne.* Fyr atter tændt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1945
3/418 } *Skagerrak. Nordøen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
2/309 }
5/494 }
Danmark.
2/310 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
2/311 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
2/312 Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.
2/313 Nødmeldinger fra Skibe.
25/1061 Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse. Indberetning om drivende Miner og andre Farer for Sejladsen.
25/1062 Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
2/314 }
2/315 }
2/316 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
2/317 } *danske* Farvande.
2/318 }
2/319 }
2/320 }
28/1130 }
2/323 } *Kattegat. Skagerrak. Nordøen. Jyllands Kyst.* Mineomraade.
2/324 }
22/955 }
23/980 } Oplysning om Afmagnetiseringsanlæg.
24/1006 }
31/1269 }
28/1138 Politibekendtgørelse om Forbud mod Sejlads paa *Flensborg Fjord*.
27/1118 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *danske* Farvande.
28/1140 } Bestemmelser vedrørende Udlevering af Sejlanvisninger samt om Anmeldelse af Sejlads
32/1292 } til Udlandet.
24/1015 Midlertidig Bekendtgørelse om Mønstring af Skibsmandskab.
30/1238 Bekendtgørelse angaaende Benyttelse af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer.
26/1109 Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.

Norge.

2/328 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.

Storbritannien.

22/951 } Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det *britiske* Admiralitet.
25/1052 }

Sverige.

2/332 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
2/333 *Neutralitetslobet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
24/1016 Forskrifter vedrørende Søfarten indon for *svensk* Kystfarvand. Miner.
25/1072 *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse Havneomraader.
2/342 *Falsterbokanalen.* Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
2/343 *Falsterbokanalen.* Søfartakontrol.
2/344 *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodsstationer oprettet.
2/347 *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
2/348 }
8/613 } Midlertidige Lodsfarvande.
24/1007 Indskrænkning i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse *svenske* Fyr og Fyrskibe.
2/350 } Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
19/873 Opmaalingarbejder 1945. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
25/1073 Bestemmelser vedrørende Passage af Skibe, der er beskæftiget med Minestrygning.
29/1195 *Sundet, Kattegat og Skagerrak.* Minofrie og minofarlige Omraader.
31/1270 Bestemmelser for Skibsfarten.
31/1271 Bestemmelser angaaende Udlevering af Kursanvisninger og Anmeldelse pr. Radio af Ankomst til Havn.

**Efterretninger om danske Havne og Broer angaaende Dybdeforringelser
paa Grund af Tilsanding o. lign.**

1945.	1945.
2/225 <i>Aalborg Portland-Cementfabrik.</i>	1/158 } <i>Korsør.</i>
2/197 <i>Aarhus.</i>	8/602 } <i>Lundeborg.</i>
8/604 <i>Aarøsund.</i>	7/554 <i>Lundehøje.</i>
12/700 <i>Aaso Bro.</i>	6/516 <i>Maarup.</i>
1/156 <i>Agersø.</i>	12/706 <i>Mellerup.</i>
12/712 <i>Agger Tange Bro.</i>	12/708 <i>Mommark.</i>
12/711 <i>Amtoft Bro.</i>	1/172 <i>Mullerup.</i>
32/1288 <i>Anholt.</i>	1/157 <i>Nibe.</i>
9/630 <i>Asaa.</i>	2/229 <i>Nyborg.</i>
5/485 <i>Assens.</i>	1/159 <i>Nykøbing S.</i>
16/786 <i>Avdebo Anlægsbro.</i>	10/651 <i>Nyord.</i>
1/8 <i>Bagenkop.</i>	8/601 <i>Oms.</i>
9/622 <i>Bakkerne Baadehavn.</i>	1/162 <i>Reersø.</i>
5/484 <i>Ballen Bro, Fyn.</i>	10/648 <i>Ringkøbing.</i>
5/484 <i>Ballen, Fyn, Bro.</i>	7/565 <i>Ristinge Bro.</i>
6/532 <i>Birkholm.</i>	10/650 <i>Rungsted.</i>
10/647 <i>Bisserup Bro.</i>	14/744 <i>Rødby Havn.</i>
16/785 <i>Bjørnø Landingsbro.</i>	29/1145 <i>Skagen.</i>
2/188 <i>Bregner.</i>	2/215 <i>Skive.</i>
5/491 <i>Dover Odde Anlægsbro.</i>	2/234 <i>Skuldelev Bro.</i>
7/562 <i>Ejerslev Udskibningssted.</i>	7/557 <i>Sletten.</i>
7/566 <i>Esbjærg.</i>	1/123 <i>Spodsbjærg.</i>
6/529 <i>Espergærde.</i>	16/784 <i>Sundby Tovbane, Limfjorden.</i>
10/661 <i>Feggesund Bro.</i>	7/563 <i>Savby.</i>
16/790 <i>Fladbjærg Bro.</i>	20/896 <i>Sælviq Bro.</i>
2/210 <i>Frederikshavn.</i>	10/654 <i>Sønderborg.</i>
11/672 <i>Gilleleje.</i>	8/605 <i>Taarbæk.</i>
16/789 <i>Grenaa.</i>	1/125 <i>Tejn.</i>
20/891 <i>Gronsvund (Borgsted) Færgebro.</i>	8/589 <i>Torsminde Slusehavn.</i>
1/153 <i>Guldborg, Lolland.</i>	2/293 <i>Tyborøn.</i>
9/627 <i>Hadsund.</i>	25/1071 <i>Urne.</i>
8/607 <i>Havnø Anlægsmole.</i>	1/154 <i>Varde.</i>
1/189 <i>Hejlsminde.</i>	20/901 <i>Vesterø, Læsø.</i>
25/1031 <i>Helsingør.</i>	12/710 <i>Vilsund Anlægsbro.</i>
2/246 } <i>Hirtshals.</i>	2/236 <i>Æbelø.</i>
17/814 } <i>Holbæk.</i>	7/559 <i>Ærøskøbing.</i>
2/183 <i>Hornbæk.</i>	1/164 <i>Ørødde Bro.</i>
7/578 <i>Humblebæk.</i>	2/235 <i>Østerby, Læsø.</i>
1/122 <i>Hundested.</i>	2/218 <i>Øster-Hurup.</i>
2/180 <i>Kastrup Skibsbro.</i>	2/208
9/623	

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 13'	11° 29'				Skfh.	1284	1944
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.	<i>Drejø</i> (Galease).	1204	1943
56° 04',7	11° 15',5	10	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Dejro</i> (M/Galease).	810	1945
56° 06'	11° 16'				Uvh. Forg. efts.	930	1944
56° 09',7	11° 18',6		El. hv.	103, 102, 100.	<i>Utviken</i> (Dampsk.). M. og Skorsten o. V.	811	1945
56° 10'	11° 11'				<i>Minna</i> (Dampsk.). PD.	403	1945
56° 07'	11° 11'				Uvh.	735	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 07'	11° 08'					805	1945
56° 06',5	11° 06',5					879	1945
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.	<i>Maja</i> (M/Galease).	575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.	<i>Louise</i> (M/Jagt).	575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.	<i>Fortuna</i> (M/Skib).	575	1944
56° 01',7	10° 58',7		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	103, 102, 100.	M. o. V. <i>Absalon</i> (Fyr- inspektionssk.).	461	1945
56° 00'	11° 03'				Skfh.	1285	1944
55° 59½'	11° 04½'				(Luftfartøj).	667	1945
55° 57',3	11° 02',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.		<i>Lopra</i> (M/Skib).	668	1945
55° 46'	11° 13'				(Luftfartøj). Forg. efts.	931	1944
55° 44',4	11° 03',9		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	141, 103, 140.	<i>Erna</i> (M/Skonnert). o. V.	776	1945
55° 50',8	11° 12',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 53',1	11° 04',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 50½'	10° 55',7				Uvh.	826	1945
55° 48',1	10° 53',9		El. r. + Vgv. 1 Fl., WSW. f. Vg.	141, 140, 103, 100.	<i>Kaiser</i> (Tysk Trans- portsk.). M. o. V.	486	1945
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943
55° 44',6	10° 36',5	10,0			<i>Rita</i> (Dampsk.).	1388	1943
55° 44',2	10° 33',9	4,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 141, 125, 100, 180.	<i>Anna</i> (Skonnert).	1257	1944
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Elsa</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	1624	1943
55° 43',8	10° 10,1				(Stenfiskerfartøj). Forg. efts.	2309	1940
55° 44',4	10° 12',3	1			(Luftfartøj).	738	1945
55° 48',5	10 28,1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.	<i>Minde</i> (M/Galease).	1373	1942
55° 51',5	10° 30',1	2½	Vgv. 1 Fl. SW. f. Skfh.		(Luftfartøj).	714	1945
56° 09',0	10° 13',1		Ved Vragets NE.- Ende: Vgv. 2 Fl. Ved Vragets SW.- Ende: Vgv. 1 Fl.		o. V.	769	1945
56° 06',9	10° 28',0				Uvh.	1251	1945
56° 05½'	10° 38'				(Tysk Transportsk. + 2 Torpedojagere) PD.	882	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100. 112, 103, 102, 100.	<i>Ragnhild</i> (M/Tjalk). <i>Odin</i> (M/Kuf). ned- sprængt til i Flugt med Havbunden.	1620	1941
55° 59',7	10° 46',0					920	1944
56° 00',0	10° 49',5	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.	<i>Freja</i> (Fiskerkutter). (Luftfartøj). <i>Bundekuh</i> (Trawler).	755	1945
56° 08',4	10° 52',0					1193	1943
56° 12 ¹ / ₂ '	10° 56 ¹ / ₂ '					812	1945
56° 20',0	11° 04',3					1429	1942
56 ¹ / ₂ '	11°				<i>P D. Imellem For- næs og Gerrild.</i> M. o. V.	535	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.	<i>Jørgen</i> (Dampsk.). <i>Hansyssel</i> (Jagt). Forg. eft.	504	1943
56° 35'	11° 00'					1657	1942
56° 36',8	11° 06',1	11,5	Jspir. r. + Vgv. i Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100. 102, 100.	<i>Anø</i> (M/Skib). <i>Erich Ohlrogge</i> (Dampsk.). 2. M. o. V.	1466	1941
56° 43',0	11° 02',4					1009	1943
56° 39'	10° 55',7		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.	<i>Jytte</i> (M/Skib). <i>Peter v. Danzig</i> (Dampsk.).	992	1944
56° 45',9	10° 54',1					689	1944
56° 37',8	10° 46',2				<i>Elly</i> (M/Skib). M. o. V. Rundholt, tilsynela- dende fast i Bun- den.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8					1763	1943
56° 42',5	10° 26',5	c. 1	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Nordstjernen</i> (M/Skib)	861	1945
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	<i>Zephyr</i> (Skonnert). Nedsprængt til i Flugt med Hav- bunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.	<i>Jutlandia</i> (Kutter). 2 Vg., forg. eft.	883	1942
56° 40',6	11° 33',3					1115	1945
56° 35',3	11° 27',9					595	1943
56° 47',0	11° 10',5					440	1944
56° 50',4	11° 10',0					777	1945
56° 50',5	11° 07',8		Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	Forg. eft. <i>Hecksey</i> (M/Skib). <i>Bogø</i> . M. o. V.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8					404	1945
56° 50',5	11° 21',2					1290	1945
56° 50',5	11° 23',1					509	1944
56° 50',1	11° 23',6		El. r. + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	102, 100.	<i>Gerda</i> (M/Skonnert). 3 M. o. V.	692	1945
56° 50',6	11° 27',0		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	(<i>Tysk</i> Ministr.).	1657	1944
56° 49',9	10° 43',9		Jspir. hv. + Vgv. i Fl. SW. f. Vg.	102, 100.	<i>Svanen</i> (M/Galease). M. o. V.	1077	1944
			Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.			
56° 36',2	11° 48',5		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	2 Vg. 3 Vg. (1 Vg. o. V.). <i>Hartmut</i> (Køleskib). o. V.	863	1945
56° 35',0	11° 40',0					791	1945
56° 51',8	10° 37',0					1441	1944
56° 51',4	10° 41',1	1	1 mindre Vager		(antagelig et mindre Skib).	1129	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 51',5	10° 41',4		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		<i>Dorthea af Korsør</i> (M/Galease).M.o.V.	967	1945
56° 52',2	10° 41',4	1—2	Bøje m. hvidt Flag			1222	1945
56° 52',2	10° 48',8		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	510	1945
56° 52',8	10° 47',0		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	102, 100.	(<i>Tysk</i> Vagtskib [Træ- skib]).	1130	1945
56° 53',0	10° 31',0					1677	1944
56° 53',7	10° 31',6		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Wuri</i> (Transportsk.). o. V. Vinterafm.	536	1945
56° 53',8	10° 30',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Britannic</i> (Dampsk.). o. V. Vinterafm.	537	1945
56° 55',0	10° 26',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Lise</i> (M/Galease). M. o. V.	1078	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5	Vglt. To-Blk. 10 ^s . +Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 102, 100.	<i>Gotfr. Bauerne</i> (Dampsk.).	1024	1942
56° 58',5	10° 52',0					970	1942
57° 01',	10° 44',				<i>Skandia</i> (Kutter). o. V.	1460	1942
57° 01',5	10° 43',	1¾			Uvh. Formentlig identisk med oven- nævnte Vrag af Kut- teren <i>Skandia</i> .	895	1945
57° 10',5	10° 47',0			101.	<i>Emma Marie</i> (Kvase).	1868	1943
57° 10',6	10° 46',0				o. V.	864	1945
57° 11',1	10° 46',5		El. r.		(Dampsk. 8 000 ts), sandsynligvis <i>Tü- bingen</i> af <i>Hamburg</i> .	1162	1945
57° 12',	10° 44',				Luftfartøj.	411	1945
57° 15',5	10° 50',8				o. V.	1468	1943
57° 16',4	10° 33',2				<i>Anna Peters</i> (<i>Tysk</i> Mineskib). c. 200 m fra Land.	560	1945
57° 16',5	10° 38',2		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	<i>Victoria</i> (Kutter).	329	1943
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.	<i>Freden</i> (Fiskerkut- ter).	601	1942
57° 25',2	10° 35',6				(Dampsk.). o. V.	830	1945
57° 25',5	10° 33',8		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Gisela</i> (Vandb.).	997	1945
57° 26',	10° 33',				(<i>Tysk</i> Trawler) <i>Frederikshavn Ve- stre-Inderhavn</i> .	998	1945
57° 27',5	10° 46',2			101.		780	1941
57° 29',	10° 48',				<i>Nordpilen</i> (Fisker- kutter).	561	1944
57° 29',9	10° 37',5				(Luftfartøj).	1844	1943
57° 33',	10° 57',				<i>Esperance</i> (Fisker- kutter).	410	1945
57° 36',7	11° 03',0	10		101.	Uvh.	1510	1940
57° 39',0	10° 45',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101, 100, 92.	<i>Hamm</i> (Dampsk.). Vinterafm.	543	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
57° 40',8	10° 41',4		Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	<i>Rygja</i> (Dampsk.). o. V.	1131	1945
57° 42'	10° 54'					1482	1940
57° 43',5	10° 37',0				o. V.	1542	1944
57° 47'	10° 58',5				<i>Heddernheim</i> (Dampsk.).	1181	1940
57° 20',5	11° 13',0		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Grete</i> (M/Galease). M.	1621	1944
57° 08',5	11° 15',5		Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.		o. V. <i>Helga</i> (Skonnert). M.	1419	1944
56° 24'	12° 31'					1720	1941
56° 33',0	12° 54',6					781	1944
56° 37',2	12° 16',0					862	1945
57° 46',5	11° 22',0					1499	1944
Limfjorden.							
57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		(2 Fiskerkuttere).	846	1944
57° 03',6	9° 55',6		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Tysk</i> Forpostskib Nr. 901.	1201	1945
56° 45',2	9° 10',5				(Luftfartøj).	1579	1944
Skagerrak.							
57° 32'	9° 50'				Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'	11,4				1590	1941
Nordseen.							
56° 52',5	7° 45',0		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	<i>Edm. Hugo Stinnes</i> (Dampsk.). o. V.	1681	1944
56° 22',2	8° 02',1					1140	1940
55° 59',7	8° 07'				<i>Katrine</i> (Kutter).	830	1944
55° 31',8	7° 52',2				<i>Molly</i> (Kutter).	1128	1944
55° 29',5	8° 13',3				<i>Gratia</i> (Kutter). M. o. V.	851	1944
55° 27'	8° 10'		Vgv. 2 opadv. Ko- ste ved Pladsen.		<i>Ingrid</i> (Kutter). Forg. efts.	692	1944
55° 27',1	8° 11',4				<i>Margrethe</i> (Kutter).	2977	1940
55° 25',8	8° 14',8		Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	(tysk Trawler). o. V.	751	1945
55° 28',3	8° 23',3				Tørt ved Lavvande.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4		Stage.		<i>Dagmar</i> (Fiskerfar- tøj).		
55° 26',1	8° 19',8				<i>Josse</i> (Kutter). M. o. V.	1411	1944
55° 18'	8° 15'	2,5	Grøn Bøje.		<i>Jyrma</i> (Kutter).	765	1942

I. Østersøen.

1273. Danmark. Stevns Fyr ESE. Vrag afmærket.

Position. c. 55° 14',7 N. 12° 36',8 E., c. 6 Sm 117° fra *Stevns Fyr*.

Detaller. Et Vrag, af hvilket en Mast rager c. 1 m op over Vandet, medens en anden Mast naar op til c. 1,5 m under Vandoverfladen, er sunket i 25,5 m Vand paa ovennævnte Plads. Vraget er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 75 m SW. for Vragets Mast.

1274. Danmark. Bornholm. Rønne. Fare ved Opankring i Indløbet til Havnen. Advarsel.

Position. Rønne Havn: c. 55° 06' N. 14° 42' E.

Detaller. Da det har vist sig, at tyske Krigsfartøjer, der i Maj Maaned forlod Rønne Havn, forinden havde udkastet forskellige farlige Sprængladninger i Havnebassinerne (Dybvandsbomber, magnetiske Miner, Granater m. m.), har man fra Havnens Side søgt at rense Bassinerne derfor.

Arbejdet er blevet udført med Dykker, og man anser det nu for sandsynligt, at selve Havnebassinerne er rene for farligt Sprængstof, hvorimod det ikke med fuldstændig Vished kan godtgøres, at dette ogsaa er Tilfældet med Indløbet til Havnen. Man maa derfor anse det for at være forbundet med Fare at ankre i Indløbet til Rønne Havn, og saadan Opankring bør saa vidt muligt undgaas.

1275. Danmark. Bornholm. Rønne Redningsstation. Motorredningsbaad atter i Orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/931 1945 udgaar.

Position. c. 55° 06' N. 14° 42' E.

Detaller. Den til Rønne Redningsstation hørende Motorredningsbaad er atter i Orden.

1276. Sverige. Öland W.-Kyst. Färjestaden Indsejling. Oplysning om Dybde.

Position. c. 56° 39',1 N. 16° 27',5 E.

Detaller. Dybden i Indsejlingsrenden til *Färjestaden* er aftaget til 4,3 m.

(U. f. s. Nr. 32/2066. Stockholm 1945.)

1277. Sverige. Bottnisko Bugt. Piteå Indsejling. Leskär Fyr forandret.

Position. c. 65° 08' N. 21° 38' E.

Detaller. Leskär Fyr lyser nu som følger:

1. Grønt i Pej. fra 10° til 15°.
2. Grønt i — - 15° - 57° (uforst.).
3. Hvidt i — - 57° - 68° (uforst.).
4. Rødt i — - 68° - 80° (uforst.).

Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys.

(U. f. s. Nr. 32/2061. Stockholm 1945.)

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

1278. Danmark. Sundet. Københavns Frihavn. Vrag afmærket.

Position. 55° 42' (02") N. 12° 36' (13") E., ved *Københavns Frihavns Østkaj*, c. 15 m S. for *Skur 4-5*.

Detaller. En Bugserbaad er sunket ved *Frihavns Østkaj* paa ovennævnte Plads. Vraget, der snarest vil blive fjernet, ligger langs Kajen; mindste Dybde over det er c. 2 m. Vraget er afmærket med en grøn Vager, paa hvilken der om Natten anbringes en grøn Lanterne.

1279. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1125 1945.

Position. c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

Detaller. Ved Opmaalingen den 26. Juli 1945 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 5,0 m i Midten af Renden og 2,9 m i W.-Siden af Renden.

1280. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejre Lys- og Fløjtetønde midlertidigt i Uorden.*Position.* c. 55° 04',2 N. 11° 18',4 E.*Detaller.* Vejre Lys- og Fløjtetønde er midlertidigt i Uorden.**1281. Danmark. Store-Bælt. Korsør WSW. Ankerplads.***Positioner.* a) 55° 18' 42" N. 11° 02' 30" E.

b) 55° 19' 36" N. 11° 04' 30" E.

c) 55° 18' 06" N. 11° 05' 18" E.

d) 55° 17' 30" N. 11° 03' 30" E.

Detaller. En Ankerplads er oprettet i Omraadet, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.*Kort* Nr. 143, 142 og 140. Rutekort 140.

(N. t. M. Naveam Nr. 129. London 1945.)

1282. Danmark. Store-Bælt. Nyborg. Fyr forandret.*Tidligere E. f. S.* Nr. 9/429 1941.*Position.* 55° 18' (23") N. 10° 47' (40") E.*Detaller.* Nyborg Havn Fyr, paa Vesterhavns Ydermoles Hoved, er forandret fra at vise gult, fast Lys til at vise gult Lys med En-Formørkelse hver 3^s.*Kort* Nr. 140.*Publikationer.* Havnelods, Side 157 (Tillæg 3). Fyr.-Fort. Nr. 513.**1283. Danmark. Lille-Bælt. Skanseodde NE. t. E. Oplysning om Vrag.***Tidligere E. f. S.* Nr. 21/922 1945.*Position.* c. 55° 35',2 N. 9° 51',6 E., c. 3½ Sm 60° fra Skanseodde.*Detaller.* Vraget af den tyske Undervandsbaad ligger sunket i 20 m Vand paa ovennævnte Plads. Over Vraget er mindst 15 m Vand.**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1284. Danmark. Kattegat. Østerrønden. Lystønder udlagt.***Positioner.* 1. 56° 15' N. 12° 15' E.

2. 56° 37' 30" N. 12° 15' E.

3. 56° 45' N. 12° 00' E.

4. 56° 51' N. 11° 48' E.

5. 57° 22' 18" N. 11° 33' 30" E.

Detaller. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, er udlagt paa hver af ovennævnte 5 Pladser.*Kort* Nr. 101, 102 og 100. Rutekort 100.

(N. t. M. Naveam Nr. 152. London 1945.)

1285. Danmark. Kattegat. Læsø Trindøl N. Lystønde udlagt.*Position.* 57° 31' 06" N. 11° 15' 36" E.*Detaller.* En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.*Kort* Nr. 101 og 100. Rutekort 100.

(N. t. M. Naveam Nr. 153. London 1945.)

1286. Danmark. Kattegat. Raageleje N. Forbudt Omraade. Advarsel.*Tidligere E. f. S.* Nr. 26/1117, 29/1200 og 29/1202 1945.*Position.* c. 56° 10' N. 12° 07' E.*Detaller.* Da der under Udkastning af Ammunition og Sprængstof er drevet en Del af det udkastede uden for det i tidligere E. f. S. nævnte forbudte Omraade, maa der i Omraadets Nærhed paaregnes at bestaa en vis Risiko ved Ankring og Fiskeri.

1287. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.*Tidligere E. f. S.* Nr. 29/1159 1945.*Position.* c. 55° 56' N. 11° 50' E.*Detaller.* Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 27. Juli 1945 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.**1288. (T). Danmark. Kattegat. Anholt Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 4/442 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 42',9 N. 11° 30',7 E.*Detaller.* Dybden i Indsejlingen til *Anholt Havn* er midlertidigt aftaget. Dybden er nu 3,4 m i Indsejlingens Midte, aftagende til 2,9 m ved det N.-lige og 3,3 m ved det S.-lige Molehoved.

(Se Tillæg.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1289. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigationsefterretninger (navigational warnings).***Detaller.* Over Kyststationerne *Lyngby* og *Blaavand* udsendes saavel radiotelegrafiske som radiotelefoniske Navigationsefterretninger, der indtil videre hovedsageligt omfatter:

1. Pludselige og uventede Forandringer i Fyrbelysningen saavel paa Land som paa Søen,
2. Inddragning af Fyrskibe,
3. Inddragning af Lystønder i Hovedfarvandene,
4. Vrag, der maa anses at være farlige for Sejladsen og
5. Sejlanvisninger.

Visse Meddelelser gives undertiden ogsaa i *Pressens Radioavis*.

A. Radiotelegrafiske Efterretninger udsendes paa Frekvens 500 kc/s (600 m) over begge Kyststationer i den første Tavshedsperiode efter Modtagelsen og derefter i Tilknytning til Trafiklisterne til følgende Tider

a) over *Lyngby Radio*:

1. April—30. September: Kl. 1100, 1900 og 2300 G. M. T.

1. Oktober—31. Marts: — 1100, 1500 og 2300 —

b) over *Blaavand Radio*:

hele Aaret Kl. 0130 og 1330 G. M. T.

Efterretningerne, der er affattet i klart, *engelsk* Sprog og indledes med Ordene „navigational warning“, udsendes fra hver Kyststation i 3 Døgn, saafremt de ikke er annulleret inden dette Tidsforløb. En Efterretning, der efter 3 Døgns Forløb stadig er i Kraft, udgaar saaledes af de ordinære Udsendelser, men vil paa Forespørgsel fra Skibene blive udsendt mod Betaling af det herfor fastsatte Gebyr.

B. Radiotelefoniske Efterretninger udsendes

1. i klart,
- dansk*
- Sprog over Kyststationer
- Lyngby*
- og
- Blaavand*
- paa Frekvenserne

Lyngby:	1595 kc/s (188,1 m).
Blaavand:	1736 kc/s (172,8 m).

Efterretningerne udsendes i den første Tavshedsperiode efter Modtagelsen og derefter til følgende Tider:

a) over *Lyngby* Kl. 1103, 1703 og 2303 G. M. T.b) over *Blaavand* — 1003, 1603 og 2003 —

Udsendelserne sker ialt 4 Gange (eet Døgn) fra hver Station, medmindre Meddelelsen forinden dette Tidsforløb er annulleret.

2. Som ovenfor nævnt udsendes visse Meddelelser til Skibsfarten ogsaa i
- Pressens Radioavis*
- til de for denne bestemte Tider.

Publikationer: Danske Lods I, Side 110 og 111.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1290. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. t. N. Vrag.

Position. c. 56° 50',5 N. 11° 21',3 E., c. 9 Sm 326° fra *Anholt Havn Fyr*.

Detaller. Det forenede Dampskibsselskabs Skib *Bogø* er sunket i c. 12 m Vand paa ovennævnte Plads.

1291. Danmark. Kattegat. Skagen. Lodsmotorskib atter paa Station.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1203 1945 udgaar.

Position. c. 57° 45' N. 10° 40' E.

Detaller. Lodsmotorskibet *Skagen* har efter afsluttet Eftersyn atter indtaget sin Station ved *Skagen*.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1292. Danmark. Bestemmelser vedrørende Udlevering af Sejlanvisninger samt om Anmeldelse af Sejlads til Udlandet. Rettelse til E. f. S. Nr. 28/1140 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1140 1945.

Detaller. Til ovennævnte E. f. S er kommet følgende Rettelser:

1. Afsnit II, Punkt 1 b:

„*Korsør: Havnegade 4*“ rettes til: „*Korsør: Jernbanegade 4*“.

2. Afsnit II, Punkt 1 b:

„*Frederikshavn: Havnen, Telefon 374*“ rettes til: „*Frederikshavn: Havnen, Telefon 347, Lokal 7*“.

3. Afsnit II, Punkt 3 b:

„*Signalet O. L. 1.*“ rettes til: „*Signalet: K. I. P.*“

4. Afsnit II, Punkt 4 b:

„*Signalet O. L. 1.*“ rettes til: „*Signalet: K. I. P.*“

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



Over There

vil man snart begynde at afskibe
Esso Benzin og Esso Motor Oil.
Lidt vil efterhaanden blive til meget.

DET DANSKE PETROLEUMS AKTIESELSKAB

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/S

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone»

Telefon Central 12057

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

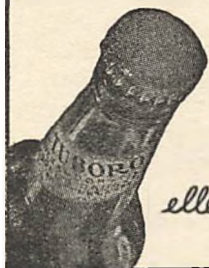
MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

TUBORG



GRØN
eller
RØD

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 30

FREDAG 10. AUGUST 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

PASSAGER-MOTORSKIBET »ØSTBORNHOLM«
MINESPRÆNGT

Østbornholmske Dampskibsselskabs Motorskib »Østbornholm« er i Tirsdags minesprængt og sunket ved den skaanske Sydvestkyst ca. 2 Sømil Syd for den sydlige Indsejling til Falsterbokanalene. Skibets Fører, Kaptajn I. M. Clausen, Neksø, savnes, og to andre ombordværende blev saaret.

Som bekendt blev »Østbornholm« under Oplægning i Neksø Havn den 7. Maj i Aar sænket under det russiske Luftangreb. Senere hævdede Svitser Skibet, og efter en midlertidig Reparation i Neksø var det nu under Bugsering af Svitser Bugserbaad »Bien« paa Vej til Aalborg Værft for fuldstændig Reparation, da Ulykken skete. Det er sandsynligt, at »Bien«, som er afmagnetiseret, har passeret hen over Minen, som først blev bragt til Eksplosion, da »Østbornholm«, som ikke er afmagnetiseret, passerede hen over den. Minen ramte Agterskibet, og »Østbornholm« begyndte straks at synke. Det lykkedes Bugserbaaden »Bien« at redde Besætningen med Undtagelse af Kaptajn I. M. Clausen, der maa formodes at være dræbt ved Eksplosionen. En Passager og en af Besætningen blev saaret.

Kaptajn I. M. Clausen, der var Bornholmer og ca. 50 Aar gammel, blev ansat som Styrmand i Østbornholmske Dampskibsselskab i 1930, og siden 1937 var han Skibsfører i Selskabet. Som bekendt havde han under Besættelsen som Fører af Damperen »Carl« været meget aktiv i at bringe Ledere af Modstandsbevægelsen frem og tilbage mellem Danmark og Sverige, befordre Ammunition og hjælpe Flygtninge.

SØMANDSMISSIONERNES LANDSINDSAMLING

Under Dronningens Protektion foretager Dansk Sømandsmission i fremmede Havne og Indenlandsk Sømandsmission i Dagene 6.—11. August en Landsindsamling til Støtte for de to Organisationers Formaal. Af hvad der maatte indkomme, skal Dansk Sømandsmission have den største Andel og Indenlandsk Sømandsmission kun en mindre Del. I Hull, Hamburg og Danzig søger man de derværende bombarderte Sømandskirker genrejst samtidig med, at man vil istandsætte de paa andre Steder alvorligt beskadigede Kirker med Præsteboliger, Læsestuer m. m. Samtlige danske Biskopper har anbefalet Landsindsamlingen. I Betragtning af Sømandsmissionens store og nyttige Arbejde saavel her hjemme som i Udlandet er der al mulig Grund til at støtte denne Landsindsamling.

FRAGTBERETNING

I Ugens Løb er de med megen Interesse imødesete Fragter for Jernmalm fastsat af U. M. A. og til Eksempel bliver Raten Oxeløund/Grangemouth 30/6 for Skibe op til 3500 Tons og 25/- for Tonnage op til 7.500 Tons. Større Tonnage faar Rater i Forhold hertil. Fra Narvik til Grangemouth er Raterne 27/9 resp. 23/6 og proportionalt for Baade over 7.500 Tons. Nogle danske Baade har været placeret i denne Fart,

og saavidt vi forstaaer, maa Raterne siges at være ganske tilfredsstillende, kun er det et betydeligt draw back, at Ekspeditionerne i Lossehavnene er saa usikre og til Eks. betinger U. M. A. en saa lav Losserate som 500 Tons pr. Dag.

Paa de oversøiske Markeder er der stadig en betydelig Tonnageknaphed, og Befragterne er til Eks. haardt presset for Tonnage for Malm fra Ny Calcedonien, Indien og Afrika til U. S. A., ligesom Argentina rapporterer Tonnageknaphed for Korn og Stykgods til Vestkysten af Sydamerika og det Karibiske Hav. En Del Tonnage er nu sat ind med Kul fra U. S. A. til Europa, og disse Transporter bidrager yderligere til Tonnageknapheden oversøisk. Af U. M. A. Rater kan vi nævne 75/- for Jordnødder, Dakar/Nordfrankrig, 67/6 for Svovlkis Cypren/Nordfrankrig el. Belgien. Videre kan nævnes Ammoniumsulfat U. K./Calcutta 107/6, Korn Canada el. U. S. A./Persiske Bugt til \$ 30 og Oliekager Gulfen/Antwerpen 95/- pr. Ton.

En Del dansk Tonnage er i den senere Tid placeret for Træ og Cellulose fra Østersøen til U. K. til U. M. A. Rater og terms, men desværre ser det ud til, at der i mange Tilfælde maa paaregnes meget daarligere Ekspeditioner i de engelske Havne paa Grund af Congestion. En Del dansk Tonnage er stadig placeret i Trælastfarten Sverige/Danmark, og der paaregnes indsat yderligere Tonnage for August og September Afskibninger til Danmark. Fragtraterne er endnu ikke fastsat, saaledes at Rederierne gennemgaaende har maattet akceptere en foreløbig à Conto Afregning efter Kr. 100 per Std. med fri Losning. Ligeledes staaer Demurrageraterne hen i det uvisse, indtil U. M. A. Raterne herfor offentliggøres, hvilket hidtil har bevirket en Del ekstra Ulejlighed og Usikkerhed med Hensyn til det endelige Resultat. — Ekspeditionerne i de danske Havne har været meget daarlige for Trælastløsningen, og Mandskabsmangel har i flere Tilfælde bevirket, at Skibene har maattet vente Dage, før Losningen har kunnet paabegyndes, hvilket igen er resulteret i betydelige Demurragebeløb.

Paa det hjemlige Brændselsmarked kan der ikke siges at have været større Aktivitet udover maaske nogle flere Ladninger Tørv og Brunkul for de helt smaa Skibe, men da en Del Tonnage har kunnet placeres udenrigs, har det bevirket, at Raterne for Skibe i Størrelsen 500/1000 Tons i den sidste Tid er strammet noget, ligesom Raterne for den større Tonnage antagelig maa følge efter. Ifølge de seneste Meddelelser er de danske Kulkøb i Polen nu i Orden, og man venter med største Interesse nærmere Meddelelse om Kvantiteternes Størrelse, samt hvornaar de første Afskibninger kan finde Sted. Saafremt disse Ladninger skal afskibes i mindre Tonnage i Lighed med Ladningerne til Sverige, vil dette næppe heller kunne undgaa at paavirke Beskæftigelsesmulighederne for Smaaskibstonnagen herhjemme i gunstig Retning. Der søges stadig Smaaskibe for en Del Træladninger fra Sydsverige til Danmark, men kun ganske faa Partier er endnu befragtet, idet nogle af de største Befragtere holder ud for Tonnage til 10 pCt. under de svenske Minimalrater, til hvilket det dog vistnok ikke er lykkedes at finde Tonnage, idet Skibene foretrækker at søge at holde sig beskæftiget indenrigs fremfor at tage de temmelig daarlige svenske Tarifrater.

Bekendtgørelse angaaende Skibsmandskabets Opholdsrum m. v.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har den 1. August 1945 fastsat nærmere Forskrifter angaaende Skibsmandskabets Opholdsrum m. v. om Bord i danske Skibe. Hovedindholdet er i store Træk følgende:

Opholdsrummene.

Opholdsrum for Skibsmandskabet maa ikke, saafremt de er anbragt under Skoddækket, anbringes foran forreste Kollisionsskod og maa ikke anbringes under et Dæk beliggende under dybeste Lastevandlinie, og Rummenes Beliggenhed i Forhold til Lamperum og Rum til Opbevaring af Olie, Maling eller andre brandfarlige, giftige eller ildelugtende Stoffer maa ikke kunne medføre Ulempe eller Fare for Mandskabet. Fra Opholdsrum maa der ikke være direkte Adgang til et fælles Klosetrum, et Lamperum eller et Rum til Opbevaring af Olie, Maling eller andre brandfarlige, giftige eller ildelugtende Stoffer eller — forsaavidt angaar Skibe over 100 BRT. — til et Kabysrum. Skodder mellem Oproldsrums og saadanne Rum skal i Staal-skibe være af Staal og i Træskibe af 2 Lag Træ med Filt eller lignende imellem, og i umiddelbar Nærhed af Kabys skal Skoddet være beklædt med Asbest eller lignende. Hvis et Opholdsrum støder op til et Kabysrum, Maskin- eller Kedelrum, eller hvis Temperaturforskellen mellem Rummene er særlig stor, skal der sørges for god Isolation mellem Rummene og fra Opholdsrum maa der ikke være Adgang til Lastrum, Olie-tanke, Kædekaske, Kabelrum eller lignende Rum. Denne Regel gælder dog ikke for Sejlskibe og Sejlskibe med Hjælpemaskinkraft under 400 BRT. Fra Soverum maa der ikke være direkte Adgang til Maskin- eller Kedelrum, og Udgange direkte til aabent Dæk skal være velbeskyttet, og i Soverum og Spiserum skal Skibssider med Spanter, Staal-skodder, Staaldæk og Bjælker beklædes med Træ eller andet godkendt Materiale, og saafremt Ankerkæder fører gennem et Opholdsrum, skal de omslutes af vandtætte Rør eller Kasser.

Ethvert Opholdsrum skal være tilstrækkeligt oplyst ved Dagslys gennem Koøjer, Skylights, Dæksglas eller lignende, og i Rummene skal der findes tilstrækkelig kunstig Belysning.

I Damp- og Motorskibe over 400 BRT. skal Opholdsrummene være forsynet med elektrisk Belysning.

Opholdsrum og Gange, der fører til samme, skal være godt ventileret, og i Damp- og Motorskibe, der anvendes i Fart mellem 30° N. Bredde og 30° S. Bredde, skal Rummene kunne ventileres ved kunstig Ventilation, ligesom alle Døraabninger til Opholdsrummene skal være forsynet med selvtilukkende Rammedøre med Moskitonet, og alle Koøjer til disse Rum skal være forsynet med Moskitonet.

I koldt Vejr skal Opholdsrum kunne opvarmes.

I Dampskibe samt i alle Skibe over 400 BRT. skal Opvarmning ske ved Damp, varmt Vand, varm Luft eller Elektricitet. Benyttes i andre Skibe Ildovne i Opholdsrum, skal de være af tilstrækkelig Størrelse og være forsvarligt opstillet og sikret.

Opholdsrum, Gange, Kabysrum, Vaske- og Baderum, Klosetrum samt Sygerum skal holdes i lyse Farver.

Rummene skal males (oppuds) mindst en Gang aarlig og rengøres daglig, Sygerummet dog kun for saa vidt det benyttes. Hovedrengøring skal foretages mindst 3 Gange aarlig.

Soverum.

I Skibe paa 400 BRT. og derunder — Fiskefartøjer dog undtagne — maa der ikke anbringes flere end 5 Mand i hvert Soverum. I Skibe over 400 BRT., men ikke over 1200 BRT., maa der ikke anbringes flere

end 4 Mand, og i Skibe over 1200 BRT. ikke flere end 2 Mand i hvert Soverum. Er Dæks- eller Maskinfolkenes eller Restaurations- og Betjeningspersonalets Antal ulige, kan der dog i et af Soverummene anbringes 3 Mand.

I Skibe over 50 BRT. — Fiskefartøjer dog undtagne — skal Folkene have særskilt Soverum, og i Skibe over 200 BRT. skal der findes særskilt Soverum for Dæksfolk og Maskinfolk. I Skibe over 100 BRT. skal hver Styrmand og Maskinmester have særskilt Soverum, og i Skibe over 400 BRT. skal yderligere hver Læge, Hovmester, Første- eller Enekok og Radiotelegrafist have særskilt Soverum. Saafremt der findes kvindeligt Mandskab om Bord, skal dette ogsaa have særskilt Soverum.

Endvidere er der fastsat nærmere Bestemmelser om Soverummenes Flade- og Rumstørrelse pr. Mand, og i alle Skibe skal Højden af Soverummene over den fri Dørkflade være mindst 1.85 Meter.

Enhver af Mandskabet skal have særskilt Køje, og denne skal være mindst 1.85 Meter lang og 60 cm bred, indvendigt Maal. Der maa ikke anbringes flere end 2 Køjer over hinanden, og de maa heller ikke anbringes umiddelbart paa Siden af hinanden. Saa vidt muligt maa Køjer ikke anbringes langs Skibssiden.

I Skibe over 100 BRT. skal der i Soverummet findes et Klædeskab med Hylde til hver Mand, Rummet er bestemt for, og Skabet skal kunne aflaaes, og der skal i Soverummet til hver Mand ogsaa findes en eller flere Skuffer, der ligeledes skal kunne aflaaes. Endvidere skal der findes Bord eller Skriveklap samt Siddeplads for det Antal Mand, Rummet er bestemt for.

I Skibe over 200 BRT. skal der til Opbevaring af Arbejdsklæder, Olietøj, Søstøvler og lignende uden for Soverummet findes et eller flere godt ventilerede Skabe af passende Størrelse.

Spiserum.

I Skibe over 200 BRT. skal der findes et Spiserum bestemt for Styrmand, Maskinmestre, Maskinassistenter med bestaaet Maskinisteksamen og Telegrafister. Saafremt det samlede Antal af Maskinassistenter overstiger 3, og Skibet anvendes uden for indskrænket Fart, skal der indrettes særligt Spiserum for disse.

I Skibe over 400 BRT. skal der endvidere være et særskilt Spiserum for henholdsvis Dæksfolk og Maskinfolk; dog kan der i Motorskibe med ikke over 3 Motormænd indrettes et fælles Spiserum for Folkene. I Skibe over 3000 BRT. skal der desuden findes særskilt Spiserum for Restaurations- og Betjeningspersonalet, saafremt det samlede Antal af dette Personale overstiger 4. Spiserummene skal være af en saadan Størrelse og saaledes udstyret, at det Antal Mand, Rummet under Brugen er bestemt for, bekvemt kan indtage deres Maaltider, og i Spiserummet skal der forefindes fornødne Skabe eller Skuffer til Opbevaring af Skaffegrejer og den udleverede Proviant, saafremt der ikke til Spiserummet er knyttet Pantry.

Andre Rum.

I Skibe over 100 BRT. skal Kabysen være anbragt i et særskilt Rum, og dette skal være af passende Størrelse svarende til Formaålet, være godt oplyst og vel ventileret.

I Skibe over 400 BRT. skal der være indrettet et eller flere Vaskerum med Bad (Styrtebad) til Brug for Mandskabet.

Saafremt der findes kvindeligt Personale om Bord, skal der findes særskilt Vaskerum med Bad (Styrtebad) for dette Personale.

Vaskerum skal have Tilgang af fersk Vand; til Bad kan anvendes Saltvand.

Er Skibet forsynet med Dampkedel, skal der i Vaskerummet være Adgang til at faa varmt, fersk Vand, naar Kedlen er opfyret, ligesom Badevandet skal kunne opvarmes.

Rummene skal være godt oplyst og skal kunne opvarmes.

I Skibe over 100 BRT. skal der være indrettet Klosetrum til Brug for Mandskabet, og i Skibe, der anvendes uden for indskrænket Fart, og hvori Skibsmandskabets samlede Antal overstiger 12, skal der findes særskilt Sygerum.

Saafremt der anvendes farvet Mandskab om Bord, skal der for dette være indrettet særskilt Soverum og Klosetrum, adskilt fra de Rum, der er forbeholdt det øvrige Mandskab, og tilbereder det farvede Mandskab selv Kosten, skal der indrettes særskilt Kabysrum.

Bekendtgørelsen, hvis Forskrifter kommer til Anvendelse paa alle registreringspligtige danske Skibe, hvis Køl er lagt efter den 1. Oktober 1945, eller som efter denne Dato er indført fra Udlandet, træder i Kraft den 1. Oktober 1945. Andre registreringspligtige danske Skibe skal snarest og senest 5 Aar efter Bekendtgørelsens Ikrafttræden bringes til at opfylde Bekendtgørelsens Forskrifter i det Omfang, hvori dette er muligt under Hensyntagen til den eksisterende Indretning. For alle Nybygninger over 100 BRT. saavel som for Skibe, der indføres fra Udlandet, skal der gennem Statens Skibstilsyn indsendes Tegning og nærmere Oplysning vedrørende Mandskabsrummenes Beliggenhed, Indretning og Udstyr m. v. til Ministeriets Godkendelse, forinden Skibet sættes i Fart.

KØBENHAVN—AARHUS RUTEN

For nogen Tid siden blev København—Aarhus Ruten frigivet for Sejlads med Passagerer, og Det Forenede Dampskibs-Selskab har siden da med S/S »Ydun« opretholdt Passager-Ruten, men fra og med den 9. August indsattes Motorskibet »Hans Broge«

i Ruten. »Hans Broge« kan medtage 1000 Passagerer mod »Ydun«s 100.

M/S »Hans Broge« er bygget i Helsingør 1939 og er paa 2013 BRT. I November 1944 blev Skibet beslaglagt af Tyskerne, men den 15. Maj 1945 blev det atter overgivet til Det forenede Dampskibsselskab af de engelske Flaademyndigheder.

HANDELSSOVERENSKOMST MELLEM ARGENTINA OG SVERIGE

Det argentinske Udenrigsministerium har bekendtgjort, at der mellem Sverige og Argentina fornylig er underskrevet en Handelsoverenskomst, som skal afløse den Traktat, der blev undertegnet i Wien i 1885. Handelsoverenskomsten vil forblive i Kraft paa ubestemt Tid, indtil den bliver opsagt af et af de Lande med tre Maaneders Varsel.

Ifølge Handelsoverenskomsten forpligter Sverige sig paa sin Side til til Argentina at sende Avispapir, Kemikalier, Maskiner, Automobile, Lastbiler, Maskiner til Olieboring, elektrisk Materiel, Lægeinstrumenter, Staal og Motorer. Fra Argentina vil der til Sverige blive sendt Hvede, Majs, Tekstilvarer, Huder, vegetabiliske Olier, Bomuld, Fedtstoffer og Talg. Endvidere forpligter Sverige sig til at bevilge Eksportlicens for 6 Motorskibe, som skal bygges til den argentinske Regerings Handelsflaade. Sverige har ogsaa lovet at se med Velvilje paa Salg til Argentina af yderligere svensk Tonnage.

Den argentinske Eksport til Sverige i Aarets første 6 Maaneder havde en Værdi af 988.354 Pesos, og Importen fra Sverige beløber sig til 466.985 Pesos.

SOVJETUNIONEN CHARTRE SVENSK TANKSKIBE

Tankskibene »Nordanbris« og »Sunnanbris« paa resp. 13.465 og 13.625 Tons d. w. tilhørende Rederiaktiebolagene Bellatrix og Ericus i Stockholm, skal ifølge den svenske Presse timechartres af Sovjetunionen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

FRA SVENSK VÆRFT

Ved Eriksberg var M/S »Havmann« paa Prøvetur i sidste Uge. Allerede i December 1943 blev »Havmann« søsat, men da det var den norske Skibsreder P. Meyer, Oslo, der havde bestilt Motorskibet, blev det efter Færdigbygningen oplagt i Göteborg Havn indtil Krigens Ophør.

»Havmann« er af den moderne Shelterdæk-Type med Beboelse for Officerer og 12 Passagerer i et Dækshus midtskibs omkring Motorkappen og bygget til Norske Veritas' højeste Klasse. Det er paa 9.120 Tons d. w. med et Dybgaende af 25' 9", og den kontraherede Fart er 14 Knob. Længde mellem p. p. er 405' 0", Bredde 56' 6", Dybde til Hoveddæk 28' 9" og Dybde til Shelterdæk 38' 9".

Hovedmaskineriet bestaar af en enkeltvirkende To-Takts Dieselmotor paa 5.400 IHK af Eriksbergs Fabrikat.

*

Ved Eriksberg blev der forleden søsat et nyt Skib til Svenska Amerika-Mexico-Linien. Ved Søsætningen fik Skibet Navnet »Uddeholm«. Det er en Shelterdækker paa 7.300 Tons d. w. med halvhøj Bak og poop. I et Dækshus midtskibs omkring Motorkappen findes Beboelse for Officerer og 8 Passagerer. Hoveddimensioner: Længde mellem p. p. 430' 0", Bredde 58' 6" og Dybde til Shelterdækket 35' 6". »Uddeholm« er bygget til Lloyd's højeste Klasse med to gennemgaaende Dæk og har 6 Lastrum med 16 Bomme, med tilhørende elektriske Spil. Hovedmaskineriet skal bestaa af en To-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af B. & W.'s Type bygget paa Værftet. Til Dæksmaskineriets Drift og Hjælpe-maskinerne i Maskinrummet samt til elektrisk Belysning m. m. skal der installeres 3 Dieselmotorer direkte koblede til hver sin Generator.

Ved Öresundsvarvet afholdtes i forrige Uge Prøvetur med Motorskibet »Atlantic Express« til Rederiet Sigurd Herlofson & Co. A/S i Oslo. »Atlantic Express« er det første af de Skibe, som Öresundsvarvet har bygget for norsk Regning under Krigen, som nu skal afleveres. Det blev søsat i 1942, men har siden da henligget oplagt i Landskrona. Skibet er Søsterskib til »Panama Express«, som afleveredes i Begyndelsen af 1940. Begge er indrettet til Transport af Frugt i isolerede Kølerum. »Atlantic Express« er paa 4.200 Tons d. w., og Hoveddimensionerne er: Længde 376' 6", Bredde 51', Dybde til Shelterdæk 34', Dybgaende paa Sommerfribord 23' 8". Hovedmaskineriet bestaar af en Dieselmotor paa 5.600 EHK, og Farten er 17 Knob paa fuld Last.

*

Ved Götaverken er der fornylig søsat et Motorskib paa 8.700 Tons d. w. bestilt af Rederiaktiebolaget Transatlantic i Göteborg. Skibet er bestemt til Rederiets Australienlinie og fik ved Søsætningen Navnet »Boogarbillia« og er det 31. Skib, som Götaverken har bygget til Transconcernen. »Boogarbillia« er Søsterskib til »Barranduna«, »Mattawunga« og »Wangaratta«, hvilke Værftet tidligere har bygget til Rederiet. Dimensionerne er: Længde 474' 4½", Bredde 58' 6", Dybde 38' 0" og Middeldybgaende paa Sommerfribord 25' 8" med fuld Last. Ved Bygningen af Skibet har man i stor Udstrækning anvendt Svejsning, hvorved Skrogets Vægt er formindsket og Lasteevnen derved forøget. »Boogarbillia« har Plads til et mindre Antal Passagerer, og Hovedmaskineriet skal bestaa af en 7-cyl. To-Takts dobbeltvirkende Götaverken-B. & W.-Dieselmotor paa 9.900 IHK ved 110 O/M. Farten er beregnet til 16¾ Knob paa fuld Last.

Götaverken har i forrige Uge leveret det fjerde under Krigen til Norge byggede Skib. Det var Tankmotorskibet »Raila« paa 12.360 Tons d. w. til Rederi A/S Ruth, Oslo. »Raila« er bygget efter Norsk Veritas' Fordringer og har følgende Dimensioner: Længde 484' 7", Bredde 59' 0" og Dybgaende 35' 6". Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cyl. To-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion paa 5.200 IHK, og Farten er 13 Knob paa fuld Last.

*

Det første af de under Krigen ved Kockum byggede norske Skibe, Tankmotorskibet »Julian«, som blev bestilt i 1938 af Skibsreder H. Reksten i Bergen, og som normalt skulde have været leveret i December 1941, var i forrige Uge paa Prøvetur i Sundet. »Julian«, der er helsvejet og bygget til Lloyds højeste Klasse, har følgende Dimensioner: Længde mellem p. p. 465' 0", Bredde 62' 0" og Dybde til Hoveddæk 34' 6". Skibet er paa 13.490 Tons d. w., og Farten er 14 Knob. Lastrummene er paa 17.900 kbm Olie. Hovedmaskineriet bestaar af en 7-cyl. To-Takts dobbeltvirkende Kockum-MAN Dieselmotor.

*

Ekensbergs varv har af Rederi A/B Suecia (Bengt Carl-sund) modtaget Bestilling paa et 3.000 Tons Lastmotorskib af Shellerdæk-Typen. Skibets Skrog vil blive helsvejet, og Hoveddimensionerne er: Længde mellem p. p. 89,92 m, Bredde 12,26 m og Dybde til Shellerdæk 8,08 m. Hovedmaskineriet skal bestaa af en 5-cyl. Polar-Dieselmotor paa 2.000 HK, og Farten er beregnet til 12 Knob paa fuld Last.

*

Finnboda varv har nu paa det nærmeste færdigbygget det af Sveabolaget bestilte 2.500 Tons store Skib »Bifrost«, der bliver klar til Prøvetur i Midten af August. Der er i disse Dage lagt Kølen til et Søsterskib til »Bifrost«. Under Bygning paa Finnboda varv er endvidere to Vedetbaade til den svenske Flaade.

*

Ved Lindholmens varv søsattes i Juli et Lastmotorskib for det til Brodin-Koncernen hørende Rederi A/B Disa, Stockholm. Skibet, der er paa 5.900 Tons d. w., fik i Daaben Navnet »Yvonne«. Det er en moderne Shellerdækker med Halvbak og Krydsershæk og bygget til Lloyds højeste Klasse. Hoveddimensionerne er: Længde overalt: 441' 0", Bredde 53' 0", Dybde 25' 0" og Middeldybgaende 23' 3". Skibet er beregnet til Ocean- og Tropefart. Hovedmaskineriet skal bestaa af to 9-cyl. 2-Takts Dieselmotorer med »solid injection« af Eriksbergs Konstruktion, System B. & W. Hver Motor er paa 3.150 EHK, og Farten er beregnet til 17 Knob paa fuld Last. Der findes 6 Lastrum, heraf et Kølerum. Det vil faa Plads til 12 Passagerer.

Marineforeningen

Marineforeningen har udsendt sin Aarsberetning for 1944, hvori det berettes, at Antallet af Foreningens Afdelignere den 1. Maj 1945 nu er 84 mod 76 i Maj 1944, og at Medlemstallet var steget fra 10.680 til 11.819.

Det ordinære Sendemandsmøde har Hovedbestyrelsen anset for nødvendigt at aflyse i Aar paa Grund af Forholdene, men man haaber, at det er sidste Gang, at dette vil ske.

Marineforeningens Regnskab udviser en Indtægt af Kr. 31.100,13 og en samlet Udgift paa Kr. 28.705,19, hvortil kommer en Afskrivning paa Inventar Kr. 106,69, saaledes at Overskudet er paa Kr. 2.288,25.

Foreningens samlede Formue pr. 31. December 1944 er ifølge Status Kr. 30.552,09, hvortil kommer Foreningens Grundfond paa Kr. 7.409,47 og en Obligationsbeholdning paa Kr. 5.100,—.

Admiral Carstensens Fond er paa Kr. 3.243,73 mod Kr. 2.660,89 det foregaaende Aar.

Ministryerflotille stationeret i Kalundborg

1. Ministryerflotille har faaet Station i Kalundborg. Flotillen er under Kommando af Orlogskaptajn *Wolf* og bestaar af følgende Skibe: »Sølvens«, »Søridderen«, »Søhunden«, M. S. 1—6—7—8—9, M. S. K. 1—2—4 samt P. 13.

Hansa-Skib fra B. & W.

B. & W. har forleden atter afleveret et af de Skibe, der er bygget i Henhold til det dansk-tyske Hansa-Program. Skibet hedder »Fornæs« og skal administreres af Skibsreder Basse, Dampskibsselskabet Heltland.

Dødsfald

Skibsfører *Martin Chr. Hansen*, Svendborg, er afaaet ved Døden, 61 Aar gammel. Kaptajn Hansen var født i Marstal og kom efter at have taget Navigatørexamen som Styrmand til Rederiet Holm & Wonsild og sejlede senere som Fører af Skonnerten »Husavik«, indtil han i 1929 gik i Land.

Nyt Fyrinspektionsskib

Igaar, Torsdag, afholdtes der paa Nakskov Skibsværft Prøvetur med Fyr- og Vagervæsenets nye Fyrinspektionsskib »H. V. Ravn«.

Skibsregisteret

I 2. Halvdel af Juli 1945 registreredes bl. a. følgende Anmeldelser til Rederiregisteret:

A/S Øresunds Kystfart, København. Direktionen: Fra-traadt M. N. Suenson. Tiltraadt: Direktør Kaj Viben Tersling. København.

Brutto- og Nettotonnagen for M/S Argentina af København (OUHI) er nu henholdsvis 4629 og 3517 Tons.

Brutto-Tonnagen for Tanklægger Veritas V af København (OXLR) er nu 334 Tons.

Brutto- og Nettotonnagen for Dampskib Asnæs af København (OUXS) er nu henholdsvis 1730 og 906 Tons.

Britisk Ministryer-Flotille overgivet til den danske Flaade

I Tirsdags blev den britiske Flaades 137. Ministryer-Flotille paa Flaadestationen som et tidsbegrænset Laan overgivet til den danske Flaade. Højtideligheden overværedes af Flagofficeren i Danmark, Rear-Admiral R. V. Holt, den britiske Gesandt H. E. A. W. G. Randall og paa dansk Side af Forsvarsministeren og de højere danske Officerer.

137. Ministryer-Flotille bestaar af 7 Fartøjer, der hovedsagelig er bemanded med Danskere. Den har navnlig udmærket sig ved Rydningen af Scheldemundingen og Indsejlerne til Antwerpen i November 1944, en Aktion, der i høj Grad fremskyndte Aabningen af en af de fire største Havne i Europa.

New Yorks Havn atter aaben

Neutrale Skibe kan atter anløbe New Yorks Havn, meddeles der fra det amerikanske Krigsministerium. Under hele Krigen maatte man af Sikkerhedsgrunde henvise neutrale Skibe til Philadelphia Havn.

To nye svenske Krydsere

De svenske Krydsere »Tre Kronor« og »Göta Lejon«, som er under Bygning ved Götaverken og Eriksberg, er blevet forsinket 5 Maaneder paa Grund af Værftstrejken. Det forventes dog, at Søsætningen af »Göta Lejon« vil finde Sted i Efteraaret.

Libau's Havn atter aaben

Fra Rusland meddeles, at Libau's Havn nu er repareret, og at de første tre oceangaaende Skibe har losset Last der.

Finlands Handelsflaade

Den finske Handelsflaade, der i Øjeblikket bestaar af 89 Skibe paa over 1200 Tons d. w. eller ialt ca. 270.000 Tons d. w., kan kun disponere over 18 Skibe paa sammenlagt 45.000 Tons. De øvrige 71 Skibe udfører Pligt-Opgaver i Henhold til Fredsbetingelserne med Rusland.

FRA SØRETERNE

M/S »Boringia«, Ø.K.

I Sø- og Handelsretten blev der i Torsdags i forrige Uge afholdt Søforhør i Anledning af Det Østasiatiske Kompagni's M/S »Boringia«s Krigsforlis den 8. Oktober 1942, hvorved 16 Danske omkom. Skibsfører S. Kolls forklarede, at »Boringia« den 9. April 1940 blev beslaglagt af de franske Myndigheder i Marseilles. Indtil Slutningen af Juli samme Aar sejlede Skibet under fransk Flag, men blev under et Ophold i Singapore overltaget af Englænderne og sejlede siden da under engelsk Flag.

Den 7. Oktober 1942 afgik »Boringia« fra Kapstaden til England, og da det ved Midnatstid befandt sig ca. 130 Sømil V.S.V. fra Sydspidsen af Afrika, blev det torpederet. Da Skibet straks begyndte at synke, blev alle Baadene firet af, og Kaptajnen gav Ordre til at forlade Skibet. Kort efter at Størstedelen af Mandskabet var kommet i Baadene, ramte en ny Torpedo »Boringia« under Baadene Nr. 1 og 3, hvorved begge disse blev knust og

A-B P. J. HÆGERSTRAND

Klarering
Befragtning
Spedition

Aukt. Skibsmæglere
GEFLE (Sverlge)
Etabl. 1859
Tel: adresse »Hægerstrand«
Telefon 28. 2328, 2088 og 734

Mandskabet sprængt i Luften. Kaptajnen fortsatte videre med sin Forklaring, at »Boringia« nu sank hurtigt. Han selv sprang i Vandet og svømmede hen til en af de andre Baade. I flere Timer roede de rundt mellem Vragrester og samlede overlevende op, og Kursen blev derefter sat mod Kapstaden. Ved 7-Tiden om Morgenen kom M/S »Clan MacTavish« til Stede og tog alle de overlevende om Bord. En Time senere blev »Clan MacTavish« ogsaa torpederet og sank meget hurtigt. Ingen Redningsbaade kom i Vandet paa ret Køl, og efter at Skibet var gaaet ned, var Havet fuldt af Mennesker, der svømmede rundt og klamrede sig til Vraggods.

Medens man laa i Vandet, observeredes en Flyver, og ved 14-Tiden kom den engelske Dampner »Matheran« til Stedet og optog de overlevende og bragte dem til Kapstaden.

Ved »Boringia«s Forlis omkom 25 af Besætningen, og ved »Clan MacTavish«s Forlis omkom yderligere 7 af »Boringia«s Besætning. Af de 32 omkomne af »Boringia«s Besætning var ialt 16 Danske, nemlig:

Første-Styrmand P. J. Frausing, Første Telegrafist J. R. Jensen, Letmatros Ib Stær, Første Maskinmester Chr. M. Nielsen, Tredie Mester Gunnar Tage Rasmussen, Elektriker Kjeld Olav Jessen, Maskinassistent Hans G. Svendsen, Smører V. K. Nielsen, Hovmester Harry Olsen, Kok Preben E. Rasmussen, Kahyttsjomfru Meta Nielsen, Matros V. Christensen, Matros A. Jensen, Matros K. Hummer, Letmatros Helmuth Knudsen og Smører T. Olsen, Færøerne.

S/S »Lilleborg«, Dannebrog

Under et Søforhør i sidste Uge forklarede Skibsfører Hammer, at S/S »Lilleborg« i Fjor gentagne Gange havde været udsat for mindre Havarier paa Skroget, og at de forskellige Skader efter hans bestemte Opfattelse var opstaaet ved at fortøje til Pælene i Kieler-Kanalen, hvori »Lilleborg« paa Grund af Flyvervarsling flere Gange maatte stoppe op og fortøje i Mørke.

M/S »Bogø«, D.F.D.S.

I Sø- og Handelsretten blev der forrige Fredag afholdt Søforhør i Anledning af Det Forenede Dampskibs-Selskabs M/S »Bogø«s Forlis ved Anholt den 29. Juli i Aar.

I sin Rapport oplyste Føreren, Kaptajn Chr. O. Juul Jensen, at »Bogø« var afsejlet fra København den 28. Juli med Stykgods til Frederikshavn. Kl. 6 næste Morgen passeredes Anholts østlige Minevager. Nogle Timer senere sprang Vinden til nordøst med stiv Kuling, og der salte en Del Sø, og gentagne Gange brød Søen ind over Skibet. Føreren besluttede derfor at søge Læ under Anholt, men noget senere kom flere store Søer væltende ind over Skibet, hvorved Vandet trængte ind i Kabys og Maskingang og op under Bakken. Skibet krængede over og sank, og Besætningen, der bestod af 3 Mand, samt 2 Passagerer, reddede sig op paa to Redningsflaader. Efter 14 Timers Forløb landede de paa Anholt. Kaptajn Jensen forklarede, at Skibet medførte 1½ Ton Dækslast bestaaende af ildfaste Sten, og at disses Surringer antagelig var sprængt. Skibet gik ned ½ Sømil Øst for Bøje 7b i den minestrøgnede Rute 48.

M/S »Esbjerg«, D.F.D.S.

I Sø- og Handelsretten blev der i Torsdags i forrige Uge afholdt Søforhør i Anledning af Det Forenede Dampskibs-Selskabs Motorskib »Esbjerg«s Forlis udfor Stevns den 25. Juli om Morgenen. Af den fremlagte Rapport fra Skibsfører A. Helmer fremgik det, at Motorskibene »Esbjerg« og »Parkeston« den 24. Juli var afsejlet sammen med Minestrygeren »M. S. 5.« fra Travemünde til København. »Esbjerg« gik i Minestrygerens Køl, og bag efter fulgte »Parkeston«. Ved 18,50-Tiden fik Minestrygeren Motorskade, og »Esbjerg« tog den paa Slæb, medens »Parkeston« gik i Forvejen til Ankerpladsen ved Stevns. Der sejlede hele Tiden i Tvangsruuten. Den 25. Juli Kl. 0,30 minesprængtes »Esbjerg«. Vandet fossede ind i Ma-



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

skinen fra en stor Lækage i Bunden. Man kastede Anker og satte Redningsbaadene ud. Alle Mand kom i Baadene, uden at nogen kom til Skade, og blev senere optaget af »Parkeston«. Det blev i Retten udtrykkeligt fastslaaet, at Minesprængningen fandt Sted indenfor Tvangsruuten. »Esbjerg« sank Kl. 6 om Morgenen og staaar paa 21 Meter Vand.

PERSONALIA

60 Aar

Fører i Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, Kaptajn Rasmus Hansen fylder den 16. August 60 Aar. Kaptajn Hansen, der er Fører af Bjergningskibet »Protector«, har ikke været hjemme siden 1939.

International Farvefabrik

I »International Farvefabrik (Holzapfel) A/S« af København er Direktør Carl Roberts Petri, London, indtraadt i Bestyrelsen.

J. C. Hempels Skibsfarvefabrik

I »J. C. Hempels Skibsfarvefabrik A/S« af København er J. C. Hempel udtraadt af Bestyrelsen.

Isbrydningsraadet

Marineministeriet har udpeget Orlogskaptajn A. Legind til Medlem af Isbrydningsraadet i Stedet for afdøde Kontreadmiral C. Hammerich.

Statens Skibstilsyn

Ved kongelig Resolution er Skibssynsmændene S. A. Dons og J. E. Andersen under Statens Skibstilsyn i Svendborg udnævnt til Skibsinpektører af 2. Grad sammesteds.

Fyrvæsenet

Marineministeriet har ansat Fyrassistent Jens Erik Nielsen som Fyrmester af 3. Grad fra 1. August 1945.

Søværnet

Orlogskaptajn Erhard Jørgen Carl Quistgaard har fra- traadt Tjeneste som Adjutant hos Hans Majestæt Kongen, og Orlogskaptajn Robert Motzfeldt Ernst tiltraadt nævnte Tjeneste den 1. August d. A.

Afdelingsmester Hans William Eriksen er udnævnt til Afdelingsmester ved Orlogsværftet, og Ingeniørerne Erik Sanning, Carl Georg Hansen og Erik Hertz til Ingeniører i Søværnet.

Cand. polyt. Jørgen Koføed er ansat som midlertidig Materielmester af 2den Grad i Søværnets Reserve.

Reservelæge Gunner Moritz Carl Ernst Bang er udnævnt til Overlæge af 2den Grad i Søværnets Reserve.

Underlægerne Israel Henoch Flachs, Jens Carlsson, Jørgen Røjel og Poul Winning Toussieng og Læge Hakon Havsteen Zimsen er udnævnt til Reservelæger i Søværnet.

Maskinmester af 2den Grad Vilhelm Edvard Johannes Heldt, er ansat som Maskinmester af 2den Grad i Søværnets Reserve.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. R. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon »Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENSEN EYHOLM

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 Langelliskajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygge Bolværk 6,9 m, i Gasværkshavnen 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværk paa Kristianshavnesiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværk (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforsnedenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjede med 25 pct.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforsnedenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lømpning 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. Lodsøge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bærevne 18,800 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse 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 & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 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

Dybdere ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredder 7,5 m og i Fyrlinlen 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluseværskelen 6,0 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,8—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodsøge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lading: Losning og Lading 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 Hyttede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Filager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlakibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 5 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 8,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1841, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 3 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bærevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 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 Fyrakibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 6 Kr. pr. m³. Vand: I Havnen 1,75 à 3,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lading til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 22 Øre. Damp- og Motorakibe 40 Øre, for her hjemmeberende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. ufordet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, 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 5 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 1,50 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 Skibsmidde. Ophalingsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 10. August 1945.

Nr. 33.

„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.

1293. Østersøen. Minestrøget Rute Utklippan—Danzig.

Tidligere E. f. S. Nr. 30/1210 1945.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Et minestrøget Sejlløb er ved svensk Foranstaltning etableret fra et Punkt c. 30 Sm 120° fra Utklippan til et Punkt 16,5 Sm 16° fra Hela Fyr. Sejlløbet er 4 Sm bredt og fuldstændigt lige. Den S.-lige Del er i Forbindelse med en ved russisk Foranstaltning minestrøget Rute til Danzig.

2. a) Midterlinien af det svenske Sejlløb gaar gennem nedennævnte Pladser, der ligger c. 10 Sm fra hinanden; paa Pladserne er udlagt sorte Stager med røde Bælter og med eller uden Topbetegnelse samt en sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde ved Løbets S.-Ende, som følger:

Punkt	3.	$55^{\circ} 42',0$ N.	$16^{\circ} 28',0$ E.	To Balloner.
—	4.	$55^{\circ} 37',0$ N.	$16^{\circ} 42',9$ E.	En Ballon.
—	5.	$55^{\circ} 32',0$ N.	$16^{\circ} 57',6$ E.	Firkantet Topbetegnelse med en Side vandret.
—	6.	$55^{\circ} 27',0$ N.	$17^{\circ} 13',0$ E.	Uden Topbetegnelse.
—	7.	$55^{\circ} 22',0$ N.	$17^{\circ} 27',5$ E.	To Balloner.
—	8.	$55^{\circ} 17',0$ N.	$17^{\circ} 42',4$ E.	En Ballon.
—	9.	$55^{\circ} 12',0$ N.	$17^{\circ} 57',2$ E.	Uden Topbetegnelse.
—	10.	$55^{\circ} 07',0$ N.	$18^{\circ} 12',2$ E.	Firkantet Topbetegnelse med en Side vandret.
—	11.	$55^{\circ} 02',0$ N.	$18^{\circ} 27',1$ E.	To Balloner.
—	12.	$54^{\circ} 56',9$ N.	$18^{\circ} 42',0$ E.	En Ballon.
—	13.	$54^{\circ} 51',8$ N.	$18^{\circ} 57',0$ E.	Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt To-Blink hver 15^s .

b) Til Hjælp ved Anduvningen af Sejlløbet er udlagt to sorte Stager med rødt Bælte, som følger:

Punkt	1.	$55^{\circ} 51',9$ N.	$15^{\circ} 57',9$ E.	En Ballon.
—	2.	$55^{\circ} 47',0$ N.	$16^{\circ} 13',0$ E.	Uden Topbetegnelse.

- c) Det paatænkes at ombytte visse af de ovennævnte Sømærker med Lys- og Fløjtetønder eller med Fyrskibe.
3. a) Fra ovennævnte Punkt 13 styres Kurs 180°, som gaar imellem to Tønder paa følgende Pladser:
 Hvidmalet Tønde paa 54° 39',9 N. 18° 55',8 E.
 Rødmalet Tønde — 54° 40',0 N. 18° 57',0 E.
 Naar den røde Tønde er passeret, skal der hejses Lodsflag.
 Paa Pladsen 54° 35',5 N. 18° 57',0 E. er udlagt en hvidmalet Tønde, fra hvilken der styres Kurs 266° til Tønden *Hela-1* paa Pladsen 54° 35',3 N. 18° 48',3 E.
 Ved *Hela-1* møder Lods fra *Hela*, som følger med til Danzig. Det er forbudt at staa ind til *Danzig* uden Lods; saafremt Lodsen udebliver, skal Skibene afvente hans Ankomst ved *Hela-1*.
- b) Under Taage bestemmer Lodsen, hvor der skal ankres. Saafremt det maatte være nødvendigt at ankere, inden Lodsen kommer om Bord, skal dette ske ved de under Punkt 3 a) nævnte Dele af Sejlløbet, hvor Kursen er 180° eller 266°.
- c) Ruten fra Punkt 13 til *Danzig* maa kun benyttes om Dagen.
4. Den 11. Juli 1945 laa følgende tyske, koniske Lystønder, af hvilke ingen var i Virksomhed, paa følgende Pladser:
 55° 12',5 N. 17° 38',0 E.
 54° 55',5 N. 18° 36',0 E.; Topbetegnelse: 3 røde Trekanter med opadvendt Spids.
 54° 53',0 N. 18° 46',0 E. 2 røde Balloner og mærket *1 A F*.
 54° 51',0 N. 18° 51',0 E. 1 Ballon over 1 rød Trekant med nedadvendt Spids, begge røde; mærket *9 A F*.
 55° 00',0 N. 18° 57',0 E.
 54° 56',0 N. 18° 57',0 E., mærket *1 A*.
 54° 51',0 N. 18° 57',0 E., mærket *1 B*.
 54° 46',0 N. 18° 57',0 E.
5. Følgende 2 Radiofyr er i Virksomhed:
 a) *Brüsterort* paa 54° 57',1 N. 19° 59',1 E.
 Frekvens: 961,3 m.
 Kaldesignal: *CT* (— . — . —).
 I Virksomhed daglig Kl. 2000—1000.
 Sendetider: Hver Time fra 00^m til 02^m og fra 06^m til 08^m.
 Rækkevidde: 100 Sm.
- b) *Schventoy* paa 56° 02',5 N. 21° 04',7 E.
 Frekvens: 961,3 m.
 Kaldesignal: *UD* (. . — — . .).
 I Virksomhed daglig Kl. 2000—1000.
 Sendetider: Hver Time fra 02^m til 04^m og fra 08^m til 10^m.
 Rækkevidde: 100 Sm.

(U. f. s. Nr. 32/2116. Stookholm 1945.)

1294. Danmark. Stevns Fyr ESE. Vrag afmærket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 31/1241 1945.*Ny Position.* c. 55° 14',4 N. 12° 40',9 E., c. 8 Sm 112° fra *Stevns Fyr*.*Detaller.* Vraget af Dampskibet *Esbjerg*, der ligger sunket i 24 m Vand paa ovennævnte Plads, og af hvilket Masterne rager op over Vandet, er afmærket med en elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurvigblink, 60 Blink hvert 1^m, og er anbragt paa Vragets forreste Mast c. 6 m over Vandoverfladen, samt med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt 100 m SSW. for Vraget.

Kort Nr. 130, 187 og 188.

1295. Finland. Bottniske Bugt. Tankokari (Stånggrund) Fyr forandret.*Position.* 60° 43' 34" N. 21° 02' 18" E.*Detaller.* *Tankokari Fyr* lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 95° til 16°.
2. Rødt i — - 16° - 40°.

(U. f. s. Nr. 32/2089. Stookholm 1945.)

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

1296. Danmark. Sundet. Københavns Frihavn. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1278 1945 udgaar.

Position. 55° 42' (02") N. 12° 36' (13") E., ved *Københavns Frihavns Østkaj*.

Detaller. Den ved *Frihavns Østkaj* sunkne tyske Bugserbaad er fjernet. Den grønne Vager, der var udlagt ved Vraget, er inddraget.

1297. Danmark. Sundet. Nordre-Røse Fyr S. t. E. Vrag afmærket.

Position. 55° 36' (55") N. 12° 41' (46") E., c. 1¼ Sm 172° fra *Nordre-Røse Fyr*.

Detaller. Vraget af et tysk Luftfartøj, der er sunket i 8 m Vand paa ovennævnte Plads, og over hvilket mindste Dybde er 4,0 m, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 30 m ENE. for Vraget.

1298. Danmark. Sundet. Amager S. Aflandshage. Skydeøvelser.

Positioner. a) 55° 33' (55") N. 12° 36' (45") E.

b) 55° 33' (05") N. 12° 38' (16") E.

c) 55° 32' (23") N. 12° 38' (50") E.

d) 55° 31' (46") N. 12° 37' (45") E.

e) 55° 31' (30") N. 12° 36' (10") E.

f) 55° 32' (20") N. 12° 35' (35") E.

g) 55° 33' (39") N. 12° 35' (15") E.

Detaller. Fra Skydebaner ved *Aflandshage* paa *Amager S.*-Spids foretages Skydeøvelser i SSE.-lig Retning ud over Søen.

Naar der skydes, er der hejst en Kugle paa hver af de c. 17 m høje Signalmaster, der er rejst i ovennævnte Punkter a) og g).

Fareomraadet paa Søen under Skydning begrænses af Linien gennem Punkterne a), b), c), d), e), f) og g). En Spidstønde er udlagt i hvert af Punkterne b), c), d), e) og f).
Kort Nr. 133, 132 og 130.

1299. Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib genundlagt. Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 16/803 1945 udgaar.

Position. c. 55° 20',2 N. 11° 02',8 E.

Detaller. *Halsskov Rev* Fyrskib er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde er inddraget.

1300. Danmark. Lille-Bælt. Wedellsborg Hoved W. Vrag.

Position. c. 55° 21',9 N. 9° 45',3 E., c. 1,2 Sm W. for *Wedellsborg Hoved*.

Detaller. Fiskerfartøjet *AA 108 Jutlandis* er efter en Minesprængning sunket mellem *Wedellsborg Hoved* og *Brandso* i 16 m Vand paa ovennævnte omtrentlige Plads. Stedet er afmærket med en sort, lille Spidstønde.

1301. Danmark. Lille-Bælt. Tvingsbjerg Bagfyr ommales.

Position. c. 55° 19',5 N. 9° 55',1 E.

Detaller. *Tvingsbjerg* Bagfyr sortmalede Fyrtaarn vil snarest blive malet hvidt med 2 røde Bælter.

Publikationer. Danske Lods III, Side 128. Fyr-Fort. Nr. 591 a.

1302. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Augustenborg Fjord. Augustenborg Havn. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 56',6 N. 9° 52',5 E.

Detaller. Dybden i den gravede Rende til *Augustenborg Havn* er aftaget noget paa Grund af Tilsanding.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1303. Sverige. Kattegat. Lys- og Fløjtetønde samt Lys- og Klokketønde genudlagt. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Følgende Lys- og Fløjtetønder samt Lys- og Klokketønde er atter udlagt:

- | | |
|---|--------------------------|
| a) <i>Skorren</i> Lys- og Fløjtetønde | c. 56° 55' N. 12° 19' E. |
| b) <i>Sänkberget</i> Lys- og Klokketønde | c. 57° 36' N. 11° 40' E. |
| c) <i>Vinga ungar</i> Lys- og Fløjtetønde | c. 57° 39' N. 11° 35' E. |
| d) <i>Dynan</i> Lys- og Fløjtetønde | c. 57° 53' N. 11° 24' E. |

2. En sortmalet Lys- og Fløjtetønde med hvidt Bælte er udlagt ved Neutra-litetsløbet lige E. for den sorte Stage med Ballon SW. for *Bergsrev* paa 56° 59' 21" N. 12° 15' 46" E., 5 Sm 320° fra *Morups Tånge Fyr*.

Kort Nr. 101 og 100.

(U. f. s. Nr. 32/2072. Stockholm 1945.)

1304. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1204 1945.

Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.

Detaller. I *Tyborøn Kanal* var Vandstanden den 3. August 1945 ved Middelhøjvande: Paa *Havrevolen*: 6,5 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 5,6 m, i *Sællundeholm Løb*: 3,9 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,4 m, i *Svaneholm Løb*: 1,3 m og i *Kobberø Løb*: 2,5 m.

Der er saaledes for Tiden 6,5 m Dybde fra Søen til Ankerplads ved *Tyborøn Havn* og 3,9 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

1305. Norge. Oslofjorden. Herføl. Midlertidigt Lodskontor nedlagt.

Position. c. 58° 59',2 N. 11° 03',5 E.

Detaller. Det under Krigen midlertidigt oprettede Lodskontor i *Herføl* paa ovennævnte Plads er nedlagt.

S. for *Herføl* findes nu, som før Krigen, Lodsstation med stadig Vagthold i krydsende Lods fartøj eller med stadig Udkig fra Land.

(E. f. S. Nr. 14/647. Oslo 1945.)

1306. Norge. Oslofjorden. Oslo Havn. Kabel udlagt.

Positioner. Landingssted *Hovedøya*: 59° 53' 29" N. 10° 44' 21" E.

— *Sjursøya*: 59° 53' 13" N. 10° 45' 14" E.

Detaller. Et Kabel er udlagt fra *Hovedøya* c. 540 m SW. for *Sandtangen Fyr* i Retning 121° til *Bleikøya*, videre over *Bleikøya* og derfra over *Bleikøysundet* til *Sjursøya*.

Kablet er afmærket med Kabelbaaker paa *Hovedøya* og *Bleikøya* S.-Side samt med Kabelskilte paa *Bleikøya* N.-Side og paa *Sjursøya*.

(E. f. S. Nr. 14/685. Oslo 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1307. Norge. Sogn og Fjordane. Askroven. Vallestadvågen. Grund.

Position. 61° 31' 03" N. 4° 58' 52" E., c. 200 m N. for Skæret i Vandoverfladen i *Vestre Vallestadvågen*.

Detaller. En Grund med c. 3 m Vand rapporteres paa ovennævnte Plads. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

(E. f. S. Nr. 14/649. Oslo 1945.)

1308. Norge. Hordaland. Osterfjorden. Klepsvåg. Oplysning om Grunde.

1. *Position.* 60° 36' 55" N. 5° 33' 28" E., c. 60 m fra Land.

Detaller. En 0,9 m Grund er fundet paa ovennævnte Plads ved Indløbets W.-Side.

2. *Position.* 60° 36' 47" N. 5° 33' 36" E.

Detaller. Den tidligere rapporterede 0,9 m Grund er fundet at ligge paa ovennævnte Plads, c. 90 m 187° fra den tidligere angivne Beliggenhed. Dybden paa Grunden

- er fundet til kun at være 0,3 à 0,4 m ved Springtids Lavvande. 6 m Dybdekurven strækker sig fra Grunden c. 100 m henimod Position 1.
 3. *Position.* 60° 36' 20" N. 5° 33' 36" E., c. 60 m fra Land.
Detaller. En 1,5 m Grund er fundet paa ovennævnte Plads.
 (E. f. S. Nr. 14/648. Oslo 1945.)

1309. Danmark. Esbjerg. Oplysning om Havnen.

- Position.* *Esbjerg:* c. 55° 28' N. 8° 26' E.
Detaller. *Esbjerg Trafikhavn* og *Fiskerihavn* meldes at være klar, efter at alle Miner, Bomsperinger m. v. er fjernet.
Søndre Forhavn og *Færgehavn* kan først paaregnes at være mineryddet omkring Midten af August Maaned 1945.

1310. Danmark. Nordsøen. Horns Rev SW. Lys- og Fløjtetønde udlagt.

- Position.* 55° 18' 30" N. 6° 27' 30" E.
Detaller. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde mrk. *H. R. 1.*, der viser hvidt Et-Blink hver 2½^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.
 Kort Nr. 91.
 (N. t. M. Nr. 1832. London 1945.)

1311. Tyskland. Nordsøen. Helgoland Bugt. Fyrskib udlagt. Lys- og Klokketønde inddraget.

- Position.* 54° 16' 00" N. 07° 11' 30" E.
Detaller. Et Fyrskib er udlagt paa ovennævnte Plads i Stedet for Lystønden, som er inddraget. Paa Fyrskibets Sider er med hvide Bogstaver malet *Pelvin*.
 (N. t. M. Naveam Nr. 133. London 1945.)

1312. Tyskland. Helgoland. Fyr ødelagt.

- Position.* Hovedfyr: c. 54° 11' 00" N. 7° 53' 00" E.
Detaller. Fyret er ødelagt.
 Kort Nr. 91.
 (N. t. M. Nr. 2033. London 1945.)

1313. Tyskland. Nordsøen. Helgoland Bugt. Fyrskib udlagt. Lys- og Klokketønde inddraget.

- Position.* 54° 00' 00" N. 07° 51' 00" E.
Detaller. Et Fyrskib er udlagt paa ovennævnte Plads i Stedet for Lys- og Klokketønden, som er inddraget. Paa Fyrskibets Sider er med hvide Bogstaver malet „P 15“.
 (N. t. M. Naveam Nr. 150. London 1945.)

1314. Holland. Ijmuiden Havn Anduvning. Lys- og Fløjtetønde inddraget.

- Position.* c. 52° 28' 30" N. 4° 29' 00" E.
Detaller. Lys- og Fløjtetønden, der var udlagt paa ovennævnte Plads, er inddraget.
 Kort Nr. 91.
 (N. t. M. Nr. 1818. London 1945.)

1315. Holland. Maas Floden Anduvning. Vraglystønde udlagt.

- Position.* Vragets Plads: c. 52° 01' 40" N. 4° 05' 10" E.
Detaller. En grøn, kegleformet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, er udlagt tæt NW. for ovennævnte Vrag.
 Kort Nr. 91.
 (N. t. M. Nr. 1833. London 1945.)

1316. Belgien. Wester Schelde. Ostende N. t. W. Vrag afmærket.

- Position.* 51° 22' N. 2° 50' 46" E.
Detaller. Et Vrag paa ovenanførte Plads er afmærket med en kegleformet Lystønde, der viser grønt Tre-Blink hver 10^s, og som er udlagt c. 45 m N. for Vraget.
 (N. t. M. Naveam Nr. 114. London 1945.)

1317. England. Themsen Anduvning. Galloper Fyrskib genudlagt.*Position.* 51° 44' 24" N. 1° 57' 48" E.*Detaller.* 1. *Galloper* Fyrskib, der viser hvidt Et-Blink hver 30^s, er atter udlagt paa ovenanførte Plads.Taagesignal gives med Sirene: 2 Toner (kort—lang) hvert 1^m.

2. En Tønde er udlagt 0,4 Sm. 312° fra Fyrskibet.

(N. t. M. Naveam Nr. 127. London 1945.)

1318. England. E.-Kyst. Yarmouth. Sejladsforskrift.*Position.* *St. Nicholas* Lys- og Klokketønde: 52° 35' 02" N. 1° 46' 14" E.*Detaller.* Al Trafik paa Ruten langs Kysten skal foregaa tæt W. om *St. Nicholas* Lys- og Klokketønde.

(N. t. M. Naveam Nr. 139. London 1945.)

1319. England. Humber Anduvning. Humber Fyrskib udlagt.*Position.* 53° 33' 45" N. 0° 23' 18" E.*Detaller.* 1. *Humber* Fyrskib, der er malet rødt, og som viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 30^s, er udlagt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 12,2 m. Synsvidden: 11 Sm.2. Taagesignal afgives fra Fyrskibet med Diafon. Tre-Toner hvert 1^m.*Kort* Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1868. London 1945.)

1320. England. Humber Anduvning. Bull Fyrskib genudlagt. Lystønde inddraget.*Position.* *Spurn Point* Hovedfyr: c. 53° 34' 45" N. 0° 07' 05" E.*Detaller.* 1. *Bull* Fyrskib, der er malet rødt, og som viser vekslende hvidt og rødt Blink hver 20^s, er atter udlagt 1,37 Sm. 226° fra ovennævnte Plads.

Flammens Højde: 9,7 m. Synsvidden: 10 Sm. Lanterneren er anbragt paa et Staaltaarn.

2. Taagesignal afgives fra Fyrskibet. En-Tone hver 20^s.3. Lystønden, der var udlagt c. 1,25 Sm. 180° fra *Spurn Point* Fyr, er inddraget.*Kort* Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 1869. London 1945.)

1321. England E.-Kyst. Humber Floden. Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.*Position.* c. 53° 36' 10" N. 0° 01' 20" W.*Detaller.* Et Reservefyrskib er blevet udlagt paa ovenanførte Plads for et Tidsrum af c. 3 Maaneder. Reservefyrskibet, der er malet sort med Ordet „Middle“ i hvide Bogstaver paa hver Side, har en Kugle paa Mastetoppen 16,5 m over Vandet. Det viser om Natten hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s. Flammens Højde 11,3 m.Taagesignal vil fra Reservefyrskibet blive afgivet med Klokke, 5^s. Ringning hvert 1^m.

(N. t. M. Nr. 1985. London 1945.)

1322. Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Oxcars Fyr. Taagesignal midlertidigt indstillet.*Position.* 56° 01' N. 3° 17' W.*Detaller.* Taagesignalet ved *Oxcars* Fyr er midlertidigt indstillet.

(N. t. M. Naveam Nr. 117. London 1945.)

1323. Skotland. Firth of Forth. Rosyth. Oxcars Fyr atter tændt.*Position.* 56° 01' N. 3° 17' W.*Detaller.* *Oxcars* Fyr er atter tændt.

(N. t. M. Naveam Nr. 116. London 1945.)

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

1324. Frankrig N.-Kyst. Cap d'Alprech. Nyt Fyr tændt.

Position. 50° 41' 57" N. 1° 33' 46" E.

Detaller. Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s, er tændt paa ovenanførte Plads. Flammens Højde: 56,1 m. Synsvidde: 8 Sm. 10,1 m højt Metaltaarn.
(N. t. M. Nr. 2056. London 1945.)

1325. Frankrig N.-Kyst. Dieppe Anduvning. Oplysning om Lystøndes Plads.

Position. Fyret paa E.-lige Bølgebryder c. 49° 56' 15" N. 1° 05' 05" E.

Detaller. Lystønden ligger 405 m 288° fra ovennævnte Fyr og c. 0,02 Sm. 204° fra den tidligere opgivne Plads.
(N. t. M. Nr. 1992. London 1945.)

1326. Frankrig N.-Kyst. Dieppe. Vrag rapporteret. Fyr forandret.

Positioner. 1. Det faste, røde Fyr: c. 49° 56' 00" N. 1° 04' 45" E.

2. c. 49° 56' 10" N. 1° 05' 00" E.

Detaller. 1. Et 9 m langt Vrag, som ligger med Stævnen mod E., findes 780 m 210½° fra ovennævnte Fyr.

2. Fyret (Position 2) er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s. Flammens Højde er nu 8,3 m og Synsviddens 10 Sm.
(N. t. M. Nr. 1801. London 1945.)

1327. Frankrig N.-Kyst. Dieppe Anduvning. Vrag.

Position. c. 50° 01' 54" N. 1° 03' 05" E.

Detaller. Et Vrag findes paa ovennævnte Plads.
(N. t. M. Nr. 1819. London 1945.)

1328. Frankrig N.-Kyst. Seine Floden Anduvning. Oplysning om Ankerplads og Lystønder samt Sejlanvisning.

Position. Digue Nord Fyr: c. 49° 29' 15" N. 0° 05' 30" E.

Detaller. 1. En Ankerplads er oprettet inden for en Linie mellem følgende Punkter:

a) 2,55 Sm 241° fra Digue Nord Fyr.

b) 3,5 - 249° - —

c) 3,28 - 264° - —

d) 2,93 - 274° - —

e) 2,23 - 277½° - —

2. Paa de under Punkt 1 anførte Pladser a—e er udlagt følgende Lystønder:

a) Sort, kugleformet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 2½^s.

c) Grøn, cylinderformet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

d) Grøn, kegleformet Vragbøje.

e) Rød- og hvidternet, kegleformet Lystønde med Gitter-Overbygning og rød, kegleformet Topbetegnelse med Spidsen opad; Lystønden viser grønt Lys med Formørkelser, En-Formørkelse hver 4^s, og er mærket „A 2“.

3. Sejlanvisning for Anduvning.

Alle Skibe og Fartøjer, der nærmer sig den i Punkt 1 anførte Ankerplads, skal for at angive deres Bestemmelsessted have følgende Signalflag hejst:

FA „tackline“ L: Le Havre.

FA — R: Rouen.

FA — O: Efter Ordre.

Ved „tackline“ forstås et indskudt Linestykke, saaledes at der mellem Signalets to øverste og dets nederste Flag fremkommer en større Afstand end normalt.

Skibe, der er bestemt til Rouen, skal ankre paa Ankerpladsens S.-lige Del, og Skibe, der er bestemt til Le Havre og afventer Ordre til at gaa ind, skal ankre paa den NE.-lige Del, og Skibe, der afventer Ordre til at gaa ud, paa den NW.-lige Del.

(N. t. M. Nr. 1872. London 1945.)

1329. Frankrig N.-Kyst. Seine Floden Anduvning. Fyrskib udlagt.*Position.* 49° 29' 42" N. 0° 07' 24" W.*Detaller.* Et Fyrskib med rødmalet Skrog og med kegleformet Dagmærke med opadvendt Spids er udlagt paa ovennævnte Plads.Fyret viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s. Flammens Højde 11,6 m. Taagesignal gives med Sirene, Tre-Toner hvert 1^m.

Navnet „Seine“ er malet med hvidt paa Fyrskibets Sider.

(N. t. M. Nr. 1820. London 1945.)

1330. England S.-Kyst. Dover Havn. Fortøjningstønder inddraget.*Position.* Fyret paa E.-lige Molearm c. 51° 07' 15" N. 1° 20' 40" E.*Detaller.* Fortøjningstønderne paa følgende Pladser er inddraget:

1. c. 107 m 303° fra ovennævnte Fyr.
2. c. 213 m 286° - — —
3. c. 259 m 282° - — —

(N. t. M. Nr. 1847. London 1945.)

1331. England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Oplysning om Vrag.*Position. Nab Tower:* c. 50° 40' 00" N. 0° 57' 00" W.*Detaller.* 1,3 Sm. 316° fra *Nab Tower* findes et Vrag. Dybden over Vraget 6,4 m.

Den tidligere Meddelelse om Vragets Plads 0,1 Sm. 35° fra ovenstaaende Vragposition udgaar.

(N. t. M. Nr. 1669. London 1945.)

1332. England S.-Kyst. Spithead Anduvning. Oplysning om Vrag.*Position. Nab Tower:* c. 50° 40' 00" N. 0° 57' 05" W.*Detaller.* 1. Et Vrag, der findes 4,2 Sm. 195° fra ovennævnte Plads, er afmærket med følgende Lystønder:

- a. En grøn, cylinderformet Lystønde, som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, udlagt 0,3 Sm. 115° fra Vraget.
- b. En grøn, kegleformet Lystønde, som viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, udlagt c. 0,3 Sm. 328° fra Vraget.

2. Et Vrag findes 6,65 Sm. 175½° fra *Nab Tower*.

(N. t. M. Nr. 1817. London 1945.)

1333. England S.-Kyst. Spithead. Oplysning om Vrag. Vragafmærkning inddraget.*Position.* Krigsmonumentet: c. 50° 46' 55" N. 1° 05' 40" W.*Detaller.* 1. c. 0,51 Sm. 226° og c. 0,53 Sm. 227° fra ovenanførte Plads findes Vrag. Dybden over Vragene er 1,5 m.

2. Vragtønden, der var udlagt 0,53 Sm. 230° fra ovenanførte Plads, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2047. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1334. Frankrig. W.-Kyst. Vendée. Les Sables d'Olonne. Anduvning.***Positioner.* a. 46° 15' N. 02° 08' W.

b. 46° 26' N. 01° 48' W.

Detaller. 1. Skibe, som anduver *Les Sables d'Olonne*, skal benytte Indløbene fra ovennævnte Pladser, hvorefter Sejladsen foregaar ad E.-lige Indløb til Havnen.
2. Farten skal af Hensyn til Minefare være moderat indenfor en Afstand af 5 Sm fra Havnen.
3. Adgang til Havnen er kun tilladt om Dagen. Lodser kommer om Bord nær ved Havneindløbet, men Skibene skal anmelde Ankomst 24 Timer forinden.

(N. t. M. Naveam Nr. 144. London 1945.)

1335. Frankrig. La Pallice Anduvning. Fløjtetønde udlagt. Sejladsanvisning.*Tidligere E. f. S.* Nr. 31/1257 1945 udgaar.*Position.* 45° 54' 00" N. 1° 49' 00" W.*Detaller.* En rød Fløjtetønde med kegleformet Topbetegnelse med opadvendt Spids er udlagt paa ovenanførte Plads.Skibe, som anduver *La Pallice*, skal 12 Timer, forinden de anløber Fløjtetønden, hvor Lodserne vil komme dem i Møde, meddele deres Ankomst til Havnedirektøren.

(N. t. M. Nr. 2012. London 1945.)

1336. Afrika W.-Kyst. Marokko. Agadir Red. Grund.*Position.* Fyr paa Bølgebryderen: c. 30° 24' 45" N. 9° 38' 05" W.*Detaller.* En 0,03 Sm. bred Grund, som er tør ved Lavvande, strækker sig fra en Plads 0,16 Sm. 145° fra ovennævnte Fyr i Retning 225° indtil Enden af Bølgebryderens ufuldendte Del.

(N. t. M. Nr. 2016. London 1945.)

1337. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Long Island Anduvning. Afmærkning forandret.*Position.* 40° 28' 42" N. 73° 11' 24" W.*Detaller.* 1. En rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, er udlagt paa ovenanførte Plads.

2. Lys- og Fløjtetønden, der var udlagt 13 Sm. 146° fra ovenanførte Plads, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2041. London 1945.)

1338. Forenede Stater i Nord-Amerika. Atlanterhavskysten. New York. South Channel. Lys- og Fløjtetønde forandret.*Position.* „Scotland“ Lys- og Fløjtetønde: c. 40° 26' 35" N. 73° 55' 10" W.*Detaller.* Lys- og Fløjtetønden viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s.

(N. t. M. Nr. 1805. London 1945.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1339. Vestindien. Cuba N.-Kyst. Habana. Nye Fyr tændt.***Position.* *Castillo del Morro* Fyr: c. 23° 09' 00" N. 82° 21' 00" W.*Detaller.* 1. 3,25 Sm. 256° fra ovenanførte Fyr er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 5,2 m. Synsvidde: 9 Sm. Rød Gitterjernmast med graat Skur.2. 0,2 Sm. 180° fra *Castillo del Morro* Fyr er tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink. Flammens Højde: 2,7 m. Synsvidde: 6 Sm. Graa Jernkonstruktion.

(N. t. M. Nr. 2001. London 1945.)

1340. Argentina. Bahia Vera. Caleta Raso. Fyr forandret.*Position.* *Cantera Baake* c. 44° 20' 35" S. 65° 15' 30" W.*Detaller.* Fyret, der staar paa ovenanførte Plads, viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s. Synsvidden: 9 Sm.

(N. t. M. Nr. 1974. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1353. Danmark. Lov Nr. 356 af 20. Juli 1945 om Tillæg til Lov om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten.

§ 1.

Til § 3 i Lov Nr. 120 af 13. Marts 1943 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten, jfr. Lov Nr. 297 af 22. Juni 1945, føjes som nyt 3die Stykke:

„Fragtnævnet skal i øvrigt være bemyndiget til at iværksætte de Foranstaltninger, som Danmarks Tiltrædelse af den i London den 5. August 1944 undertegnede internationale Aftale angaaende Principperne for en Fortsættelse af en samordnet Kontrol med Handelsskibsfarten forudsætter“.

§ 2.

Ministeren for Handel, Industri og Søfart bemyndiges til at foretage de ved Tiltrædelsen af den fornævnte Aftale nødvendiggjorte Ændringer i Fragtnævnets Organisation.

§ 3.

Denne Lov træder i Kraft straks og har Gyldighed for samme Tidsrum som Loven om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten.
Hvorefter alle vedkommende sig have at rette.

1354. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Skibsmandskabets Opholdsrum m. v.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 1. August 1945 udstedt Bekendtgørelse angaaende Skibsmandskabets Opholdsrum m. v.

Eksemplarer af Bekendtgørelsen kan købes paa *Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.*, samt hos *A/S J. H. Schultz Boghandel, Havnegade 15, København K.* Pris: Kr. 0,50.

1355. Norge. Oplysninger om Fyrbelysning og Afmærkning.

Detaller. I. F y r b e l y s n i n g e n. Der arbejdes paa at bringe de krigsskadede norske Fyr i Orden igen.

Ved en Del større Fyr, der er helt ødelagt, vil der blive opstillet et provisorisk Fyr, indtil det egentlige Fyr kan blive genopført. Dette gælder alle Fyr i *Finnmark* samt en Del Fyr paa *Vestlandet* og i *Møre*. Karakteren af de saaledes midlertidigt opstillede Fyr vil blive offentliggjort senere, da de først kan blive tændt efter Begyndelsen af den normale Brændetid.

Af de mindre Fyr er en Del blevet forandret eller beskadiget under Krigen, og flere Hundrede har været slukket og demonteret. Dette gælder særligt Smaafyrene i den ydre Del af *Skærgaarden* samt Fyr, der lyser ud mod Havet. Disse Fyr bringes nu i Orden, kontrolleres og tændes, men man maa regne med, at dette Arbejde først kan blive afsluttet ud paa *Efteraaret*. Efterhaanden som Fyrene bliver kontrolleret, vil de blive tændt uden yderligere Meddelelse.

I det evakuerede Omraade i *Nord-Norge* er næsten alle mindre Fyr ødelagt eller beskadiget, men man regner med, at c. 70 af disse Fyr vil blive sat i brugbar Stand i *Løbet af Efteraaret*. Enkelte af dem vil blive tændt med midlertidig ny Fyrkarakter, som senere vil blive offentliggjort.

Man gør opmærksom paa, at Beholdningen af Petroleum til en Del af Fyrene fremdeles er af daarlig Kvalitet. Man maa derfor være forberedt paa, at disse Fyr ogsaa i

kommende Brændetid kan lyse daarligt eller eventuelt være slukket, hvis Uvejr hindrer Adgang til Pasning af Fyrlantererne.

II. A f m æ r k n i n g e n. I det evakuerede Omraade i *Nord-Norge* maa man regne med, at adskillige af de faste og flydende Sømærker er borte. Manglerne vil efterhaanden blive afhjulpnet, men man vil ikke kunne overkomme at faa alt i Orden i indeværende Aar.

(K. f. F. Nr. 7. Oslo 1945.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

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

1356. Danmark. Farvandet S. for Fyn. Faaborg Fjord. Klokketønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 30/1239 1945.

Position. c. 55° 05',0 N. 10° 14',9 E.

Detaller. Højen Klokketønde er atter udlagt paa Plads.

1357. Danmark. Lille-Bælt. Strib Fyr NE. t. E. Vrag.

Position. 55° 33' (49") N. 9° 48' (40") E., c. 2,1 Sm 54° fra *Strib Fyr*.

Detaller. Vraget af en *tysk* Undervandsbaad er sunket i 33 m Vand paa ovennævnte Plads. Mindste Dybde over Vraget, der er afmærket med en rød Bøje, er c. 15 m.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1358. (T). Danmark. Isefjord. Nykøbing paa Sjælland. Havnefyr midlertidigt slukket.

Position. c. 55° 54',9 N. 11° 40',8 E.

Detaller. Paa Grund af Kabelbrud er Fyrene ved *Nykøbing Havn* midlertidigt slukket. De vil snarest atter blive tændt.

1359. Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede Omraader.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Paa Grund af Minefare er følgende Omraader spærret for Sejlads:

- a) Omraadet inden for en Cirkellinie med Centrum i 56° 49',9 N. 10° 34',9 E. og Radius ½ Sm.
- b) Omraadet inden for en Cirkellinie med Centrum i 57° 30',5 N. 10° 46',8 E. og Radius ½ Sm.
- c) Omraadet inden for en Cirkellinie med Centrum i 57° 34',6 N. 10° 41',0 E. og Radius ½ Sm.

XI. Bekendtgørelser m. m.**1360. Danmark. Sommertid ophører.**

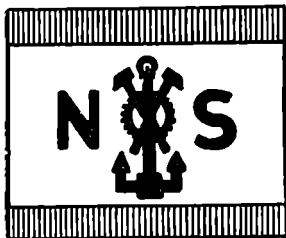
Detaller. Den ved kgl. Anordning af 10. Marts 1945 fastsatte særlige Tidsregning ophører Onsdag den 15. August 1945 Kl. 0300.

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.

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.

33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

AKTIESELSKABET

BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
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

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

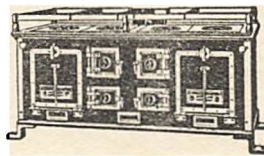
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

KØGE

CARL MÜLLERStatsautoriseret Skibsmægler
KØGETelegr.-Adr.:
„MÜLLER“Telefoner:
Køge 710-1485

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 & 608

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGERINDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN
Statsautoriseret SkibsmæglerTelf.: Cementcentralen Nr. 1
Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

HOBRO

CHR. RØRHOLMEDSVOREN SKIBSMÆGLER
HOBRO

TELEFON 418 TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

NAKSKOV

GASPER ANDRÉA'S EFTFLG.VED
HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER
NAKSKOVTELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ RIGSTELEFON NR. 7
TELEFON NR. 108, 408 & 818

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZStatsautoriseret Skibsmægler
KALUNDBORG
Lloyds Agent

TELEFON NO. 4. 801. TLGR. ADR. SCHULTZ

SVENDBORG

E. W. v. d. HUDE & SØNEtableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852
Edsv. Skibsmæglere
SVENDBORGTlf: 25 (2 Lin.), 262 Stat 2. Telegr.-Ad. »Hudee. Svendborg
Privat 1030

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.
SVANE & GJØRDINGStatsautoriserede Skibsmæglere
KOLDINGBEFRAGTING :- KLARERING :- SPEDITION :- ASSURANCE
ÅBENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811**A. E. SØRENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER
SVENDBORGTELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 31

FREDAG 17. AUGUST 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

VERDENSFRED

Ved Japans Kapitulation er den anden Verdenskrig efter seks Aars Forløb til Ende. Krigsvirksomheden kan indstilles og en Omstilling til Fredsproduktion foretages.

For Skibsfartens Vedkommende betyder Freden, at man nu kan se hen til den Tid, da U.M.A.-Ordnningen ophører. Dette store Maskineri, som knap nok er kommet rigtig igang endnu, faar et Skær af Overflodighed over sig. Som bekendt vedvarer U.M.A.-Ordnningen hojst seks Maaneder efter Japankrigens Ophør, og det er saaledes U.M.A., der indtil da fortsat bestemmer, hvad den forhaandenværende Tonnage skal bruges til.

Efter de seks UMA-Maaneder er Spørgsmaalet da, om det internationale Samarbejde vil blive fortsat, eller om der vil blive haard Konkurrence.

Imidlertid kan man forudse, at der i Løbet af de nærmeste Maaneder, naar de militære Transporter, der er en direkte Følge af Kapitulationen, er afviklet, vil kunne frigøres visse Mængder af Tonnage til Befordring af Raamaterialer og Forsyninger, saaledes at Verdens værste Varehunger kan tilfredsstilles.

EFTER POTSDAM

At domme efter Potsdamkommunikéet skal ikke Aalene al Bygning af søgaaende Skibe og Flyvemaskiner i Tyskland forbydes, men ogsaa Opbygningen af den søgaaende tyske Handelsflaade, f. Eks. ved Indkøb forhindres og Tysklands Udenrigssøfart varetages af andre Nationers Skibe. Formodentlig maa Tyskland beholde mindre Tonnage for Kyst-, Flod- og Kanaltrafik samt mindre Skibsværfter til Bygning og Reparation af saadanne Skibe. Uden Tvivl vil de samme Betingelser blive gældende for Japan.

Den tyske og japanske Søfart, der saaledes skal forsvinde fra den internationale Konkurrence, indtog før den anden Verdenskrigs Udbrud femte henholdsvis tredje Pladsen i Verden med Hensyn til Handelsflaadernes Størrelse. Begge Landes Skibsbygningsindustrier, som altsaa ogsaa skal forsvinde, indtog endnu større ledende Stillinger i Verden med Tyskland paa anden og Japan paa tredje Pladsen.

Af Verdens samlede Handelsflaade, som i Aaret 1939 androg 31.186 Skibe med ialt 69.440.000 BRT, ejede Tyskland 2.466 Skibe paa 4.493.000 BRT og Japan 2.337 Skibe paa 5.630.000 BRT. Større Handelsflaader end Tysklands og Japans ejedes kun af det britiske Imperium med 9.488 Skibe paa 21.215.000 BRT og U.S.A. med 3.375 Skibe paa 12.003.000 BRT (inkl. Søerne). De to førende Akselande disponerede altsaa tilsammen over en Handelsflaade paa 4.803 Skibe paa 10.123.000 BRT. Begge Landes Handelsflaader havde relativ lav Gennemsnitsalder og betydelig Effektivitet, og hvis man ser paa Transportkapaciteten pr. Aar, maa de flyttes endnu højere op, end hvad de faktiske Tonnagetal angiver. I 1939 var saaledes 19,9 pCt. af den samlede tyske Tonnage under 5 Aar og 14 pCt. over 25 Aar. For Japans vedkommende var 27,6 pCt. under 5 Aar og 16,5 pCt. over 25 Aar.

I Henseende til Skibsbyggeri var som ovenfor nævnt Tyskland Nummer to i Verden og Japan Nummer tre. I Aaret 1938 søsattes i hele Verden 1119 Skibe paa

sammenlagt 3.033.593 BT, heraf fra tyske Værfter 193 Skibe med 480.797 Tons og fra japanske 146 Skibe med 441.720 Tons. Det eneste Land, som byggede mere end Tyskland og Japan, var Storbritannien med 267 Skibe paa ialt 1.030.375 Tons. De tyske Skibsbygningstal for 1938 var de højeste siden 1922 og fremviste en Stigning paa 45.191 Tons i Sammenligning med Aaret 1937. Af den søsatte Tonnage var 124 Motorskibe med 370.327 Tons, heraf 22 Tankskibe paa 198.270 Tons og 67 Dampere med 108.630 Tons, hvoraf to Tankdampere med 17.906 Tons. Af den samlede tyske Værftsindustri Produktion var 47 Skibe med 247.106 Tons, d. v. s. over 41 pCt., for udenlandsk Regning. De japanske Skibsbygningstal for 1938 fremviste en ubetydelig Formindskelse i Sammenligning med 1937, men var iøvrigt de højeste siden 1920. Af hele den søsatte japanske Tonnage omfattede Motorskibene 71 med 211.854 Tons, heraf fem Tankmotorskibe hver paa mellem 10.000 og 11.000 Tons og Damperne 75 med 229.866 Tons. Kun 4 Skibe med 1915 Tons byggedes i Japan for udenlandsk Regning.

NORDISK REDERMØDE I GÖTEBORG

I denne Uge afholdt for første Gang siden 1940 danske, norske og svenske Redere et Fællesmøde i Göteborg, hvor man drøftede Samarbejdet mellem de nordiske Redere og de mange Spørgsmaal, som staar i Forbindelse med de gennem Krigen opstaaede Forhold.

Fra Danmark deltog Formanden for Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør J. A. Kørbing, Næstformanden, Skibsreder Chr. Harhoff, Skibsrederne A. Kampen, A. P. Møller og A. Reimann, Direktør A. Møller, Direktør Husted, Direktør E. Møgaard og Direktøren for Fragtnævnet, Skibsreder T. C. Christensen. Fra Norge var mødt Præsidenten for Norges Rederforbund, Skibsreder Klaus Wiese-Hansen og flere Skibsredere, og fra Sverige flere Medlemmer af Bestyrelsen for Sveriges Redareforening med Formanden, Generalkonsul Gunnar Carlsson i Spidsen. Endvidere deltog Direktør H. Steuch fra Baltic Conferencen.

DE SØFARENDES KRIGSULYKKESFORSIKRING

I Folketingets Møde Torsdag i sidste Uge fremsatte Handelsministeren Forslag om Lov til Ændringer i Krigsulykkesforsikringsloven for Søfarende af 1936. Forslaget gaar ud paa at ændre Grundlaget for Beregningen af Invaliditets- og Dødsersatningerne, saaledes at Erstatningerne beregnes paa Grundlag af en Aarsløn paa indtil 6000 Kr. mod hidtil 3.260 Kr. og at beregne Invaliditetserstatningen med 4 Femtedele af den tilskadekomnes Aarsløn mod hidtil 3 Femtedele. Det hidtidige Tillæg til Erstatningen paa indtil 10.000 Kr. vil samtidig bortfalde. Dagpengene, der hidtil har udgjort 3 Femtedele af Gennemsnits-Daglønnen, dog ikke over 7,40 Kr. pr. Dag, foreslaas fremtidig fastsat til 4 Femtedele af den paagældendes Dagløn, dog ikke over 16 Kr. pr. Dag.

Loven skal straks træde i Kraft, men dens Bestemmelser kommer til Anvendelse paa Krigsulykkestilfælde indtruffet den 1. September 1939 eller senere, med mindre vedkommende derved vilde blive ugunstiger stillet end efter de hidtil gældende Regler.

Ministeren bebudede samtidig, at han, efter en Henvendelse fra Dansk Fiskeriforening og Vestjysk Fi-

skeriforening, vil tage Spørgsmaalet om Fiskernes Krigsulykkesforsikring op til Revision og haabede snart at kunne fremsætte Forslag herom.

ERHVERVENES OPLYSNINGSRAAD

Det nye Erhvervenes Oplysningsraad til Fremme af Forstaaelsen mellem Erhvervsgrenene og sprede Oplysning om de frie Erhvervs Betydning, er nu traadt ud i Livet. Det er oprettet af de store Erhvervsorganisationer for Skibsfart, Engros- og Detail-Handel, Industri og Haandværk, Landbrug, Forsikring og Bankvæsen.

Oplysningsraadets Opgave er at fremme Forstaaelsen mellem de forskellige Erhvervsgrene ved at meddele Oplysninger angaaende de enkeltes Forhold og at sprede Oplysninger om de paa det personlige Initiativ hvilende Erhvervs Betydning for Samfundets Velstand og sunde Økonomi.

Den nye Institutions Formand er Højesteretssagfører *Steglich-Petersen*, og der er valgt et Repræsentantskab paa 33 Medlemmer, der repræsenterer de tilsluttede Organisationer.

Dansk Dampskibsrederiforening er repræsenteret ved Skibsrederne *A. P. Møller* og *Axel Kampen* samt Direktør, cand. jur. *E. Maegaard*.

Det omfattende Repræsentantskab har af sin Midte valgt en Bestyrelse, bestaaende af Formanden, Højesteretssagfører *Steglich-Petersen*, Skibsreder *A. P. Møller*, Direktør *S. Bøgelund-Jensen*, Generalkonsul *Wald. Jacobsen*, Proprietær *S. Overgaard*, Konsul *Kai Blicher*, Grosserer *Victor B. Strand*, Direktør *F. Løppenthien*, Vinhandler *Chr. Gyldenstelte*, Redaktør *Hemmer Hansen*, Murermester *Rasmus Sørensen*, Oldermann *Esper Eising* og Bankdirektør *Olaf Hede-gaard*. Under Raadets Bestyrelse sorterer et Sekretariat, der vil udføre det daglige Oplysningsarbejde; som dets Leder er antaget cand. polit. *Chr. Gandil*.

De Tanker, der ligger til Grund for Sammenslutningen, er paa ingen Maade nye. Det drejer sig om en Videreførelse af det Arbejde, flere Organisationer gennem en Aarrække har foretaget og stadig vil fortsætte med hver for sig. Det nye er, at det Arbejde, hvorom alle Medlems-Organisationer er enige, vil blive centraliseret i Erhvervenes Oplysningsraad.

Raadets Opgave er dobbelt, for det første at fremme Forstaaelsen imellem de forskellige Erhverv indbyrdes, saaledes at Modsætningsforhold undgaas, og for det andet ved oplysende Virksomhed at udbygge Forstaaelsen af Erhvervenes Kaar hos Myndigheder, Presse og Befolkning.

Det er Raadets Grundsynspunkt, at der opnaas den bedste og billigste Vareforsyning, naar Produktion og Omsætning varetages af selvstændige Erhvervsdrivende under den frie Konkurrencens Vilkaar, og man betragter Erhvervsfriheden som en uadskillelig Del af de Frihedsrettigheder, som er Grundlaget for vort folkestyrede Samfund og den bedste Forudsætning for saavel materielle som kulturelle Fremskridt. Man erkender, at den Tvangsøkonomi, Krigen har nødvendiggjort, ikke straks kan afskaffes, men man vil virke for, at Statsindgrebene ikke fortsættes længere, end de saglige Forhold motiverer.

DET NYE FYRINSPEKTIONSSKIB

Som omtalt i sidste Nummer af *Dansk Søfartstidende* afholdtes der Torsdag i forrige Uge ved Nakskov Skibsværft Prøvetur med Fyr- og Vagervæsenets nye Fyrinspektionsskib »H. V. Ravn«.

Det nye Skib, som er opkaldt efter Fyr- og Vagervæsenets tidligere Fyrdirektør *H. V. Ravn*, er et fuldt moderne Fyrinspektionsskib paa 500 Tons med en Besætning paa 16 Mand. Det er et Motorskib med en Frichs Motor paa 540 HK, og Farten er 12 Knob.

»H. V. Ravn« er bygget til Afløsning af det gamle Inspektionsskib »Nordsøen« i Esbjerg, men da Mine-

faren i Nordsøen endnu er saa stor, at der ikke kan være Tale om foreløbig at udlægge Fyrskibe og øvrige Afmærkning der, skal »H. V. Ravn« indtil videre forblive indenfor Skagen, hvor der i Kattegat er nok at gøre, i Særdeleshed da man meget stærkt savner det i December sidste Aar minesprængte Fyrinspektionsskib »Absalon«. Indenfor Skagen skal iøvrigt »Argus« og »Løvenørn« klare Opgaverne foruden »Kattegat«, der sejler med Mandskab og Proviant. Endvidere har Fyr- og Vagervæsenet overtaget det tidligere tyske Vagtskib »Minsen« paa 800 Tons, der skal gøre Tjeneste i Kattegat og tilstødende Farvande, indtil »Absalon«, der nu er hævet og indslæbt til Orlogsværftet, kan blive repareret og atter træde i Tjeneste, hvilket dog vil vare 10—12 Maaneder. Tyskerne benyttede »Minsen« til Afmærkning af de Tvangsruter, som de selv havde udstukket, og da Fyr- og Vagervæsenet nu har overtaget disse Ruter, har det god Brug for Skibet. Det skal dog afleveres igen til de Allierede, naar der ikke mere er Brug for det.

Af Fyrskibe indenfor Skagen er iøvrigt nu »Lappegrunden« og »Halskov Rev« udlagt.

RENSNINGEN AF GDYNIA'S HAVN

Som omtalt i *Dansk Søfartstidende* den 3. August Safrejste Svitser Direktør, Orlogskaptajn Kiær, for nogen Tid siden til Polen for at forhandle med den polske Regering om Optagningen af de sunkne Skibe i Gdynia's og Danzig's (Gdansk) Havne. Direktør Kiær er nu vendt tilbage hertil og udtaler, at Svitser har tilbudt Polen at sende en Bjærgningsdamper til Gdynia for at foretage de fornødne Dykkerundersøgelser og derefter at afgive et endeligt Tilbud paa Optagningen af alle Skibene. I Gdynias Havn ligger Slagskibet »Gneisenau« paa 26.000 Tons sunket i Havneindløbet og inde i Havnen Slagskibet »Schleswig-Holsten« foruden 12—14 Handelsskibe af alle Størrelser. I Tilbudet vil blive anført, at man er villig til at acceptere, at Betalingen for Bjærgningen af Skibene ydes i Form af Kulleverancer til Danmark.

»NORTRASHIP«S VIRKSOMHED UNDER KRIGEN

I det norske Handelstidsskrift »Farmand« har Skibsreder Odd Gogstad fornylig skrevet en Artikel om den Virksomhed, som the Norwegian Shipping & Trade Mission, »Nortraship«, har udøvet under Krigen. Da UMA er traadt i Kraft, er »Nortraship« nu under Afvikling.

Den 22. April 1940, skriver Skibsrederen, rekvireres hele den norske Handelsflaade, og den 25. April ankom Søfartsdirektør Lorentzen til London med Fuldmagt til at oprette et Administrationskontor for de beslaglagte Skibe. Dette Kontor blev »Nortraship«, og som Leder fungerede under hele Krigen Søfartsdirektør Lorentzen.

Nortraship stod under hele Krigen i et meget intimt Samarbejde med Ministry of War Transport i London og War Shipping Administration i Washington. Der forekom selvfølgelig en Del Meningsuoverensstemmelser i Spørgsmaalet om Anvendelsen af Skibene, men i det store og hele blev de norske Synspunkter respekterede.

Nortraship havde foruden sit Kontor i London ogsaa et Kontor i New York. Kontoret i London disponerede i Begyndelsen af 1941 over 489 Skibe paa 3.086.000 Tons d.w. og ved Krigens Slutning i Europa over 303 Skibe paa 2.088.000 Tons d.w. De tilsvarende Tal for New York Kontoret var 262 Skibe paa 2.050.000 Tons d.w. og ved Krigens Ophør i Europa 182 Skibe paa 1.526.000 Tons d.w. Den af Nortraship kontrollerede Tonnage mistede under hele Perioden ialt 461 Skibe paa 3.089.559 Tons d.w.

I 1940 startede Nortraship med ialt 115 Funktionærer, heraf 58 norske. I 1944 var Antallet af Funktionærer steget til 358, heraf norske 209. Af de nor-

Ugens Fragtbetretning.

De Magter i Europa og Asien, der saade Vind har høstet Storm, og under dennes Rasen er Drømmen om de Imperier, de vilde bygge op, vejret bort som Avner for Vinden. Med Japans Kapitulation er den globale Krig forbi, og de Kræfter, der har vundet en af Verdenshistoriens største militære Sejre, kan frigøres for Genopbygningen af de Ødelæggelser af aandelig og materiel Art, som Krigen har medført.

Hvilke Følger, Japans Kapitulation vil faa for Skibsfarten, er det naturligvis vanskeligt at udtale sig om allerede nu. UMA-Planen er, som bekendt kun bindende for Parterne i højest 6 Maaneder efter den japaniske Krigs Afslutning, saa 14. Februar næste Aar skulde Rederne igen frit kunde disponere over deres Tonnage. Om UMA. vil blive afviklet tidligere, eller om Forholdene vil udvikle sig saaledes, at de store Nationer anser det for formaalstjenligt evtl. at optage Forhandlinger om en Forlængelse, vil naturligvis afhænge af, hvorledes Forsynings- og Transportsituationen er til den Tid. Den øjeblikkelige Stilling er jo den, at der i Krigens Løb i hele Verden er oparbejdet en mægtig Varehunger. Tilfredsstillelsen heraf er dels et Produktions- og dels et Transportspørgsmaal. For Tonnagespørgsmalets Vedkommende kan det forudses, at der i Løbet af de kommende Maaneder, naar de Transporter, der er en direkte Følge af Fjendtlighedernes Ophør, saasom Hjemsendelse af Tropper, Materiel o. s. v., er afviklede, vil kunne frigøres betydelige Mængder Tonnage til civile Formaal. Om denne Udvikling vil foregaa i et saadant Tempo, at Loven om Tilbud og Efterspørgsel igen kan blive den regulerende Faktor paa Fragtmarkedet allerede om 6 Maaneder, er et Spørgsmaal, som kun Fremtiden kan give Svaret paa. Men set med Dagens Øje forekommer dette lidet troligt, da den akutte Varehunger næppe vil være hverken helt eller halvt tilfredsstillet til den Tid.

Om den øjeblikkelige Stilling paa Fragtmarkederne foreligger der heller ikke for den nu forløbne Uges Vedkommende særligt epokegørende Nyheder. Der fri-

gives stadig et betydeligt Antal Skibe for Korn fra Northern Range til kontinentale Havne, ligesom der rapporteres forskellige Sukkerbefragtninger fra Cuba til UK. og Frankrig, naturligvis til UMA.-Rater. Fra New York meldes endvidere om et betydeligt Kvantum Kul, der skal afskibes fra Hampton Roads til de kulhungrende Lande i Europa, men tilsyneladende gaar det kun smaat med Afskibningen heraf. Derimod synes det, som om det er lettere at faa Tonnage for Kuleksperten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika, idet der i den forløbne Uge er sluttet et ikke ubetydeligt Antal Skibe for saadan Forretning, ligesom der ogsaa er frigivet ikke saa faa Skibe for Malm fra Brasilien og for Sukker fra Cuba til Northern Range og Gulfen.

Fra River Plate kan der stadig placeres Tonnage for Korn til Europa, ligesom der søges Tonnage for Stykgods til Sydafrika og Brasilien.

Om Forholdene paa de afrikanske og indiske Markeder foreligger der praktisk talt ingen Nyheder udover, at nogle amerikanske Dampere er sluttede for Malm fra Forindien til Northern Range til de kendte Rater.

For Nord- og Østersømarkedernes Vedkommende foreligger der Oplysninger om nye UMA.-Rater for saavel Malm som for Trælast. Raten for Malm fra Narvik til Grangemouth er saaledes fastsat til 27/6d. for Baade mellem 3000 og 3500 Tons med en gradvis Reduktion indtil 23/6d. for Skibe paa over 7500 Tons. For Trælasternes Vedkommende kan nævnes, at f. Eks. en 650 Stds. Baad skal have 170/- pr. Std. for DBB. fra den nedre svenske Zone til London. Cardiff Losning betaler 17/- mere. Iøvrigt ligger det i Sagens Natur, at der er en lang Række Variationer i Raterne afhængig af de forskellige Lossehavne, ligesom der naturligvis ogsaa betales mere fra de nordligere svenske Lastepladser. Disse Markeder er iøvrigt meget aktive, idet det naturligvis gælder om at faa afskibet saa meget som muligt før Vintrens Komme.

ske Funktionærer var mange krigsforliste Kaptajner, Styrmand og Maskinister og af de udenlandske mange Norsk-Amerikanere.

Nortraships Kontor i New York indkasserede fra April 1940 til December 1944 i Bruttofragter for de Skibe, som kom dertil, ikke mindre end 570 Mill. Dollars. I Mandskabshyre udbetaltes 43.5 Mill. Dollars, i Reparationer 44.5 Mill., i Krigsforsikringspræmier 90.5 Mill. og i Lastnings- og Losningsafgifter 36 Mill. Dollars, for blot at nævne nogle af de vigtigste Udgiftposter.

DEN NORSKE HANDELSFLAADES UDVIKLING

Norges Rederforbund har foretaget en Undersøgelse vedrørende den norske Handelsflaades Udvikling, Bemanding og Kapitalinvestering siden 1914.

Undersøgelsen fastslaa ifølge N. H. & S. T. for det første, at Skibenes Antal gik ned, men Tonnagen op i Aarene 1914—1940. Skibenes Gennemsnitsstørrelse steg fra 1100 til 2400 BT. For det andet fastslaaes en stærk Stigning i Kapitalinvesteringen i de gennemgaaende større Skibe. Assurancesummen voksede til henimod det syvdobbelte, og Summen pr. Ton fra 170 til 509 Kr. For det tredje fremgaar det, at Bemandingen i Aarene 1914—1940 stod stille i Antal. Regnet pr. 1 Million Kroner i Assurancesum gik Antal Mandskaber ned fra 75 til 61.

Udviklingen blev brudt ved Krigen, men viser, at Tendensen til en Stigning i Skibenes Gennemsnitsstørrelse fortsat er stor. Den gik lidt ned ved Afgangen under Krigen, men ved de ca. 75 Skibe, som er kon-

traheret i Sverige, stiger den kraftigt til ikke mindre end 6000 Tons. Kontraktsummen er 400 Millioner Kroner, hvilket giver gennemsnitlig 890 Kr. pr. Ton. Hertil kan anføres, at Pengenes Værdi er faldet, men der mangler meget i, at den ophæver Stigningen i Tonnagepriserne. Siden 1938 er de norske Leveomkostninger steget med 55 og engros Priserne med 78 pCt. Man kommer m. a. O. ikke bort fra, at Oplygningen af den store norske Handelsflaade i højeste Grad foranlediger større Kapitalindsats.

Uden det eventyrlige Opsving i norsk Skibsfart i Mellemkrigstiden vilde Norge ikke have været den Stormagt paa Søen, som det var i 1940, og fremdeles er det til Trods for Krigens store Aareladning. Norges Økonomi fik den kraftigste Støtte ved, hvad den store Handelsflaade indsejlede, og den faar det fremdeles, nu da det gælder at forsyne Landet og bygge Flaaden op igen.

Undersøgelsen fastslaaer i Særdeleshed, at Norge gaar bort fra Smaaskibene, som tidligere i saa høj Grad bar den norske Skibsfart. De muliggjorde de mange mindre Rederier Kysten rundt, og de havde ogsaa den største Betydning for Rekrutteringen til Skibene.

Der er en Del mindre Skibe blandt Nykontraheringerne, men foreløbig tæller de ikke meget blandt de store Skibes Antal. Det er imidlertid meget ønskeligt, fremhæves det, at denne Del af Flaaden ogsaa oparbejdes igen. Den led store Tab i Søkrigen, og der er stort Behov for den i Nord- og Østersøfarten og paa andre Markeder. Fra engelsk Side har man ligeledes

efterlyst de mindre Baade, og engelske Rederier gaar nu ogsaa ind for Bygning af mindre Skibe til Nord- og Østersøfart.

ENGLAND EFTER VALGET

Det sensationelle Udfald af det engelske Parlamentsvalg har skabt en ny Situation i England med Muligheder for en Nationalisering af vigtige Industrier. Det første, den nye Regering vil have sin Opmærksomhed henvendt paa, vil antagelig blive Socialiseringen af Kulindustrien, men ellers synes den almindelige Mening at være den, at Regeringen vil gaa forsigtigt tilværks i alle disse Spørgsmaal.

Med Hensyn til den engelske Valutapolitik bliver det store Spørgsmaal, hvilken Stilling England vil tage til den internationale Valutaplan, som U.S.A. nu har vedtaget. Valutakontrollen vil forblive uforandret, og om Statens Finanser hævdes det, at det vil tage sin Tid at skaffe Balance paa Budgettet igen.

I forrige Aarhundrede investerede England kraftigt i amerikanske Industriforetagender og Jernbaner, men disse holdings er som bekendt paa Grund af Krigen blevet stærkt reduceret, fra amerikansk Side hævdes til knap 10 pCt. af før Krigen. Nu da Rollerne er byttet om, og U.S.A. staar som den stærke Kreditnation, venter man i Amerika en vis Kapitalstrøm fra Amerika til England.

DEN SVENSKKE HANDELSFLAADES BRUTTOFRAGTINDTÆGTER

Det svenske Kommerskollegium har fornylig offentliggjort den svenske Handelsflaades Bruttofragtindtægter for Aaret 1944 til 361,87 Mill. Kr. mod 430,92 Mill. Kr. Aaret forud. Samtidig er timecharter-Indtægten steget fra 91,29 til 96,36 Mill. Bruttofragtindtægten er saaledes gaaet ned med 69,05 Mill. Kr., medens timecharter-Indtægten er steget med 5,07 Mill. Kr.

Efter at Lejdetrafiken i 1943 var gaaet noget ned, viste den i 1944 en betydelig Stigning, idet Indtægterne steg fra 53,81 Mill. Kr. til 83,12. Handelsflaaden uden for Spærringen har været engageret dels i sædvanlig Fragtfart og dels i timecharter. Selv før Krigen var den svenske Handelsflaade i høj Grad beskæftiget i international Trafik. Ifjor indtjentes saaledes udenfor Spærringen 104,23 Mill. Kr. (1943: 126,51) i Trafiken mellem fremmede Lande, hvortil

kommer 84,68 Mill. Kr. (1943: 77,26) indtjent paa timecharter. Indenfor Spærringen udviser samme Indkomstposter henholdsvis 1,36 Mill. Kr. (5,31 Mill.) og 6,95 (9,51). Til Sammenligning kan anføres, at Indkomsterne paa Trafiken mellem fremmede Lande i Aaret 1938 var 123,4 Mill. Kr. og i timecharter 25,6 Mill. Kr.

Søfarten mellem Sverige og Udlandet faldt ifjor med 37,2 pCt. mod foregaaende Aars. Nedgangen, som fortsattes hele Aaret, var særlig fremtrædende i sidste Kvartal ifjor, som Følge af, at al Trafik paa Tyskland blev indstillet. Godstrafiken angivet i Tons faldt med 24 pCt. for Importens vedkommende og med 49 pCt. for Eksportens.

Fragtsatserne har ifjor i det store og hele ikke undergaaet nogen større Forandring. Hvad Fragtsatserne indenfor Spærringen angaar, har en Del Udjævninger fundet Sted nærmest vedr. Returfragter og Ventetid i Havnene.

Indtægten af Godsfragterne i udenrigs Fart sank fra 375,04 Mill. Kr. i 1943 til 296,90 Mill. Kr. i 1944, medens Indtægten i indenrigs Fart steg fra 44,44 Mill. Kr. til 51,14 Mill. Kr.

I Sammenligning med disse Fragtindtægter er Indtægterne ved Passagerfart ganske smaa. I de første Krigsaar laa Indtægten omkring 10 Mill. Kr., men for 1944 steg den til 13,27 Mill. Kr.

Betragter man Fragtindtægternes Fordeling paa de forskellige Lande, indtog Tyskland endnu i 1944 første Pladsen. De sammenlagte svenske Fragtindtægter paa tyske Havne ifjor androg 103,58 Mill. Kr. Nærmest efter Tyskland blandt Landene indenfor Spærringen kom Finland med en sammenlagt Bruttofragtindtægt paa 4 Mill. Kr. mod kun 1,5 Aaret forud. Hvad Fragtfarten udenfor Spærringen angaar, ses store Fragtindtægter fremfor alt paa Argentina, Brasilien og U.S.A., for det meste i Forbindelse med Lejdetrafiken. Trafiken paa Argentina har saaledes givet de svenske Skibe en Bruttofragtindtægt paa 40,33 Mill. Kr. For Trafiken paa U.S.A. vises Fragtindtægter paa 33,16 Mill. Kr., paa Brasilien 24,98 Mill. og paa Australien 24,0 Mill. Kr.

Krigsforlisene i 1944 har været faa, kun 19.000 BT. Samtidig har den svenske Handelsflaade faaet et kraftigt Tilskud ved Nybygninger, og Tonnagen modtog herved en Nettoforøgelse paa 135.000 BT.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Ministryger afleveret fra Frederikssund Skibsværft

I sidste Uge afleverede Frederikssund Skibsværft den sidste af de tre Ministrygere, som Værftet byggede under Besættelsen.

Den nye Ministryger »MSK 3« er forsynet med en 240 HK Tuxham Motor og har Plads til en Besætning paa 12 Mand.

Bygning af færøske Fiskekuttere

Aktieselskabet Færøske Fiskeskibe indbyder i disse Dage danske Træskibsværfter til at afgive Tilbud paa Bygning og Levering af et mindre Antal 30 Tons Fiskefartøjer. Tilbud med Opgivelse af Leveringstid skal være Selskabet i Hænde senest den 24. August d. A.

Svensk bygget Fiskekutter til Færøerne

Den første svenske byggede Fiskekutter til Færøerne er afgang fra Göteborg til Thorshavn. Fiskekutteren, der hedder »Kenn«, er bygget paa A/B Gustafsson & Söners skeppsvarv i Landskrona, og foruden Sejlrig har den en 200 HK's Bolinder Motor som Fremdrivningsmaskineri.

Den minestrøgne Rende til Danzig

Fra et Punkt ca. 30 Sømil SØ. for Utklippans Fyr til et Punkt 16,5 Sømil NØ. for Hela Fyr Nord for Danzig har som bekendt Svenskerne minestrøget og afmærket en Sejlrende, der er 4 Sømil bred. I den sydlige Ende slutter denne Rende sig til den af Russerne minestrøgne Rende ind til Danzig. Den russiske Rende maa kun besejles om Dagen, og de to Radiofyr Brüsterort og Schventoy begge paa Bølgelængde 961,3 m er af Værdi ved Navigeringen til Danzig. Nogle af de i den svenske Rende udlagte Vagere skal senere ombyttes med Lys- og Lydbøjer.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

EUREKA

EVAPORATORER

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140, KBH. S.

C. 8901

Odessa Havn

Den russiske Sortehavnshavn Odessa har nu lige saa stor Trafik som for Krigen.

Den 10. April 1944 blev Odessa tilbageerobret af Russerne efter i 30 Maaneder at have været besat af de tyskrumænske Hære. Tyskerne gjorde sig store Anstrengelser for at ødelægge Odessa Havn saa meget som muligt forinden Tilbagetrækningen, men nu bliver Havnen ikke alene repareret men skal ogsaa betydeligt udvides.

Narviks Havn

Havnedirektøren i Narviks Havn har fornylig meddelt, at der ligger 24 større Lastskibe paa Bunden af Narviks Havn, de fleste lastede med Malm.

Tonnagespørgsmaalet hæmmer Træmasseeksporten

Bortset fra Prisspørgsmaalet er Tonnageproblemet Genstand for den største Opmærksomhed, erklærer Svensk Pappersmassetidning. Den svenske Tonnage, som ventes at blive disponibel for August-Leverancer, er ret begrænset, men man regner med, at ogsaa en Del udenlandske Skibe vil blive sat ind for Transporten af Masse fra Sverige til U.S.A. I September ventes Tilgangen af udgaende Tonnage fra Sverige at blive større, eftersom de Skibe, som i Juli—August har indlagt Last i U.S.A. til Sverige, da atter kan ventes at blive disponible for Massetransporter.

Siden de egentlige Forhandlinger vedrørende Leverancer til Belgien er fuldført, resterer Udvekslingen af Kontrakter mellem enkelte Sælgere og Købere. Salget af kemisk og mekanisk Masse til Belgien beløber sig ialt til en Værdi af 30 Mill. Kr. De italienske Købere af saavel Viskos- som Papircellulose er ivrige for at sikre sig Raavarer fra Sverige. De herskende Forhold har imidlertid hidtil forhindret Optagelse af Forhandlinger desangaaende, og det er uvist, naar saadant kan ske.

Den norske Amerika Linie's Nybygninger

Den norske Amerikalinie har for Tiden to Lastskibe paa hver 6.500 Tons under Bygning paa Lindholmen varv i Göteborg. Leveringen skulde have fundet Sted i 1946, men paa Grund af den svenske Værftstrejke er den blevet forsinket med 5 Maaneder. Den 18.000 Tons store »Oslofjord« vil ikke blive erstattet af et lige saa stort Skib.

Fra svenske Værfter

Götaverken afleverede i sidste Uge to oceangaende Skibe til et og samme Rederi. Det var Motorskibet »Sofie Bakke« paa 8.570 Tons d.w. og Tankmotorskibet »K. J. Knutsen« paa 16.440 Tons d.w. til Rederiet Knut Knutsen O.A.S. i Haugesund, Norges trediestørste Rederi. Med disse to Skibe beløber de ved Götaverken til nævnte Rederi leverede Skibe sig til ialt 12, og yderligere to beregnes at være færdige i Begyndelsen af September.

»Sofie Bakke«s Hoveddimensioner er: Længde overallt 475' 0", Bredde 58' 6", Dybde fra Shelterdækket 38' 0" og Middeldybgaende paa Sommerfribord 25' 9". Foruden de sædvanlige Lastrum findes et Kølelastrum paa 95.500 kbf beregnet til Frugtlast og et paa 7.200 kbf til Fisk og Kød. Frugtkølerummet er beregnet til at holde en Temperatur af $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$ ved Tropefart, medens Fiske- og Køderummet holder $\pm 12^{\circ}\text{C}$. Hovedmaskineriet bestaar af en 7-cyl. 2-Takts dobbeltvirkende B. & W.-Götaverken Dieselmotor. Motorens Cylinderdiameter er 620 mm og Slaglængden 1400 mm. Motoren udvikler 9.650 IHK ved 107 0/M, og Farten er beregnet til $16\frac{1}{4}$ Knob paa fuld Last. »Sofie Bakke« kan medtage nogle faa Passagerer.

Tankmotorskibet »K. J. Knutsen«s Hoveddimensioner er: Længde overallt 540' 3", Bredde 66' 0", Dybde 38' 9" og Middeldybgaende paa Sommerfribord 29' $7\frac{1}{2}$ ". Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cyl. 2-Takts dobbeltvirkende B. & W.-Götaverken Dieselmotor paa 8.300 IHK ved 110 0/M. Cylinderdiameteren er 620 mm og Slaglængden 1400 m. Farten er beregnet til $14\frac{1}{4}$ Knob paa fuld Last. Begge Skibe er bygget i Henhold til Lloyds Fordringer.

Fra Götaverken afgik fornylig Tankmotorskibet »Buenos Aires« over Allanten til den argentinske Stat. Skibet sejlede under argentinsk Flag men med svensk Besætning. »Buenos Aires« er paa 17.520 Tons d.w. og er det største Skib, som hidtil er bygget i Sverige. Det har iøvrigt ligget færdigbygget i tre Aar i Göteborgs Havn og ventet paa Ophævelsen af Skagerakspærringen. Paa et kritisk Tidspunkt i Begyndelsen af Maj ifjor blev det paa de svenske Marinemyndig-

heders Ordre sænket i Havneindløbet for at spærre dette. Skibet blev da noget beskadiget og maatte igen tages ind paa Götaverken for Reparation, men er nu helt i Orden.

Ved Eriksberg afholdtes i forrige Uge Prøvetur med det norske Motorskib »Bjørghheim« til Rederiet Hjalmar Bjørge i Oslo. »Bjørghheim«, som er Søsterskib til M/T »Doyrefjell«, der fornylig afleveredes af Eriksberg til Olseñ & Ugelstad, Oslo, er paa 15.260 Tons d.w. med et Dybgaende af 28' 7", og Farten er 14 Knob paa fuld Last. Hoveddimensionerne er: Længde mellem p. p. 490' 0", Bredde 65' 0" og Dybde til Hoveddækket 36' 0". For Officerer og Mandskab findes separate Messer og Rygesaloner, og ikke mindre end 10 Enmandskahytter er beregnet for Mandskabet. De øvrige Mandskabskahytter er indrettet som To-Mands Kahytter.

Hovedmaskineriet bestaar af en enkeltvirkende 2-Takts Dieselmotor paa 6.300 IHK af Eriksbergs Konstruktion.

Ved Kockums mek. verkstad foretoges den 3. August Prøvetur med Motortankskibet »Vesthav« til A/S Sydhav i Oslo. Ved et Dybgaende af 29' 11" laster »Vesthav« 16.450 Tons. Skibet, som er helsejset, er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Dimensioner: Længde mellem p. p. 500' 0", Bredde 63' 3" og Dybde til Hoveddækket 38' 6". Hovedmaskineriet bestaar af en 8-cyl., 2-Takts dobbeltvirkende Dieselmotor af Typen Kockum-MAN udviklende 5.500 AHK, og Farten er beregnet til 14,5 Knob paa fuld Last. Skibet har et Dæk, poop, Brodæk og Bak, og er forsynet med to Langskibsskodder og flere Tværskibsskodder, der inddeler Lastrummet i 10 Centertanke og 10 Sidetanke. Desuden findes i Forskibet et Torlastrum paa ca. 24.000 kbf. Foruden Hovedmotoren, som er installeret agterude, er Skibet forsynet med Hjælpedieselmotor, Pumpe m. m. samt to Dampkedler, som leverer Damp til Ankerspil, Dækspil, Lastoliepumper og Varmedninger i Lastolie-tankene. Dæksofficererne har Beboelse i et Dækshus paa Brodækket og Maskinofficererne i et Dækshus paa poop-Dækket. Mandskabet har sine Kahytter og Opholdsrum i poop'en.

Den svenske Orlogsflaades Nybygningsprogram

Ifølge den svenske Presse har Kontreadmiral Bjurrer til den svenske Forsvarsminister indsendt Forslag til et svensk Flaadeprogram for den kommende 10-Aarsperiode. Ifølge dette skal der bygges 2 Panserjagere, 6 Kystjagere, 12 søgaende Undervandsbaade samt 12 større og 36 mindre Motorlorpedobaade. Forslaget omfatter endvidere Modernisering af Sveriges tre Panserskibe af »Sverige«-Klassen og Jagerne af »Stats«-Klassen, desuden foreslaas Ministrygerne af »Asaholm«-Klassen og 2 Jagerne af »Ehrenskiöld«-Klassen ombygget til hurtige Ministrygere. De totale Omkostninger er beregnet til 36 Mill. Kr. pr. Aar. Forslaget synes at tyde paa Ønsket om en Flaade bestaaende af lettere Enheder.

Dybdeudkyningssekspernten, Ing. Zetterstrøm forulykket

Under en Forsøgsdykning paa den svenske Marines Bjergningsskib »Belos« forulykkede i sidste Uge Ingeniør Arne Zetterstrøm efter at have foretaget en Neddykning til 160 Meters Dybde. Dykningen foretoges i Henhold til den af Zetterstrøm selv opfundne Metode, ifølge hvilken han i December sidste Aar naaede ned til en Dybde af 112 Meter. Paa Grund af et Uheld under Opstigningen mistede Zetterstrøm Bevidstheden, og alle Forsøg paa at genoplive ham var forgæves.

Skibssalg

Motortankskibet »Bellona« paa 16.400 Tons d.w. er af Rederi A/B Zenith i Göteborg solgt til Norge. »Bellona« er bygget i 1940 i Göteborg.

Trævarreeksporten fra Finland

Der er nu truffet Foranstaltninger til Udslibning af Trævarer fra Finland til England. Hidtil har man til Transporten anvendt danske, norske og svenske Skibe, og over 20 Skibe har allerede lastet i Finland. Af de finske Skibe, som Finland selv raader over, er der kun to, der er i Stand til transocean Rejser.

Officielt

I »Rederiet Ocean« A/S af København er Selskabets Forretningsfører (Direktør) T. Nielsen 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. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

Mogens Nyholm

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
— HYRE-&EFFEKTORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4
København



Telegr.-Adr.: »Mariusone«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**
International
skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 17. August 1945.

Nr. 34.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet 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 Kvartalsabonnementet 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. Kvartalsabonnementet kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnementet. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

1361. Midlertidigt inddraget Sømærke genudlagt. Mariager Fjord Anduvning.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/3 1945.

Position. c. 56° 41',7 N. 10° 30',2 E.

Detaljer. Mariager Fjord røde Fløjtetønde med 3 opadvendte Koste er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte røde Spidstønde med 3 opadvendte Kost er inddraget.

1. Østersøen.

1362. Danmark. Langeland. Bagenkop. Oplysninger om Fyrbelysningen.

Tidligere E. f. S. Nr. 6/541 1945.

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

Detaljer. 1. Bagenkop Havn Fyr paa W.-Molens Hoved er atter tændt.

2. Paa Hovedet af den nye Nordre-Mole er tændt et nyt Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 2,45 m. Synsvidde: 3 Sm. Firkantet, muret Taarn af røde Sten med aluminiumsfarvet Hat. Fyrbygningens Højde: 1,5 m. Fyret lyser imellem Pejlingerne 0° og 180°. Brændetid: Hele Aaret.

Kort Nr. 142.

Publikationer. Havnelods, Side 44. Fyr-Fort. Nr. 787 A.

1363. Danmark. Møn Fyr SSE. Vragtmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 7/544 1945.

Position. c. 54° 46',1 N. 12° 40',6 E., c. 11³/₄ Sm 157° fra Møn Fyr.

Detaljer. Vragvageren med 2 grønne Flag er flyttet og er nu udlagt c. 75 m NE. for Vraget af Dampskibet Julius Madsen.

1364. Danmark. Møn Fyr ESE. Undervandsnetspærring rapporteret.

Position. c. 54° 55',8 N. 12° 37',5 E., c. 3 Sm ESE. for *Møn Fyr*.

Detaller. En Undervandsnetspærring bestaaende af Tønder og Net rapporteres at være observeret paa ovennævnte Plads.

1365. Danmark. Stevns Fyr ESE. Oplysning om Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1273 1945.

Position. c. 55° 14',9 N. 12° 36',8 E., c. 5,8 Sm 116° fra *Stevns Fyr*.

Detaller. Vraget, der ligger sunket i 25,5 m Vand paa ovennævnte Plads, er identisk med Motorglease *Marie* af *Rønne*, som i sin Tid forsvandt.

1366. (T). Danmark. Bornholm W.-Kyst. Rønne Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.

Position. c. 55° 04',6 N. 14° 38',7 E.

Detaller. *Rønne Lys-* og *Fløjtetønde* er inddraget for aarligt Eftersyn.

1367. Sverige. Kalmarsund. Grund. Advarsel.

Position. c. 56° 46' N. 16° 29' E.

Detaller. Som Følge af en indtruffet Grundstødning i Sejllobet mellem *Skäggenäs* og *Kalmarsunds djupränna* fraraades det Skibe med mere end 7 m Dybgaende indtil videre at passere gennem *Kalmarsund*.

(U. f. s. Nr. 33/2154. Stockholm 1945.)

1368. Sverige. Stockholms Skærgaard. Söderarm Lodsudkigsstation atter i Virksomhed.

Tidligere E. f. S. Nr. 31/1893 1940.

Position. c. 59° 45' N. 19° 25' E.

Detaller. *Söderarm Lodsudkigsstation* er atter i Virksomhed.

(U. f. s. Nr. 33/2132. Stockholm 1945.)

1369. Tyskland. Kiel Fjord. Fyrskib flyttet. Vraglystønde udlagt.

Position. 54° 29' 54" N. 10° 18' 00" E.

Detaller. I. *Kiel Fyrskib* er flyttet til ovenstaaende Position, c. 1,5 Sm E. for sin tidligere Plads. Fyrskibet er iøvrigt uforandret.

II. En grøn Vraglystønde med Topbetegnelse bestaaende af 2 Kegler med Spidsen mod hinanden er udlagt 0,18 Sm 231° fra *Kiel Fyrskibs* nye Position. Lystønden viser grønt Lys med En-Formørkelse.

Kort Nr. 185, 126, 180.

(N. t. M. Nr. 1926. London 1945.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1370. (T). Danmark. Sundet. Middelgrund N. Losseplads afmærket.**

Positioner. 1. 55° 43' (20") N. 12° 39' (34") E.

2. 55° 43' (31") N. 12° 39' (43") E.

3. 55° 43' (31") N. 12° 40' (21") E.

4. 55° 43' (10") N. 12° 40' (36") E.

Detaller. En Losseplads inden for en Linie gennem ovennævnte Pladser er afmærket med en grøn Spidstønde i hvert af Punkterne 1, 2, 3 og 4.

Kort Nr. 134, 133, 131 og 130.

1371. (T). Sverige. Sundet. Afmærket Sejlroute. Barsebäck W. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/143 1945, Punkt I, 8.

Position c. 55° 45' N. 12° 51' E.

Detaller. Lys- og Fløjtetønden paa ovennævnte Plads er midlertidigt inddraget for Eftersyn og erstattet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

(U. f. s. Nr. 33/2137. Stockholm 1945.)

1372. Sverige. Sundet. Flinterenden. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 29/1155 1945 udgaar.*Position.* c. 55° 36' N. 12° 51' E.*Detaller.* Lys- og Fløjtetønden paa *Oskarsgrundet* Fyrskibs Plads er atter udlagt. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 33/2136. Stockholm 1945.)

1373. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsundbroen. Minenet fjernet.*Position.* c. 54° 59',8 N. 11° 53',7 E.*Detaller.* De ved *Masnedsundbroens* Piller anbragte Beskyttelsesnet med tilhørende Udliggere m. v. er nu atter fjernet.**1374. Danmark. Store-Bælt. Keldsnor Fyr NE. t. E. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 19/858 1945.*Position.* 54° 44',2 N. 10° 44',7 E., c. ¾ Sm 58° fra *Keldsnor* Fyr.*Detaller.* Vraget af det *tyske* Tankskib paa ovennævnte Plads er fjernet.**1375. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord Anduvning. Lystønde udlagt.***Position.* 54° 45' 12" N. 10° 04' 36" E.*Detaller.* En rød- og hvidternet, kegleformet Lystønde er udlagt paa ovennævnte Plads.Lystønden viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser. To-Formørkelser hver 9^s.*Kort* Nr. 154, 152, 150, 185, 126, 180.

(N. t. M. Nr. 1926. London 1945.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1376. Danmark. Kattegat. Anholt Havn NW. t. N. Vrag forgæves eftersøgt.***Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1290 1945.*Position.* c. 56° 50',5 N. 11° 21',3 E., c. 9 Sm 326° fra *Anholt Havn* Fyr.*Detaller.* Vraget af M/S *Bogo*, der var rapporteret at være sunket paa ovennævnte Plads, har forgæves været eftersøgt.**1377. Danmark. Kattegat. Als Odde NNE. Vrag.***Position.* c. 56° 48',2 N. 10° 24' E., c. 6 Sm NNE. for *Als Odde*.*Detaller.* Vraget af en tomastet Skonnert er sunket paa ovennævnte Plads. Masterne rager 5—6 m op over Vandet.

(Nav. Warn. Nr. 43. 1945.)

1378. Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Fyr atter normalt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 2/212 1945 udgaar.*Position.* c. 57° 26',0 N. 10° 33',3 E.*Detaller.* *Frederikshavn* Forfyr paa Forhavns S.-Moles Hoved viser atter normal Fyrkarakter, rødt Lys med En-Formørkelser hver 2^s.**1379. Danmark. Kattegat. Hirsholm Fyr ENE. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 3/410 1945.*Position.* c. 57° 33' N. 10° 57' E., c. 11 Sm 70° fra *Hirsholm* Fyr.*Detaller.* Vraget af den paa ovennævnte Plads sunkne Fiskerkutter *Esperance* er fjernet.**1380. Danmark. Kattegat. Læsø SE. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1419 1944.*Position.* c. 57° 08½' N. 11° 15½' E., c. 3 Sm 205° fra *Kobbergrund NE.* røde To-Kost.*Detaller.* Vraget af Skonnerten *Helga* paa ovennævnte Plads er fjernet.**1381. Danmark. Kattegat. Læsø NE. Vrag.***Position.* c. 57° 27',0 N. 11° 25',5 E., c. 10½ Sm 43° fra *Syrodde* Fyr.*Detaller.* Vraget af *tysk* Minestryger R. 228 rapporteres at være sunket paa ovennævnte Plads.*Anm.* Pladsens Længde skal muligvis være 11° 25' 05" E.

1382. Sverige. Kattogat. Göteborgs Skærgaard. Älvsborgsfjorden. Lystønder genudlagt.*Position.* Älvsborgsfjorden Nr. 1: c. 57° 41' N. 11° 51' E.*Detaller.* Lystønderne Älvsborgsfjorden Nr. 1—4, ved Indløbet til Göteborg Havn, er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 33/2138. Stookholm 1945.)

1383. Sverige. Skagerrak. Lys- og Fløjtetønder genudlagt.*Positioner.* 1. c. 58° 14' N. 11° 16' E.

2. c. 58° 42' N. 10° 51' E.

Detaller. Lys- og Fløjtetønderne 1. *Tovas Ungar* og 2. *Persgrunden* er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 33/2155. Stookholm 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1384. (P). Danmark. Graadyb gravede Rende. Afmærkning forandres.***Tidligere E. f. S.* Nr. 31/1256 1945.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Som Følge af den tidligere meddelte Sandforskydning mellem de røde Spidstønder *II* og *III* ved *Graadyb* gravede Rendes SE.-Side, vil der tæt uden for 6 m Kurven paa 55° 26' (46") N. 8° 16' (54") E. blive udlagt en rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s., Blink 4^s., Mørke 6^s.. Lystønden vil komme til at ligge c. 50 m NW. for *Sædenstrand* Fyrlinie.Lystønden, der benævnes *II a*, erstattes om Vinteren med en Spirstønde.2. Den røde Spidstønde *II* flyttes NW.-efter og udlægges paa 6 m Kurven paa 55° 26' (34") N. 8° 16' (32") E.*Kort* Nr. 95, 93 og 94.**1385. Danmark. Lister Dyb. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.***Position.* 55° 05' 00" N. 8° 16' 00" E.*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt indenfor en Cirkel med Centrum i ovennævnte Position og med Radius 1 Sm.*Kort* Nr. 96, 94, 93.

(N. t. M. Nr. 1921. London 1945.)

1386. Tyskland. Hörnum Odde NW. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*Position.* 54° 46' 00" N. 8° 12' 00" E.*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt indenfor en Cirkel med Centrum i ovennævnte Position og med Radius 1 Sm.

(N. t. M. Nr. 1921. London 1945.)

1387. Tyskland. Nordsøen. Helgoland. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*Position.* 54° 08' 00" N. 7° 53' 00" E.*Detaller.* Ankring og Fiskeri er forbudt indenfor en Cirkel med Centrum i ovennævnte Plads og med Radius 0,5 Sm.

(N. t. M. Nr. 1922 (2). London 1945.)

1388. Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Indenfor en Linie gennem nedenstaaende Punkter er Ankring og Fiskeri forbudt:

a. 53° 59' 00" N. 8° 13' 00" E.

b. 53° 59' 00" N. 8° 16' 30" E.

c. 53° 57' 30" N. 8° 16' 30" E.

d. 53° 57' 30" N. 8° 13' 00" E.

(N. t. M. Nr. 1922. London 1945.)

1389. Tyskland. Jade Anduvning. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. *Mittel Rinne.* Indenfor en Linie gennem nedenstaaende Punkter er Ankring og Fiskeri forbudt:

- a. 53° 50' 18" N. 7° 57' 36" E.
- b. 53° 49' 30" N. 8° 00' 18" E.
- c. 53° 48' 39" N. 7° 59' 27" E.
- d. 53° 49' 30" N. 7° 56' 45" E.

2. *Harle.* Indenfor en Linie gennem nedenstaaende Punkter er Ankring og Fiskeri forbudt:

- a. 53° 50' 00" N. 7° 46' 00" E.
- b. 53° 50' 00" N. 7° 49' 30" E.
- c. 53° 49' 12" N. 7° 49' 30" E.
- d. 53° 49' 12" N. 7° 46' 00" E.

(N. t. M. Nr. 1923. London 1945.)

1390. Tyskland. Ems Anduvning. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Indenfor en Linie gennem nedenstaaende Punkter er Ankring og Fiskeri forbudt:

- a. 53° 38' 18" N. 6° 45' 36" E.
- b. 53° 37' 24" N. 6° 54' 06" E.
- c. 53° 36' 24" N. 6° 52' 36" E.
- d. 53° 36' 54" N. 6° 50' 54" E.
- e. 53° 37' 39" N. 6° 45' 06" E.

(N. t. M. Nr. 1924. London 1945.)

1391. Holland. Nordsoen. Texel. Vrag.*Position.* *Kijkduin* Fyr: c. 52° 57' 20" N. 4° 43' 35" E.*Detaller.* Vrag findes paa følgende Pladser:

- 1. 1,39 Sm 285° fra ovennævnte Fyr.
- 2. 1,42 - 209° - — — .
- 3. 1,89 - 285° - — — .

(N. t. M. Nr. 1925. London 1945.)

1392. Holland. Ijmuiden Havn Anduvning. Oplysning om Vrag og Vragafmærkning.*Position.* c. 52° 28' 30" N. 4° 29' 00" E.*Detaller.* I. Den S.-lige Del af Havneindløbet er spærret af et sunket Vrag.

II. Den grønne, kegleformede Vragtønde mellem N.-lige og S.-lige Havnemolers Hoveder er blevet flyttet c. 0,1 Sm mod Søen og en Tønde med grønt Flag er udlagt c. 100 m indenfor Havnemundingen.

III. Skibe, som ankommer til eller forlader Havnen, maa passere norden om disse to Bøjer.

(N. t. M. Naveam Nr. 130. London 1945.)

1393. England E.-Kyst. Harwich Havn. Lystønde udlagt.*Position.* *Landguard* Udkigsstation: c. 51° 56' 15" N. 1° 19' 20" E.*Detaller.* En rød- og hvidternet, cylinderformet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s. er udlagt 0,33 Sm 279° fra ovennævnte Position.

(N. t. M. Nr. 2144. London 1945.)

1394. England E.-Kyst. Humber Floden. Fyr nedlagt. Taagesignal ophørt.*Position.* Tæt S. for *Spurn Point* S.-lige Spids: c. 53° 34' 20" N. 0° 06' 35" E.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads er nedlagt og Taagesignalet ophørt.

(N. t. M. Nr. 2166. London 1945.)

1395. Skotland E.-Kyst. Tay Floden Anduvning. Oplysning om Fyr.*Position.* *Buddon Ness* høje Fyr: c. 56° 28' 10" N. 2° 44' 55" W.*Detaller.* I. Det hvide, faste Fyr med Flammens Højde 31 m og Synsvide 16 Sm paa ovennævnte Plads er nedlagt.

II. Det hvide, faste Fyr paa ovennævnte Plads med Flammens Højde 30 m og Synsvide 14 Sm lyser kun i Pejlinger mellem 20° og 106°.

III. *Buddon Ness* lave Fyr 0,2 Sm SE. for *Buddon Ness* høje Fyr er nedlagt.

(N. t. M. Nr. 1959. London 1945.)

1396. Skotland E.-Kyst. Cromarty Firth. Sejladsforskrifter under Natflyvning.

Position. a. Baake Nr. 4: c. 57° 41' 35" N. 4° 07' 00" W.

b. Fyrflaade udlagt ved Vrag: c. 54° 41' 15" N. 4° 05' 20" W.

- Detaller.* 1. R. A. F. belyser med fuld Styrke en Startbane i Kanalen, der lægges afhængig af Vindens Retning i et Areal mellem Meridianen gennem Baake Nr. 4 og Meridianen 4° 05' W. Startbanerne er 1650—2000 m lange og oplyses af 5 eller flere Blus med samme indbyrdes Afstand. Blussene ved Endepunkterne er røde, de mellemliggende hvide eller gule.
2. To Baade vil blive stationeret paa hver Side af det oplyste Areal.
3. Naar Flyvning foregaar, vil disse Fartøjer vise enten 3 røde eller 3 grønne Lys lodret for hverandre.
4. Naar der vises 3 røde Lys, maa Skibene ikke passere Kontrolbaadene eller sejle over Startbanen, men skal signalere til nærmeste Kontrolbaad om Tilladelse til at passere.
5. Flyve-Kontrolofficeren vil derpaa snarest muligt afbryde Flyvningen og lade vise 3 grønne Lys, naar Passagen gennem det oplyste Areal er tilladt.
6. Mindre Fartøjer, der ikke kan signalere, men som ønsker at passere, kan anløbe nærmeste Kontrolbaad og præge denne, idet de maa passe paa ikke at komme ind i Startbanen.
7. Naar en Startbane er fuldt oplyst, og der ikke i Øjeblikket finder Flyvning Sted, vil de 3 grønne Lys lodret for hverandre blive vist.
8. Hvis der hverken vises røde eller grønne Lys er der ikke nogen Flyvning i Gang, og Passagen er fri.
9. De Lystønder, der ikke benyttes til Angivelse af Startbane, lyser alle med formindsket Lysstyrke; kun de, der bruges under Flyvningen, lyser med fuld Styrke.
10. Skibe, der kommer E. fra, skal anløbe en Plads 0,15 Sm 135° fra ovennævnte Position b.
11. Skibe, der kommer W. fra, skal anløbe en Plads 0,95 Sm 263° fra Position b.
12. De ovennævnte Anduvningspladser maa ikke passeres, før Kontrolbaadene viser de 3 grønne Lys.

(N. t. M. Nr. 2061. London 1945.)

(Se Tillæg.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1397. Frankrig N.-Kyst. Calais. Fyr forandret.**

Position. 50° 58' 03" N. 1° 50' 56" E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads paa *Quai de marée* viser nu rødt Et-Blink hver 7^s.

(A. a. N. Nr. 27/1718. Paris 1945.)

1398. Frankrig N.-Kyst. Calais. Havnesignaler.

Position. Calais Fyr: 50° 57' 44" N. 1° 51' 15" E.

Detaller. Følgende Havnesignaler vises fra en Mast ved Havnesignal-Taarnet, som er beliggende 0,17 Sm 332° fra Calais Fyr.

	Om Dagen.	Om Natten.	Betydning.
a.	1 sort Kugle	1 grønt Lys	Skibene kan gaa ud af Havnen.
b.	2 sorte Kugler lodret for hinanden	2 grønne Lys lodret for hinanden	Skibene kan gaa ind i Havnen.
c.	3 sorte Kugler lodret for hverandre	3 røde Lys lodret for hverandre	Adgang til Havnen er spærret.

(N. t. M. Nr. 1887. London 1945.)

1399. Frankrig N.-Kyst. Le Havre Havn. Nyt midlertidigt Fyr.

Position. c. 49° 29',6 N. 0° 06',8 E.

Detaller. Som midlertidig Erstatning for det tidligere *La Bourse* Fyr er paa ovennævnte Plads opført et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 37 m. Synsvidde 8 Sm. 17 m høj Metalsejle.

(A. a. N. Nr. 26/1592. Paris 1945.)

1400. Frankrig N.-Kyst. Le Havre. Midlertidigt Fyr forandret.*Position.* c. 49° 29',2 N. 0° 05',4 E.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads paa Hovedet af *Digue Nord* viser nu rødt Et-Blink hver 5^s, Blink 0,5^s, Mørke 4,5^s.

(A. a. N. Nr. 26/1593. Paris 1945.)

1401. Frankrig N.-Kyst. St. Marcouf Øerne og Cap Levi. Fyr ødelagt.*Position.* a. 49° 30' 00" N. 1° 08' 55" W.

b. 49° 41' 50" N. 1° 28' 20" W.

Detaller. Fyret paa *St. Marcouf Øerne* (Position a) og Fyret paa *Cap Levi* (Position b) er ødelagt.

(N. t. M. Nr. 2149. London 1945.)

1402. Frankrig N.-Kyst. Vierge Øen. Fyr forandret.*Position.* Det gamle Fyrtaarn: 48° 38' 24" N. 4° 34' 06" W.*Detaller.* Fyret viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s, Synsvidde: 10 Sm.

(N. t. M. Nr 2118. London 1945.)

1403. Engelske Kanaløer. Alderney Havn. Oplysning om Grunde og Skibsstartshindring.*Position.* SE.-Hjørnet af W.-lige Bølgebryders Hoved: c. 49° 43' 50" N. 2° 11' 40" W.*Detaller.* 1. Grunde findes paa følgende Pladser og med følgende Dybder:

- | | | | | | |
|----|-------|------|-----------------------|-------|--------------|
| a. | 481 m | 39° | fra ovennævnte Plads, | 1,8 m | Dybde. |
| b. | 448 m | 91° | - | — | , 7,6 m — . |
| c. | 122 m | 136° | - | — | , 10,1 m — . |
| d. | 225 m | 196° | - | — | , 7,6 m — . |
| e. | 488 m | 191° | - | — | , 5,2 m — . |
| f. | 573 m | 221° | - | — | , 3,4 m — . |

2. Skibsfartshindring 290 m 126° fra ovenstaaende Bølgebryders Position er afmærket med en rød, cylinderformet Bøje med spids Topbetegnelse.

(N. t. M. Nr. 1941. London 1945.)

1404. Engelske Kanaløer. Guernsey. St. Peter Havn. Fyr ødelagt. Farlig Grund observeret. Afmærkning forandret.*Position.* Fyret paa *Castle* Bølgebryder: c. 49° 27' 25" N. 2° 31' 30" W.*Detaller.* 1. *Belvedere* Fyr c. 0,54 Sm 220° fra ovennævnte Plads er ødelagt.2. En farlig Grund er fundet 0,46 Sm 92° fra Fyret paa *Castle* Bølgebryder.3. En rød, kegleformet Lys- og Klokketønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, er udlagt 2,34 Sm 125½° fra Fyret paa *Castle* Bølgebryder.

4. Lys- og Klokketønden, der var udlagt c. 0,12 Sm 242° fra den under Punkt 3 nævnte Lys- og Klokketønde, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 1961. London 1945.)

1405. England. W.-Kyst. Liverpool Bugt. Fyrskib udlagt.*Position.* 53° 32' 26" N. 4° 00' 00" W.*Detaller.* „*Western*“ Fyrskib, som er rødmalet med 2 Master og en rød Kugle paa Formasten, og som viser hvidt Et-Blink hver 20^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.Taagesignalet gives med Taagehorn, Fire-Toner hvert 1^m.

(N. t. M. Nr. 1960. London 1945.)

1406. Skotland W.-Kyst. Clyde Floden. Anduvning. Lystønder inddraget.*Position.* *Cloch Point* Fyr: c. 55° 56' 30" N. 4° 52' 40" W.*Detaller.* Følgende Lystønder er inddraget:

1. *Turning* Lystønde c. 1 Sm 334° fra *Cloch Point* Fyr.
2. *Fairway* Lystønde Nr. 2 c. 1,3 Sm 38° fra *Cloch Point* Fyr.
3. *Fairway* Lystønde Nr. 1 c. 2,6 Sm 53° fra *Cloch Point* Fyr.

(N. t. M. Nr. 2062. London 1945.)



1407. Irland E.-Kyst. Strangford Lough. Lys- og Fløjtetønde forandret.*Position.* Killard Pynt Baake: c. 54° 19' 00" N. 5° 31' 30" W.*Detaller.* Lys- og Fløjtetønden 1,95 Sm 82½° fra ovennævnte Plads viser nu hvidt Et-Blink hver 3^s.

(N. t. M. Nr. 2148. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1408. Frankrig W.-Kyst. Bai de Quiberon. Fyr ødelagt. Taagesignal ophørt.***Position.* La Teignouse c. 47° 27' 30" N. 3° 02' 50" W.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads er ødelagt og Taagesignalet ophørt.

(N. t. M. Nr. 2150. London 1945.)

1409. Frankrig W.-Kyst. Gironde Munding. Fyr ødelagt.*Position.* c. 45° 35' 15" N. 0° 58' 36" W.*Detaller.* Suzac Fyr paa ovennævnte Plads er ødelagt.

(A. a. N. Nr. 26/1605. Paris 1945.)

1410. Frankrig W.-Kyst. Cap Ferret. Fyr tændt.*Position.* 44° 38' 43" N. 1° 15' 01" W.*Detaller.* Et Fyr, som viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 12^s, er tændt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 38,1 m. Synsvidden: 17 Sm. 32 m højt Jerntaarn.

(N. t. M. Nr. 2119. London 1945.)

1411. Frankrig W.-Kyst. St. Jean de Luz. Fyr ødelagt.*Position.* Le Socoa: c. 43° 23' 45" N. 1° 41' 15" W.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads er ødelagt.

(N. t. M. Nr. 2151. London 1945.)

1412. Forenede Stater i Nord-Amerika. Caseo Bugt. Marinekontrol-Omraade.*Position.* (a) Small Point 43° 42' 06" N. 69° 50' 03" W.*Detaller.* Marinekontrol-Omraadet omfatter hele Farvandet W. og N. for en Linie, der fra ovennævnte Position (a) gaar i Retning 180° gennem Fuller Rock Fyr til Breddeparallellen 43° 32' 19" N. og derfra i Retning 270° til Kysten ved Adams head.

(N. t. M. Nr. 2143. London 1945.)

1413. Forenede Stater i Nord-Amerika. Portland Havn og Anduvning. Farcomraade.*Position.* c. 43° 36' 00" N. 70° 08' 30" W.*Detaller.* Farcomraader findes i Indløbet til Portland Havn. Et Vagtskib er udlagt paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 2143. London 1945.)

1414. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts Bugt. Udkastning af Sprængstoffer.*Position.* 42° 25' 40" N. 70° 34' 58" W.*Detaller.* Sprængstoffer bliver udkastet i et Omraade med Centrum i den ovennævnte Position og med Radius 1 Sm.

(N. t. M. Nr. 2111. London 1945.)

1415. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Martha's Vineyard. Oplysning om forbudt og farligt Omraade.*Position* (a). 41° 20' 45" N. 70° 29' 42" W.*Detaller.* I. Sejlads er forbudt indenfor et Omraade, der begrænses af:

1. En Linie fra ovennævnte Position (a) til et Punkt (b), 1 Sm 111° fra (a).
2. En Linie fra Punkt (b) til et Punkt (c), 4,2 Sm 180° fra (b).
3. En Linie fra Punkt (c) til et Punkt (d), 1,15 Sm 259½° fra (c).
4. En Linie fra Punkt (d) til et Punkt (e), 5,25 Sm 270° fra (d).
5. En Linie fra Punkt (e) i Retning 21° til Punkt (a).

II. Det farlige Omraade, som var beliggende i Nærheden af ovennævnte forbudte Omraade, er ophævet.

(N. t. M. Nr. 1949. London 1945.)

1416. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Ambrose Kanalen Anduvning. Ny Plads for Vrag samt Lys- og Klokketønde.

Position. Fyret paa *Rockaway* Pynt: c. $40^{\circ} 32' 25''$ N. $73^{\circ} 56' 30''$ W.

Detaller. I. Vragets Plads er nærmere bestemt til 0,7 Sm 219° fra tidligere opgivne Plads. Nuværende Position er 4,28 Sm 131° fra Fyret paa *Rockaway* Pynt.
II. Lys- og Klokketønden ligger tæt SE. for Vraget.

(N. t. M. Nr. 1931. London 1945.)

1417. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Great Machipongo Indløb. Klokketønde flyttet.

Position. *Hog Island* Fyr: c. $37^{\circ} 23' 50''$ N. $75^{\circ} 42' 00''$ W.

Detaller. Klokketønden er flyttet c. 2,8 Sm i Retning 310° fra sin tidligere Plads til 1,33 Sm 103° fra *Hog Island* Fyr.

(N. t. M. Nr. 1892. London 1945.)

1418. Forenede Stater i Nord-Amerika. South Carolina og Georgia. Charleston og St. Mary Anduvning. Udkastning af Sprængstoffer.

1. *Position.* $32^{\circ} 16' 00''$ N. $78^{\circ} 41' 00''$ W.

Detaller. Sprængstoffer bliver udkastet i et Omraade med Centrum i den ovennævnte Position og med Radius 5 Sm.

2. *Position.* $30^{\circ} 37' 00''$ N. $79^{\circ} 52' 00''$ W.

Detaller. Sprængstoffer bliver udkastet i et Omraade med Centrum i den ovennævnte Position og med Radius 5 Sm.

(N. t. M. Nr. 2108. London 1945.)

1419. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West Anduvning. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ankring og Fiskeri er forbudt indenfor en Linie gennem følgende Punkter:

- a. $24^{\circ} 36' 00''$ N. $81^{\circ} 55' 00''$ W.
- b. $24^{\circ} 52' 00''$ N. $81^{\circ} 50' 00''$ W.
- c. $25^{\circ} 05' 00''$ N. $81^{\circ} 30' 00''$ W.
- d. $24^{\circ} 36' 00''$ N. $82^{\circ} 06' 00''$ W.
- e. $25^{\circ} 05' 00''$ N. $82^{\circ} 06' 00''$ W.

(N. t. M. Nr. 1904. London 1945.)

1420. Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Key West Anduvning. Fareomraade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Et Fareomraade findes i Indløbet til *Key West*. Det tilraades Skibene at holde sig udenfor Omraadet. Besejling af dette sker paa egen Risiko. Omraadet er beliggende inden for en Linie gennem følgende Punkter:

- a. $24^{\circ} 33' 00''$ N. $81^{\circ} 56' 00''$ W.
- b. $24^{\circ} 33' 00''$ N. $82^{\circ} 00' 00''$ W.
- c. $24^{\circ} 31' 00''$ N. $82^{\circ} 00' 00''$ W.
- d. $24^{\circ} 31' 00''$ N. $82^{\circ} 30' 00''$ W.
- e. $24^{\circ} 28' 00''$ N. $82^{\circ} 30' 00''$ W.
- f. $24^{\circ} 28' 00''$ N. $82^{\circ} 10' 00''$ W.
- g. $24^{\circ} 27' 00''$ N. $82^{\circ} 10' 00''$ W.
- h. $24^{\circ} 27' 00''$ N. $81^{\circ} 56' 00''$ W.

(N. t. M. Nr. 2140. London 1945.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1421. Forenede Stater i Nord-Amerika. San Francisco Anduvning. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.**

Position. Lystønde I: c. $37^{\circ} 44' 20''$ N. $122^{\circ} 43' 30''$ W.

Detaller. Lys- og Klokketønden, der var udlagt paa ovennævnte Plads, er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde af samme Farve og med samme Fyrkarakter.

(N. t. M. Nr. 2107. London 1945.)

1422. Forenede Stater i Nord-Amerika W.-Kyst. San Francisco Havn. Oplysning om Fyr og Lystønder.

1. *Position.* a. Forfyret: S. for *Oakland* Havn. c. 37° 46' 30" N. 122° 18' 15" W.
b. Bagfyret: c. 0,3 Sm 92° fra a.

Detaller. Ledefyrene paa ovennævnte Plads er forandret, og viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 3^s.

Flammens Højde: Forfyret 8 m. Bagfyret 20 m.

2. *Position.* Fyret paa *Southampton* Grund c. 37° 52' 55" N. 122° 24' 00" W.

Detaller. a. En rød Lystønde mrk. „No 2 A“ er udlagt 1,8 Sm 329° fra ovennævnte Fyr. Lystønden viser rødt Et-Blink hver 2½^s.

b. En sort og rød, vandret stribet Lystønde er udlagt 2,7 Sm 334½° fra ovennævnte Fyr. Lystønden viser rødt Gruppe-Blink.

(N. t. M. Nr. 2107. London 1945.)

1423. De Forenede Stater i Nord-Amerika. Washington. Cape Flattery. Udkastning af Sprængstof.

Position. 48° 15' 00" N. 127° 00' 00" W.

Detaller. Sprængstof bliver udkastet i et Omraade med Centrum i ovenstaaende Plads og med Radius 6 Sm.

(N. t. M. Nr. 2137. London 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1424. Frankrig. Middelhavet. Planier Ø. Fyr atter tændt.**

Position. Det gamle Fyr: c. 43° 12' 00" N. 5° 13' 50" E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads er atter tændt. Fyrkarakteren er den samme, men Flammens Højde er nu 14 m og Synsvidden 12 Sm.

Sort 7 m høj t Taarn med røde Bælter.

(N. t. M. Nr. 2097. London 1945.)

1425. Frankrig. Marseille. Fyr forandret.

Position. *Digue Sainte Marie* Pynt: c. 43° 17' 50" N. 5° 21' 15" E.

Detaller. Fyret paa *Digue Sainte Marie* Pynt er forandret og viser nu rødt Gruppe-Blink. To-Blink hver 10^s. Synsvidden 5 Sm.

(N. t. M. Nr. 1927. London 1945.)

1426. Italien S.-Kyst. Taranto Gulf. Fyr forandret.

1. *Position.* *Cape Rizzuto*: c. 38° 53' 35" N. 17° 05' 35" E.

Detaller. Hovedfyret paa ovennævnte Plads viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Flammens Højde: 37 m. Synsvidde: 17 Sm.

2. *Position.* *Cape Colonne*: c. 39° 01' 30" N. 17° 12' 25" E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 41 m. Synsvidde: 17 Sm.

3. *Position.* *Cape San Vito*: c. 40° 24' 35" N. 17° 12' 30" E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 46 Sm. Synsvidde: 18 Sm.

4. *Position.* *St. Andrea Ø*: c. 40° 02' 45" N. 17° 56' 50" E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads viser nu hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

Flammens Højde: 45 m. Synsvidde: 18 Sm.

(N. t. M. N. 2120. London 1945.)

1427. Italien. Adriaterhavet. Venedig Bugt. Ankerplads forbudt.

Position. 44° 54' 40" N. 13° 04' 30" E.

Detaller. Skibene advares mod at ankre indenfor et Omraade med Centrum i ovenstaaende Plads og Radius 3 Sm af Hensyn til sunkne Miner.

(N. t. M. Nr. 1957. London 1945.)

1428. Grækenland. Andros Ø. Fyr forandret.

Position. *Kap Phassa* c. 37° 57' 35" N. 24° 42' 40" E.

Detaller. Fyret paa *Kap Phassa* er forandret og viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 20^s. Synsvidden: 10 Sm.
(N. t. M. Nr. 1962. London 1945.)

1429. Lilleasien W.-Kyst. Kalimno Havn. Alinda Bugt. Kos Havn. Fyr ødelagt.

1. *Position.* a. Bølgebryderens Hoved: c. 36° 56' 45" N. 26° 59' 25" E.

b. c. 37° 09' 20" N. 26° 51' 20" E.

Detaller. Fyrene paa ovennævnte Pladser, henholdsvis i *Kalimno* Havn (a) og i *Alinda* Bugt (b), er ødelagt.

2. *Position.* c. 36° 53' 45" N. 27° 17' 30" E.

Detaller. De to Fyr ved Indløbet til *Kos* Havn paa ovennævnte Plads er ødelagt.
(N. t. M. Nr. 2152. London 1945.)

1430. Rhodos. Rhodos Havn. Skibsfartshindringer.

Position. *Kandia Pynt* Fyr: c. 36° 26' 30" N. 28° 14' 25" E.

Detaller. Skibsfartshindringer findes paa følgende Pladser:

a.	91 m	346°	fra	<i>Kandia Pynt</i>	Fyr.			
b.	152 m	306°	-	—	—	—	—	
c.	244 m	289°	-	—	—	—	—	
d.	335 m	275°	-	—	—	—	—	

(N. t. M. Nr. 2099. London 1945.)

1431. Tripolis. Ras el Hallab. Fyr forandret.

Position. c. 32° 48' 00" N. 13° 48' 00" E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 15^s. Synsvidden: 12 Sm.

(N. t. M. Nr. 1958. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1432. Danmark. Oplysninger om Magnet-Miner og akustiske Miner, samt om Foranstaltninger til Sikring af Skibe mod Magnet-Miner.****I.**

Som almindeligt bekendt er der under Krigen udlagt et stort Antal Miner i *danske* Farvande. Disse Miner er dels Magnet-Miner, dels akustiske Miner og dels Kombinationer af begge Typer.

Minerne er nedkastet fra Luftfartøjer, som Regel om Natten, og kan forventes at være til Stede overalt i Farvandene.

II.

Magnet-Miner er sædvanligvis store, kraftige Miner, i Reglen Bundminer, d. v. s. Miner, som efter Udlægningen lægger sig paa Bunden. Eksplosionen fremkaldes ved, at Minen, som indeholder en følsom Mekanisme, paavirkes ved den Forandring i Jordens normale Magnetfelt, der forårsages af et Skibs Jerndelev, naar Skibet passerer hen over eller tæt forbi Minen.

De fleste Magnet-Miner er udstyret med et Tælleværk, der kan indstilles saaledes, at der skal et vist Antal Oversejlinger eller Strygninger til, før Minen bringes til Eksplosion. Dette betyder, at man ikke kan regne med, at et Sted er minefrit, selv om man een Gang har passeret over Stedet, og der vil derfor gaa lang Tid, før Farvandene kan paaregnes at være rensat for disse Miner.

Minernes Følsomhed er saa stor, at selv ganske ringe Jernmængder er i Stand til at bringe dem til Eksplosion. Da ethvert Træskib indeholder Jerndelev, kan, foruden Jernskibe, ogsaa ethvert Træskib — saaledes ogsaa en Motorbaad, et Lystfartøj el. lign. — bringe Minerne til Eksplosion.

Det Magnetfelt, som frembringes af et Jernskib eller af et Træskibs Jerndelev og som paavirker Minens følsomme Mekanisme, fremkaldes dels ved Induktion fra Jord-Magnetfeltet, dels af den permanente Magnetisme i Jernet. Styrken af Magnetfeltet aftager med Afstanden fra Skibet, og der findes derfor for ethvert Skib en Dybde, hvori Feltet er blevet saa svagt, at det ikke kan bringe Minen til Eksplosion.

Paa større Dybder end denne kritiske Dybde vil Skibet derfor ikke være udsat for Fare for Magnet-Miner.

Den kritiske Dybde afhænger, foruden af Skibstypen og Dybgaændet, for et Jernskibs Vedkommende af Skibets Størrelse og for et Træskibs Vedkommende af de Mængder Jern, der er i Skibet, samt endeligt for alle Skibes Vedkommende af den magnetiske Tilstand, Jernet har. Jernet kan nemlig være mere eller mindre magnetisk, d. v. s. være behæftet med mere eller mindre permanent Magnetisme.

Foruden Skibets Jernmængde og Magnetisering har ogsaa den Fart, hvormed Skibet sejler, en vis Indflydelse, idet Paavirkningen stiger med Farten.

Sikkerheden for et Skib kan forøges ved, at Skibet afmagnetiseres og minesikres.

Afmagnetisering:

Ved Afmagnetisering gennemgaar Skibet en magnetisk Behandling, hvorved den permanente Magnetisme saa vidt muligt fjernes.

Minesikring:

Ved Minesikring modvirkes Induktionen fra Jord-Magnetfeltet ved delvis at ophæve den lodret inducerede Magnetisme.

Dette kan gøres enten ved at lægge en strømførende Kabelspole („Sikringskabel“) omkring Skibet og afpasse Strømmens Retning og Styrke saaledes, at Magnetfeltet fra Spolen netop ophæver den lodret inducerede Magnetisme, eller ved at indføre i Skibet en permanent lodret Magnetisering af en saadan Styrke, at den netop ophæver den inducerede lodrette Magnetisme („Modmagnetisering“).

Da man ikke ved simple Midler kan ophæve den vandret inducerede Magnetisme, vil der altid blive et Magnetfelt tilbage i Skibet, hvorfor en Sikring aldrig kan blive fuldstændig.

Den vandret inducerede Magnetisme vil være størst paa Kurser omkring Nord og Syd.

Afmagnetisering og Sikring af Skibe kan for *Danmarks* Vedkommende foretages i *København* ved Afmagnetiseringsanlægget paa *Lynetten* for Skibe indtil 4—5000 B.R.T.

Samtidig med Afmagnetiseringen foretages Indstilling af Strømmen i Skibets eventuelle Sikringskabel.

Kontrol af Skibes Sikring foretages samme Sted.

Henvendelse om Afmagnetisering og Kontrolmaaling rettes skriftlig til *Søminevæsenets Radiosektion, Holmen*, eller telefonisk til Telefon *Sundby 3073*.

Kontrolmaaling af Skibe kan desuden foretages i *Nyborg* (indtil 1000 B.R.T.), *Frederikshavn* (indtil 350 B.R.T.), *Aarhus* (indtil 1500 B.R.T.), og *Esbjerg* (indtil 250 B.R.T.) ved direkte Henvendelse til de stedlige danske Marine-Distriktchefer, eventuelt ved Henvendelse til *Marineministeriets Efterretningsstation*, Telefon *Central 16 201*.

Afmagnetisering og Kontrolmaaling er gratis, men Skibet skal betale alle Udgifter til eventuelle Lodser, Slæbebaade og lign.

III.

Akustiske Miner er Miner, der er forsynet med en følsom Vibrator, der sættes i Svingninger af de Vibrationer, der udgaar fra Skibes Maskinerier og Skruer. Naar Vibratoren paavirkes, slutter den en elektrisk Strømkreds, ved Hjælp af hvilken Minen bringes til Eksplosion.

Akustiske Miner er som Regel Bundminer og kan ligesom Magnet-Miner være forsynet med et Tællværk, saaledes at Minen skal oversejles (stryges) flere Gange, før den eksploderer.

Der findes ingen effektive Beskyttelsesforanstaltninger mod akustiske Miner.

IV.

De i Krigens sidste Del udlagte Miner er i de fleste Tilfælde indrettet som en Kombination af Magnet-Miner og akustiske Miner og skal for at bringes til Eksplosion paavirket saavel af et Magnetfelt som af en Vibration.

Overfor saadanne Miner yder Afmagnetisering og Minesikring den bedst opnaaelige Beskyttelse.

V.

For større Skibe vil den kritiske Dybde, selv om Skibet er afmagnetiseret og minesikret, ofte være saa stor, at det ikke i Praksis er muligt at overholde den overalt i danske Farvande. Da imidlertid den kritiske Dybde maales som den Dybde, hvor Skibet i ugunstigste Tilfælde — nemlig ved Passage lige over Minen og med denne i en Stilling, som giver størst Følsomhed — kan bringe Minen til Eksplosion, vil Iagttagelse af de i Afsnit VI anførte Regler dog mindske Risikoen betydeligt. Det vil herigennem kunne opnaas, at Miner, som ligger i en Stilling, hvorved de ikke opnaar største Følsomhed, eller som af andre Grunde ikke er fuldt følsomme, eller som ligger lidt ud til Siden for Skibet, ikke vil bringes til Eksplosion.

VI.

Alle Skibe, saavel Jern- som Træskibe, vil, hvad enten de er afmagnetiserede og minesikrede eller ej, i væsentlig Grad kunne nedsætte Risikoen for Minesprængning ved nøje at overholde følgende Regler:

1. Skibene skal saa nøjagtigt som muligt følge de afmærkede Tvangsruter.
Disse Ruter er fortrinsvis lagt i dybt Vand og vil efterhaanden blive kontrolstrøget, ligesom deres Bredde vil blive forøget.
Uden for disse Ruter maa der paaregnes at ligge et stort Antal Miner, der ikke foreløbig kan forventes bortryddet.
Erfaringen viser, at Størstedelen af Minesprængningerne finder Sted uden for Ruterne.
2. Hvor det ikke er muligt under hele Rejsen at følge Tvangsruter, skal disse følges saa langt som muligt uden Hensyn til, om Rejsen derved bliver væsentligt forlænget.
3. Hvor det er faktisk umuligt at følge en Tvangsrute, skal Sejladsen tilrettelægges saaledes, at det dybeste Vand følges.
4. Er det nødvendigt at passere over lægt Vand, bør Farten reduceres saa meget, som det af Hensyn til sikker Navigation er muligt.
5. Sejladeforskrifter og lign., der modtages af kompetente Myndigheder eller findes offentliggjort i Efterretninger for Søfarende, skal nøje overholdes.

VII.

Mindre Skibe — herunder Lystfartøjer — paa hvilke Handelsministeriets Bekendtgørelse af 5. Maj 1945 om Sejlansvisninger for Skibe ikke kommer til Anvendelse, tilraades det som værende i deres egen Interesse at søge Anvisning for Sejladsen hos Havnemyndighederne. Naar de givne Anvisninger og de ovenstaaende Regler følges, vil Risikoen for Minesprængning være nedsat.

Selv om de for Lystsejladis frigivne Omraader er valgt saaledes, at de maa antages at frembyde den mindst mulige Risiko for Minesprængning, henledes dog Opmærksomheden paa, at der ogsaa inden for disse Omraader bestaar Minefare.

Endvidere henledes Opmærksomheden paa, at alle Fartøjer af Hensyn til deres egen Sikkerhed bør holde sig længst muligt borte fra Orlogsskibe, som er beskæftiget med Minestrygning, og i en Afstand af mindst 500 m fra de af disse Skibe førte Minestrygningsapparater, idet Miner kan blive bragt til Eksplosion i stor Afstand fra det strygende Skib.

(Marineministeriet, den 10. Juli 1945.)

1433. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 43 af 29. Januar 1934 angaaende Grænser for Anbringelse af Bundgarnstader ved Jyllands Østkyst fra Skagen til Fornæs.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under 27. Juli 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930, fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet herved følgende, jfr. tillige § 9 i Lov om Saltvandsfiskeri af 31. Marts 1931:

§ 1.

I Bekendtgørelse Nr. 43 af 29. Januar 1934 angaaende Grænser for Anbringelse af Bundgarnsstader ved *Jyllands E.-Kyst* fra *Skagen* til *Fornæs* ændres § 1, Afsnit A, Pkt. 1, til at lyde saaledes:

„1) Linien fra Lys- og Fløjtetønden *Skagens Rev SE.* til *Skagen Forhavns NE.-lige Molehoved,*“

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

1434. Danmark. Paahudte Signaler fra Skibe til og fra Østersøen.

<i>Positioner.</i>	<i>Kronborg</i> Signalstation	56° 02' N. 12° 38' E.
	<i>Rosnæs</i>	— 55° 45' N. 10° 52' E.
	<i>Stevns</i>	— 55° 17' N. 12° 27' E.
	<i>Drogden</i> Fyr	55° 32' N. 12° 43' E.
	<i>Keldsnor</i> Signalstation	54° 44' N. 10° 43' E.
	<i>Omo</i>	— 55° 10' N. 11° 08' E.

- Detaller.* 1. Skibe, der komende W. fra passerer *danske* Farvande paa Vej til *Østersøen*, skal vise Signalfagene K. I. P. efter international Signalbog samt Signalet for det Bestemmelsessted, til hvilket der behøves Rute-Anvisning. Signalerne skal vises ved Passage af *Kronborg* Signalstation, naar *Sundet* benyttes, og *Rosnæs* Signalstation, naar Sejladsen gaar gennem *Store-Bælt*.
2. Skibe, der kommer fra *Østersøen* og passerer *danske* Farvande for udgaaende, skal vise ovennævnte Signaler ved Passage af *Stevns* Signalstation og *Drogden* Fyr, naar *Sundet* benyttes, og ved Passage af *Keldsnor* og *Omo* Signalstationer, naar Sejladsen gaar gennem *Store-Bælt*.

(N. t. M. Nøveam Nr. 141. London 1945.)

1435. Danmark. Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 26/1109 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1109 1945.

Detaller. Stormvarsler udsendes i klart Sprog foruden i de daglige Radiofonimeldinger tillige Kl. 0700, 0900, 1300 og 1900 GMT. over *Skamlebæk Radio (OXO)* paa Frekvens: 357,14 kc/s (840 m).

Anm. De i E. f. S. Nr. 26/1109 1945 anførte Tider er *dansk Tid*.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1436. Danmark. Kattegat. Østerrenden. Lystønder endnu ikke udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1284 1945.

Positioner. 1. 56° 15' N. 12° 15' E.
 2. 56° 37' 30" N. 12° 15' E.
 3. 56° 45' N. 12° 00' E.
 4. 56° 51' N. 11° 48' E.
 5. 57° 22' 18" N. 11° 33' 30" E.

Detaller. Det oplyses, at Lystønderne paa ovennævnte Pladser endnu ikke er blevet udlagt.

1437. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal atter i Virksomhed.

Tidligere E. f. S. Nr. 25/1069 1945.

Position. 56° 09' (29") N. 10° 13' (49") E.

Detaller. Taagesignalet med elektrisk Triangel ved Fyret paa Østre-Moles Hoved, er atter i Virksomhed.

1438. Danmark. Kattegat. Anholt Havn N. t. W. Oplysning om Vrags Plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 50/1657 1944 og 32/1272 1945.

Rettet Position. c. 56° 51',0 N. 11° 27',0 E.

Detaller. Det oplyses, at Vraget af den tyske Minestryger, der er afmærket med en grønmalet Jernspirtønde, som viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, udlagt c. 55 m SW. for Vraget, samt med en Vragvager med 1 grønt Flæg, udlagt c. 30 m SW. for Vraget, ligger paa ovennævnte Plads, d. v. s. c. 0,4 Sm N. for den tidligere opgivne Position.

Kort Nr. 102 og 100.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1439. (T). Danmark. Tyborøn Anduvning. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt ombyttet med Lystønde.

Position. c. 56° 42',9 N. 8° 10',5 E.

Detaller. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde er paa Grund af Eftersyn midlertidigt ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1440. Danmark. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigations-efterretninger om drivende Miner (mine warnings). Tilføjeelse til E. f. S. Nr. 32/1289 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1289 1945.

Detaller. Foruden de i E. f. S. Nr. 32/1289 1945 nævnte Navigationsefterretninger (navigational warnings) udsendes en særlig Art Efterretninger omhandlede drivende Miner (mine warnings).

Mine warnings udsendes i Lighed med navigational warnings saavel radiotelegrafisk som radiotelefonisk over Kyststationerne Lyngby og Blaavand.

A. Radiotelegrafiske Efterretninger om drivende Miner udsendes paa Frekvens 500 kc/s (600 m) over begge Kyststationerne

a) i den første Tavshedsperiode efter Modtagelsen og dernæst

b) i Tilknytning til Trafiklisterne til følgende Tider:

over *Lyngby Radio* 1. April—30. September: Kl. 1100, 1900 og 2300 G. M. T.

1. Oktober—31. Marts: Kl. 1100, 1500 og 2300 G. M. T.

over *Blaavand Radio* hele Aaret: Kl. 0130 og 1330 G. M. T.

Efterretningerne, der er affattet i klart, *engelsk* Sprog, og som indledes med Ordene „*mine warning*“, udsendes fra hver Kyststation i eet Døgn, saafremt de ikke forinden er blevet annulleret.

B. Radiotelefoniske Efterretninger om drivende Miner udsendes over Kyststationerne *Lyngby* og *Blaavand* paa Frekvenserne

Lyngby: 1595 kc/s (188,1 m).

Blaavand: 1736 kc/s (172,8 m).

Efterretningerne, der er affattet i klart, *dansk* Sprog, udsendes

a) i den første Tavshedsperiode efter Modtagelsen og dernæst

b) over *Lyngby Radio*: Kl. 1103, 1703 og 2303 G. M. T.

over *Blaavand Radio*: Kl. 1003, 1603 og 2003 G. M. T.

Efterretningerne udsendes til nævnte Tider i eet Døgn, d. v. s. maksimalt 4 Gange, saafremt de ikke forinden er blevet annulleret.

Ann. Efterretninger vedrørende fastliggende Bundminer (Magnet-Miner og lign.) samt farlige, sunkne Miner udsendes som *navigational warnings*.

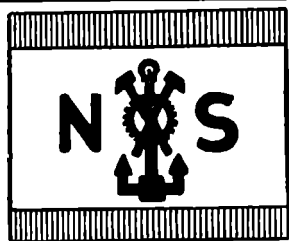
Publikationer. Danske Lods I, Side 110 og 111.

(Alfabetisk Register, Side 7.)

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

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

Vacuum Oil Company ^{A/s}

Smøreoliespecialister

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT ^{A/s}(Odense Steel Shipyard Ltd. ^{A/s}.)

TELEGR. STAALVÆRFT

TELF. ODENSE 1859

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 » »

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{A/s}HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
MarinekikkerterInnehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere
Forlang *W. Katalog*

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 32

FREDAG 24. AUGUST 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKIBENE VENDER TILBAGE

De tyske Overgreb her i Landet gik i en sjælden Grad ud over de store Passagerskibe, der laa oplagt i danske Havne, og fremfor alt maatte Det Forenede Dampskibs-Selskab betale sin store Tribut paa Krigsførelsens Alter. Ikke mindre end femten af de store, smukke Passagerskibe blev frataget Selskabet uden blot een eneste undskyldende Kommentar.

Det var naturligt, at man for et Aars Tid siden, da Skibene blev slæbt ud af Havnen, ikke ventede at se disse Skibe mere, og man forstod, at det vilde blive en Katastrofe for den danske Skibsfart at bære dette Tab. Saadan kom det heldigvis ikke til at gaa, selv om de fremkomne Tab ved Misrøgt af Skibene i sig selv er alvorlige nok.

For Det Forenede Dampskibs-Selskabs Vedkommen-de gælder det, at alle Skibene med Undlagelse af tre nu er blevet tilbageleveret. De tre manglende Skibe er imidlertid et haardt Slag, idet det drejer sig om moderne Eksportskibe fra den tidligere Esbjerg—Harwich-Rute, nemlig *England*, som minesprængtes i Køge Bugt paa Rejsen hertil, og *Esbjerg* og *Jylland*, der ligger saa stærkt beskadigede i tyske Havne, at man ikke nærer stort Haab om at kunne bjerge dem.

De hjemkomne Skibe er takket være Misrøgten ikke i nogen særlig fin Stand, men det er dog lykkedes Selskabet ved en Kraftanstrengelse at faa et Par af Skibene sat ind i haardt tiltrængte Farter. Det gælder saaledes *Hans Broge*, der nu besejler Aarhus-Ruten, og *Aarhus*, der har opfyldt en national Mission ved sine to Besejlinger af Færøerne. Vi var — med Undtagelse af nogle Smaaskibes Fart — i alt væsentligt afskaaret fra Forbindelsen med vore Atlanterhavsoer, men saa lykkedes det Det Forenede at afse *Aarhus* til et Par Besejlinger, og dermed var Forbindelsen Danmark—Færøerne genoprettet.

Den kommende Tid vil komme til at stille store Krav til vore Passagerskibes Kapacitet, og man maa derfor haabe, at det skal lykkes snart at gøre dem sejlklaare efter den tyske Vanrøgt.

NYE FRAGTMOTORSKIBE TIL DEN DANSKE HANDELSFLAADE

I de sidste Uger har der været stor Tilgang af nye Skibe til den danske Handelsflaade — det drejer sig alle om Nybygninger, der er blevet færdig i Krigsaarene, men først nu kan gaa ud paa deres Jomfrurejser.

For en Uges Tid siden afsejlede Det Forenede Dampskibs-Selskabs Nybygning *Argentina* paa sin Jomfrurejse til England, hvor det gaar ind under Skibsfartspool'en, og sidste Lørdag overtog Selskabet en anden Nybygning, nemlig det 7.000 Tons store Motorskib *Paraguay*, der i Tirsdags afsejlede via England til Nordamerikas Østkyst, ligeledes under Pool'en.

Endvidere har Selskabet fire Nybygninger parat, nemlig Motorskibene *Uruguay*, *Bolivia*, *Florida* og *Maine*. Paa Tirsdag skal *Florida* og den 5. September *Maine* paa Prøvetur.

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* har Dampskibsselskabet *Dannebrog* fra Aalborg Værft overtaget det nybyggede Motorskib *Taarborg*, og paa

Torsdag er der Prøvetur paa Rederiets anden Nybygning, Motorskibet *Dansborg*, der er bygget hos Burmeister & Wain.

Dansborgs Dimensioner er følgende: Længde 415 Fod, Bredde 56 Fod og Dybde 28 Fod 8 Tommer. Deplacementet er 12.560. Dødvægtstonnagen 8.920 og Bruttotonnagen 4.984. Farten er beregnet til 13 Knob paa fuld Last, og Motoren er en 8-cylindret, enkeltvirkende, 2-Takts Dieselmotor paa 4.800 IHK, svarende til 3.900 EHK ved 120 o/m.

Forleden Dag blev Motorskibet *Benny Skou* paa 6.850 Tons d.v. afleveret af Burmeister & Wain til Rederiet *Ove Skou*, København. *Benny Skou*, der er bygget til Lloyds højeste Klasse, har soft nose og Krydserhæk. Skroget er paa det nærmeste helsvejet, hvorved der opnaas en Vægtbesparelse paa 6—7 pCt.

Hoveddimensionerne er: Længde 365 Fod, Bredde 55 Fod 6 Tommer og Dybde 26 Fod 6 Tommer. Hovedmaskineriet bestaar af en to Takts enkeltvirkende Dieselmotor paa 5.500 IHK, og Farten er 15 Knob paa fuld Last. Endvidere findes der i Maskinrummet 3 B. & W. Hjælpemotorer foruden flere Pumper, hvoraf en udelukkende skal anvendes til Betjening af en Højtank, der er beregnet til Transport af 800 Tons vegetabilisk Olie. Dæksmaskineriet er elektrisk og leveret af Thomas B. Thrige. Skibet har fem store Lugger, som hver betjenes af to 5 Tons Bomme, og desuden findes to 25 Tons Bomme, en for og en agter. Paa Kommandobroen findes et lukket Styrehus med alle moderne Navigationsmidler, saasom Ekkolod, Gyrokompas, Radiopejler etc. Radioanlægget omfatter Telefonistation, tre Sendere og en Nødsender, og der er Telefon overalt i Skibet.

Skibets Fører har sin Beboelse paa Underbroen, og paa Baadedækket er der indrettet seks to Mands-Passagerkamre med eget Bade- og Toiletrum. Her findes ogsaa Rygesalon og paa Hoveddækket en Spisesalon, Pantry og Kabys med oliefyret Komfur. Paa Hoveddækket findes endvidere Beboelse og Messe for Skibets Officerer. Mandskabet bor agter i et- og to-Mands Kamre.

Skibet skal paa Jomfrurejse til Amerika og dets Fører er Kaptajn S. Kjeldsen, medens Maskinmester C Olsson er Maskinchef.

SKOLESKIBET »DANMARK«

Skoleskibet »Danmark«, der opholdt sig i U. S. A., Sda Krigen udbrød, kan snart forventes at blive frigivet af de amerikanske Myndigheder, muligvis sidst i denne Maaned. Som bekendt har »Danmark« under Krigen været Skoleskib for den amerikanske Ungdoms Uddannelse til Handelsflaaden og Marinen.

FORHØJET UDBYTTET

I »ØSTASIATISK PLANTAGE«

Det Østasiatiske Industri- og Plantage Kompagni har udsendt Regnskabsmeddelelsen for Driftsaaret fra 1. Juli 1944 til 30. Juni 1945. I Meddelelsen hedder det:

Bestyrelsen for Aktieselskabet Det Østasiatiske Industri- og Plantage Kompagni meddeler, at Regnskab for Driftsaaret pr. 30. Juni 1945, som er opgjort under Forbehold af manglende Oplysninger fra Ulandet, viser et Overskud, som inklusive Overførslen

fra forrige Aar, 2.740.662 Kr., og efter Fradrag af Administrationsudgifter, Afskrivninger og Hensættelse til Skatter, andrager 4.694.519 Kr.

Heraf foreslaas at udbetale 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne, at henlægge 500.000 Kr. til det ekstra Reservefond og overføre 2.952.365 Kr. i ny Regning.

NY HIRTSHALS—CHRISTIANSANDS FÆRGE

Den norske Jernbanekomite har drøftet Spørgsmaalet om Genoptagelse af Christianssand—Hirtshals Ruten og anbefaler Bygning af en ny Færge, der skal være større end den gamle, saaledes at den kan tage flere Jernbanevogne.

THORDÉN ANLÆGGER STORT VÆRFT I UDDEVALLA

De kommunale Myndigheder i Uddevalla har godkendt Forslaget til en Overenskomst med Gustaf Thordéns Rederiaktiebolag om Byens Medvirken til Anlæggelse af et større Værft. Ifølge dette Forslag paatager Byen sig Udgifter til Kajer, Jernbanespor og Planering af Havneomraadet til et Beløb af ialt 2,5 Millioner Kr.

Rederiet forpligter sig til at anlægge et Værft med tre Beddinger for Skibe op til 16.000 Tons d.w., samt til ved Værftet at beskæftige 290 Mand, fortrinsvis Borgere, der er hjemmehørende i Uddevalla.

NORDMÆNDENE HAR FUNDET »PETER WESSEL«

Automobilfærgen *Peter Wessel*, som før Krigen trafikerede Ruten mellem Frederikshavn og Larvik, er i de sidste Aar — som saa mange andre danske Skibe — blevet benyttet af Tyskerne. Færgen sejlede et Stykke Tid med tyske Soldater mellem Trelleborg og Sassnitz.

Nordmændene fandt for nogle Uger siden Færgen i en tysk Østersøhavn. Den er nu bugseret til Aalborg Værft, hvor den i sin Tid blev bygget, og den gennemgaar her en stærkt tiltrængt Reparation. *Peter Wessel* er næppe klar til at sættes ind paa sin gamle Rute for Begyndelsen af næste Aar.

MINISTRYGNINGEN I DE SVENSKKE FARVANDE FULDFØRT

I god Tid inden Krigen Ophør i Foraaret var alle Planer fastlagte for den svenske Ministrygning straks efter Krigen og Ministrygerstyrkerne fuldt organiserede. Allerede den 15. Maj paabegyndtes Arbejdet, meddeler Kommandør E. Gester, Inspektøren for det svenske Minevæsen, i en Oversigt over det afsluttede Ministrygerarbejde rundt omkring de svenske Kyster. Arbejdet er for Sveriges Vedkommende hermed slut. Man kan imidlertid vente, at Sverige i nær Fremtid vil blive opfordret til at deltage i yderligere Ministrygning i internationale Omraader under Ledelse af the Central Mine Clearance Board i London. De Omraader, der i saa Fald kommer i Betragtning, vil formentlig blive Minefelterne i Nordseen.

De første svenske Ministrygninger blev foretaget indenskærs i Stockholms sydlige Skærgaard og udfør Vestkysten. Samtidig hermed foretoges Kontrolstrygninger i visse Omraader i internationalt Farvand, som var af særlig Betydning for svensk Søfart, saaledes Strygningen i den 5 Sømil brede mellem Pater Noster og Arendal, hvilken forøvrigt senere blev udvidet til 9 Sømils Bredde. Herved forkortedes Ruten Vestvart med 60 Sømil. Endvidere paabegyndtes Ministrygning i Farvandet Øst for Øland indtil 10 Sømil uden for Kysten. Paa et tidligt Stadium blev Helsingborg Red ogsaa kontrolstrøget for Magnetminer.

Ved Udgangen af Juni Maaned var Minefelterne

mellem Arkösund og Kråkelund borttryddede, og Farvandet Øst for Gotland var strøget indtil 20 Sømil udenfor Kysten. Den svenske Minering i Södra Kvarken er borttryddet og en Rende til Danzig er fuldført og er kontrolstrøget i en Bredde af 4 Sømil og i en Længde af 120. I Øresund er Størstedelen af Farvandene mellem den svenske Kyst og den under Krigen anvendte Neutralitetsrende kontrolstrøget for Magnetminer. En Rende er strøget fra Kullen via Morup Tånge og op til Måseskär. Den tilslutter sig i store Træk den svenske Neutralitetsgrænse. Nu foregaar Kontrolstrygning af Farvandene fra Måseskär til den norske Grænse ca. 7 Sømil til Søs, hvilket Arbejde er færdigt om kort Tid. Under Arbejdet har Ministrygerne rundt regnet uskadeliggjort 4000 drivende Miner.

Det disponible Antal Skibe i Ministrygervirksomheden bestod af 130 Enheder med en samlet Besætning paa ca. 2000 Mand.

DE AMERIKANSKBYGGEDE SERIESKIBE

Chefen for »Nortraship«s tekniske Afdeling i New York, Inspektør *Lars Bakkevig*, har til N. H. & S. T. udtalt, at man i Nortraship var godt tilfreds med Libertyskibene. Man havde 11 Libertyskibe i Fart og 4 af C1-Typen, men Skibene var dyre, og Priserne varierede stærkt. Libertyskibene kostede mellem 1,6 og 2,7 Mill. Dollars og C1-Skibene ca. 2,7 Mill. Dollars.

Hovedindvendingen mod C1-Skibene var den, at de havde en forholdsvis lille Lasteevne sammenlignet med skandinavisk byggede Skibe af samme Størrelse. Det er muligt, siger Bakkevig, at enkelte norske Rederier har Brug for nogle Libertyskibe til Trampfart. Som bekendt er de under Nortraship sejlede Libertyskibe ikke norsk Ejendom, men drives for norsk Regning, saalænge Krigen varer.

En eventuel Salgspris har stadig været diskuteret, og Lovforslag har været fremsat, men Amerikanerne har stadig forandret Mening, saa det er umuligt at sige, hvad Prisen vil blive. Det er jo ogsaa afgørende for os, hvad Amerika vil gøre med Resten af denne vældige Flaade af Standardskibe. Det siges nu, at U. S. A. vil beholde 12—15 Mill. Tons af sin Tonnage for egen Regning, men er vist ikke rigtig enig med sig selv endnu.

Hvad angaar de Erfaringer, man har gjort med de seriebyggede Tankskibe, udtaler Bakkevig, at de 8, de har haft i Fart, har sejlet uden Uheld, hvilket for en stor Del skyldes, at de norske Maskinister paa Forhaand fik Lejlighed til at sætte sig grundigt ind i Maskineriet. Disse Turbinetankskibe, der er paa 16.500 Tons d.w., er forsynet med Vandrørskedler og Oliefyring og har et betydeligt Olieforbrug, henved 45 Tons Brændsesolie ved 14,5 Knobs Fart. Svejsningen i Tankene har vist sig ikke at være saa god som paa europæisk byggede Skibe. Paa store Afstande er de dyre i Drift, saa jeg foretrækker Dieselskibe, siger Inspektør Bakkevig.

Libertyskibe ombygges til Troppetransportskibe

U. S. A.'s War Shipping Administration har meddelt, at 206 Libertyskibe for Tiden er under Ombygning til Troppetransportskibe, hver med Plads til 550 Mand.

SKIBSREDER LORENTZEN FRATRAADT SOM NORGES SKIBSFARTSDIREKTØR

Skibsfartsdirektør Øvind Lorentzen har efter fremsat Ønske den 15. August fratraadt den Stilling som Skibsfartsdirektør, han har beklædt, først som Leder af Forsyningsdepartementets Skibsfartsdirektorat og senere under Krigen som Leder af Nortraship.

Ugens Fragtbæretning.

Det er stadig kun faa Nyheder, der foreligger om Udviklingen paa de oversøiske Markeder. Der fremkommer jævnligt Meddelelser om nye UMA.-Rater, men disse føjer intet Nyt til det Indtryk, man allerede har dannet sig, nemlig at disse internationalt fastsatte Rater stort set er tilfredsstillende for Raterne.

Om de enkelte Markeder meldes om livlig Aktivitet i transatlantisk Fart, hovedsagelig med Korn fra Canada og Northern Range til UK./Cont., men der gøres ligeledes en ikke ubetydelig Forretning i Sukker fra Cuba til saavel engelske som kontinentale Destinationer. Endvidere er der sluttet Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Europa og adskillige Baade er sluttede for Avispapir og Træmasse fra New Foundland til UK. — For Avispapir er Raten fastsat til 120/- og for 50 Chf. Masse til 65/-. — For amerikansk Regning er der som sædvanligt sluttet adskillige Baade for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika, kombineret med Returlast af Sukker fra Cuba eller Malm fra Brasilien til Northern Range eller Golfen. Det siger sig selv, at alle disse Forretninger gøres til UMA.-Rater.

Fra River Plate søges stadig Tonnage til Portugal, Frankrig og Belgien/Holland, ligesom der søges Tonnage for 40.000 Ts. Hvede, som den argentinske Regering vederlagsfrit har overdraget Norge. Raten herfor er som bekendt 100/-. Iøvrigt kan der stadig placeres Tonnage for Korn til Havne i Sydbrasilien, for Stykgods til Sydafrika, ligesom der er sluttet en mindre Baad for Hvede i Sække fra Bahia Blanca til Callao.

Fra Afrika og Indien noteres stadig de sædvanlige Malmlaster til saavel UK. som til Northern Range.

Endvidere søges Tonnage for Kul fra Durban til Alexandria og Port Said, og for Salt fra Røde Havet til Calcutta.

Noteringer paa Østens Markeder foreligger endnu ikke, men det kan vel næppe vare saa forfærdelig længe, før vi ser de første Noteringer for Majs fra Saigon, Copra fra hollandsk Ostindien og Soyabønner fra Manchuriet. Disse store Produktionscentres Geninddragen i Verdens økonomiske Liv vil være af uvurderlig Betydning for Genopbygningen.

Paa de europæiske Markeder er Aktiviteten stadig meget betydelig. Fra Nordafrika og Marokko er der sluttet et betydeligt Antal Skibe med forskellige vigtige Varer saasom Fosfat fra Sfax til Rotterdam til 42/-, for Salt fra Sfax til Norge til 80/- ikke Nord for Kristiansund. Fra Huelva er sluttet for Svovlkis til Rotterdam til 32/6d.

Paa de nordeuropæiske Markeder er der stadig meget stor Efterspørgsel efter Tonnage for Trælast og Malm fra Sverige til UK. og Holland Belgien, ligesom der ogsaa kan placeres adskillige Skibe for DBB. og Props fra Finland til England. Der er endnu ikke nævnt nogen Rater for Lasterne til Holland, Belgien og Frankrig, og det samme gælder forsaavidt Masselasterne fra Sverige til England. Fra Polen til Sverige skal afskibes 75.000 Ts. Kul i indeværende Maaned, og der ventes yderligere betydelige Kvantiteter for September Lastning. Om Afskibninger til Danmark foreligger endnu intet konkret. Fra UK. er sluttet nogle Baade med Kul til Sverige, ligesom der fra svensk Side rapporteres forskellige Afslutninger af svensk Tonnage for Kullaster til Danmark. Der foreligger endnu intet om, hvilke Rater der skal betales for disse Laster.

INTERNATIONAL ROUTENING AND REPORTING AUTHORITY

For at sikre den mest hensigtsmæssige Funktionering af den Sejlanvisningsjeneste, som det paa Grund af den herskende Minefare endnu i nogen Tid vil være nødvendigt at opretholde, er der fornylig oprettet et internationalt Raad, the *International Routing and Reporting Authority* (IRRA).

IRRA's europæiske Sektion, der har Sæde i London, vil bestaa af maritime Repræsentanter for de interesserede europæiske Lande og staa under Ledelse af det britiske Admiralitet.

Som Navnet antyder, har Raadet ogsaa en anden Funktion, nemlig at bearbejde og forenkle det komplicerede Rapportssystem, som nu tilrettelægges for at udfinde, hvor et Skib befinder sig. For Tiden findes der yderst faa risikofrie Farvande, og et perfekt fungerende Rapportssystem er derfor af stor Betydning.

KORINTH-KANALEN

Den græske Presse meddeler, at Storbritannien har bevilget Grækenland to Laan paa ialt 320.000 Pund Sterling. Det ene Laan, der er paa £120.000, er til Genopbygningsarbejdet, medens det andet Laan skal anvendes til en Udvidelse af Korinth-Kanalen, hvorved større Skibe skal kunne passere igennem. Grækenland paa sin Side forpligter sig da til at give den britiske Handelsøfart samme Rettigheder som den græske besidder, fremfor alt lavere Kanalafgifter. Det britiske Finansministerium skal i en Seksaarsperiode have 13 pCt. af Indkomsten af de Kanalafgifter, som udenlandske Skibe erlægger.

KAMPEN MOD RUSTEN OM BORD

Ved Kure Beach i U. S. A. føres der for Tiden i et kemisk Laboratorium en energisk Kamp mod Rusten i Skibe. I Laboratoriet er der opnaaet meget tilfredsstillende Resultater med Staal som indeholder indtil 5 pCt. Nikkel og 1 pCt. Kobber.

Kampen mod Rusten foretages i Fællesskab af International Nickel Company, Carnegie-Illinois Steel Company og Dow Chemical Company. Gode Resultater er ogsaa opnaaet

med Staallegeringer, der indeholder Chrom, Nikkel, Kobber og Molybdenum i forskellige Sammensætninger. 19.000 Eksperimenter er foretaget med Staallegeringer, der i flere Aar har været udsat for Søvandets og Sølufrens Paavirkninger. Enkelte Staalsorter rustede efter at have ligget i Vand et Aars Tid eller to, og Overfladen kunde let skræbes af. Nogle af de bedre Staallegeringer table dog kun 10 pCt. af deres Vægt i det samme Tidsrum. Magnesiumstøbninger, som bruges i Flyvemaskiner, har vist sig ikke at blive angrebet, hvor andre Metaller blev fuldstændig ødelagt af den saltholdige Luft. Eksperimenterne fortsættes nu med forskellige Sorter Legeringer, Olier, Maling etc. for at opnaa den bedste Beskyttelse af Skibskroget mod Rust.

60 Aar

Sekretær i Dansk Dampskibsrederiforening, Skibsfører Th. Petersen, fyldte i Mandags den 20. August 60 Aar. Som Søn af Skibsfører Petersen i Præsto gik han til Søs i 14 Aars Alderen med Galeasen »Anna Christine«. Senere kom han ud med andre Sejlskibe, indtil han i 1907 kom paa Navigationsskolen i København. Aaret efter tog han 1ste og 2den Del af Styrmandsksamen og sejlede derefter som Styrmand i Dampskibsselskabet Torm og senere i Hafnia. Sin Værnepligt aftjente han som Reservelejtant i Marinen, og mellem 1910 og 1919 var han ikke mindre end tre Gange indkaldt til Tjeneste i Marinen. Under forrige Verdenskrig førte han Hafnia's Damper »Novello«, der blev torpederet i 1917, men heldigvis lykkedes det at bjærge hele Besætningen. I 1936 skulde der ansættes en ny Sekretær i Dansk Dampskibsrederiforening, og Valget faldt paa Kaptajn Petersen, der da førte Dampskibsselskabet Hafnia's Damper »Alssund«. Siden da har Kaptajn Petersen beklædt denne betydningsfulde Stilling, hvortil hans Elskværdighed, store Forhandlingsevne og Bensens gjorde ham særlig egnet. I mange Aar var Kaptajn Petersen Medlem af den almindelige danske Skibsførerforenings Bestyrelse.

DØDSFALD

Speditørfirmaet *Th. Erritzøe* har haft den Sorg at miste en af sine mest betroede Medarbejdere, Prokurist *Kai Nielsen*, der pludselig døde i sit Hjem som Følge af en Hjertelammelse.

Kai Nielsen havde været knyttet til Firmaet *Th. Erritzøe* som Leder af dets Eksportafdeling, siden han i Begyndelsen af Krigen maatte indstille Firmaet Nordisk Ekspres, hvor han var Direktør. Han var oprindelig uddannet som Shippingman her hjemme og havde derefter tilbragt en Del Aar i Udlandet. Ved sin Hjemkomst var han derfor med sin alsidige Uddannelse vel udrustet til at gøre en god Indsats indenfor sit Arbejdsomraade.

FRA SØRETTENE

I Sø- og Handelsretten afholdtes i sidste Uge Søforhør vedrørende tre danske Skibes Krigsforlis i allieret Fart.

s/s »Grønland«, Dansk-Fransk

I Juli 1940 forliste det Dansk-franske Dampskibsselskabs Dampner »Grønland«. I Retten var mødt Kaptajn H. C. Fischer, der forklarede, at »Grønland«, der var overtaget af Englænderne, var afsejlet den 21. Juli 1940 fra Blyth med Kul til Plymouth. Den 25. blev Skibet angrebet af tyske Flyvere, hvorved det fik et Par direkte Træffere agter i Skibet, men det var stadig flydende og blev af en Slæbebaad bugseret ind til Dover, hvor det ankrede. Den følgende Dag blev Dover bombarderet, men Grønland blev ikke ramt. Den 29. Juli blev Dover atter angrebet, og herved fik Grønland mindst tre Træffere og sank i Løbet af 10—15 Minutter. Det lykkedes Besætningen at redde sig i Land i Redningsbaadene, og ingen af dem kom alvorligt til Skade.

s/s »Manø«, Heimdal

Den 21. August 1944 forliste Dampskibsselskabet Heimdal's Dampner »Manø« ved Island under Konvojsejlad. Ved Forliset omkom Skibets Fører, Kaptajn K. H. Pedersen, Kok W. Knudsen og Fyrbøder K. Lauritzen.

I Retten forklarede »Manø«s 1. Styrmand L. K. Andersen følgende om Forliset:

Den 19. August afgik »Manø« i Konvoj fra Lock Ewe til Island med Cement til Reykjavik og Keflavik. Den 21. August belyste en Flyver Skibet med en Projektør, og da de andre Skibe i Konvojen ændrede Kurs, fulgte »Manø« ogsaa efter og der blev sat fuld Kraft paa Maskinen. Kort efter stødte »Manø« paa et undersøisk Skær. Hele Skibet kom hurtigt under Vand undtagen Agterskibet, hvor hele Besætningen samledes. Da Storm og Sø tog til, blev

det besluttet at forlade Skibet og svømme over til to Korvetter, der holdt til i Nærheden for at kunne yde Assistance. Da Kaptajn Pedersen og Styrmand Andersen som de sidste skulde springe over Bord, styrtede en svær Sø over Skibet og slog Kaptajnen ned. Skønt haardt saaret lykkedes det dog Kaptajnen at komme over paa en af Korvetterne, men han var bevidstløs, og de foretagne Genoplivningsforsøg var desværre forgæves. Foruden Kaptajnen omkom ogsaa Kok W. Knudsen og Fyrbøder K. Lauritzen. I Oktober 1942 reddede Kaptajn Pedersen med sit Skib under et Undervandsbaadsangreb 41 Mand fra det danske Motorskib »Tasmania« og den engelske Dampner »Hopecastle«. Kaptajn Pedersen blev for sin Opræden ved denne Lejlighed Officer af the Order of the British Empire, O. B. E.

s/s »Paris«, Pacific

Den 15. Februar 1941 forliste Dampskibsselskabet Pacific's Dampner »Paris« efter et Sammenstød med et andet Skib under Konvojsejlad.

Skibets Fører, Kaptajn C. O. Larsen, forklarede, at Skibet nævnte Dag var paa Rejse fra Blyth til London i Konvoj. Ved Midnatstid havde man mødt en modgaaende Konvoj. Konvojerne blev sammenblandede og et modgaaende Skib — det viste sig senere at være den norske Dampner »Selvik« — vilde skære »Paris'« Kurs, hvorfor der blev slaaet fuld Kraft bak, og »Selvik« gjorde det samme, men Kollisionen var uundgaaelig. Med stor Kraft løb »Selvik« ind i »Paris«. Skibet havde faaet en alvorlig Lækage, som man søgte at tætte med udenbords Presenninger, men »Paris« trak stadig Vand og sank mere og mere, og det blev besluttet at sætte Skibet paa Land i Robin Hoods Bay. Hele Besætningen blev bjerged uskadt i Land, men »Paris« er senere blevet totalt Vrag.

»Østbornholm«s Minesprængning

Endvidere afholdtes der Søforhør angaaende Motorskibet »Østbornholm«s Forlis den 6. August udfør Falsterbo-kanalen. Kaptajn J. C. Voxen, Føreren af Bugserbaaden »Bien« forklarede, at man ikke turde gaa gennem Falsterbo-Kanalen, fordi »Østbornholm« skar for meget ud under Slæbningen. Man vilde derfor gaa Syd og Vest om Kanalen, hvor Farvandet efter Kaptajnens og den svenske Lods Mening var minefrit. Nævnte Dag om Formiddagen Kl. 11,15 hørtes en voldsom Eksplosion og fra »Bien« saa man »Østbornholm«, der var blevet minesprængt, begynde at synke. »Bien« satte sin Baad ud og reddede 6 Mand af Besætningen samt en mandlig og en kvindelig Passager. Derimod kunde man ikke finde Føreren af »Østbornholm«, Kaptajn Ingeman Clausen, der formodedes at være gaaet ned med Skibet. »Bien« var afmagnetiseret, men det var »Østbornholm« ikke, da den havde været oplagt under hele Krigen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Marineforeningens Hyldest- og Mindefest for Orlogsflaaden

Marineforeningen afholder paa Søndag den 26. August 1945 i Odd-Fellow Palæets store Sal i København en national Hyldest- og Mindefest for den danske Orlogsflaade og dens Mænd. Foreningens Æresformand, Hs. kgl. Højhed Kronprinsen har sammen med Hds. kgl. Højhed Kronprinsessen tilsagt deres Nærværelse til Mindefesten, og der er tilgaaet Marineforeningens Æresmedlemmer, Deres kgl. Højheder Prins Knud og Prins Axel med Gemalinder samt Prins Georg af Grækenland Indbydelse til at overvære Mindefesten.

Endvidere er der udsendt Indbydelse til Repræsentanter for forskellige Myndigheder, Orlogs- og Koffardiflaaden, Institutioner, der har Berøring med Søen og dens Mænd, forskellige af Søfartens Personaleorganisationer, Fiskeriforeninger, militære Organisationer, Soldaterforeninger m. fl.

Salen i Odd-Fellow Palæet vil blive udsmykket bl. a. ved Anvendelse af Marineforeningens Lokalafdelingers Flag, og de københavnske Søspejdere deltager som Ordensmarchaller, ligesom Marineforeningens Københavns Afdelings Drengemusikkorps vil medvirke.

Marineforeningens aarlige Jubilæumstævn, der i de senere Aar har været afholdt hvert Aar paa Grundlovsdagen, men som i Foraaret blev udsat paa Grund af Forholdene, vil blive afholdt samme Dag. Jubilæarerne kan saaledes komme til at deltage i Marineforeningens Hyldestfest til den Flaade, som paa ærefuld Vis blev sænket og ødelagt den 29. August 1943 — og til den nye danske Orlogsflaade, der genopbygges paa den danske Flaades aarhundredgamle Traditioner, Tro mod Konge og Fædreland.

Trafiken i Falsterbo-Kanalen

Trafiken gennem Falsterbo-Kanalen er for Tiden meget livlig. I første Uge af August passerede over 300 Skibe

gennem Kanalen, eller 43 pr. Dag. I Juli Maaned passerede ialt 1093 Skibe gennem Kanalen, heraf var 332 udenlandske.

Svensk Dybhavs-Ekspedition

Broströmkoncernen har stillet sit nye Elefskib »Albatross« til Raadighed for en stor videnskabelig Ekspedition, som i Foraaret 1947 skal afgaa til Stillehavet og det indiske Ocean for Udforskning af de store Havdybder. Den videnskabelige Leder af Ekspeditionen bliver Chefen for det Oceanografiske Institut i Göteborg, Professor Hans Pettersson. Togtet, som beregnes at ville vare et Aars Tid, finansieres af tre göteborgske Mæcener. Den videnskabelige Stab skal bestaa af 10 Personer, og Skibets Besætning bliver paa 24 Mand, hovedsagelig Elever.

Svenske Ministrygere skal stryge i Kattegat

Der forhandles for Tiden mellem de engelske Marinemyndigheder i Danmark og de svenske Myndigheder om en svensk Deltagelse i Ministrygningen i Farvandene omkring Danmark. Fra svensk Side er man villig til at deltage i dette Arbejde. Det er Meningen, at de svenske Ministrygere skal arbejde i internationalt Farvand i Kattegat og have svenske Havne som Basis — de vil altsaa normalt ikke komme til at anløbe danske Havne.

Fra svenske Værfter

Götaverken har til A/S Nanset i Larvik afleveret Tankmotorskibet »Salsaas« paa 12.660 Tons d.w. »Salsaas« er bygget efter Norsk Veritas' Regler og har følgende Dimensioner: Længde 483'9", Bredde 59'0" og Dybde 35'6". Hovedmaskineriet bestaar af en 8-cyl. 4-Takts enkeltvirkende Götaverken-B. & W. Dieselmotor paa 5.100 IHK ved 112 o/m, der er beregnet til at give Skibet en Fart af 13 Knob paa fuld Last. Med »Salsaas« faar Skibs A/S Nanset sit fjerde Tankmotorskib fra Götaverken. De tre foregaaende

A-B P. J. HÆGERSTRAND

*Klarering
Befragtning
Spedition*

Aukt. Skibsmæglere

GEFLE (Sverige)

Etabl. 1859

Tel: adresse »Hægerstrand«

Telefon 28. 2328, 2088 og 734

var »Storaas« paa 11.850 Tons d.w. leveret i 1929,
»Skotaas« paa 11.420 Tons i 1931 og »Skaraas« paa 14.590
Tons d.w. leveret i 1936.

Lindholmen varv har afleveret Motorskibet »Fernebo«
paa 2.150 Tons d.w. til Ångbåts A/B Ferm, Kristinehamn.
»Fernebo« er bygget som Shelterdækker med Bak og for-
længet poop. Hoveddimensionerne er: Længde mellem p.p.
245'0", Bredde 40'0" og Dybde til Shelterdækket 25'9".
Dybgaaendet paa Sommerfribord er 17'2". Hovedmaskineriet
bestaar af en 8-cyl. Polar Dieselmotor paa 1300
E.H.K. Skibet har 4 Luger med 8 Bonime.

Kockums i Malmö har til Skibs A/S Uglands Rederi i
Grimslad afleveret Tankmotorskibet »Lisita« paa 13.580
Tons d.w. Skibet er helsvejset og bygget til Lloyds høje-
ste Klasse. Hoveddimensionerne er: Længde 465', Bredde
62', Dybde 34'6" og Dybgaaende 28'2". Hovedmaskineriet
bestaar af en 6-cyl. 2-Takts dobbeltvirkende Kockum MAN
Dieselmotor paa 4000 AHK. Farten er 13½ Knob paa fuld
Last.

Eriksberg har afleveret Lastmotorskibet »Aspen« til O.
F. Ahlmark & Co., Eftr. A/B i Karlstad. »Aspen«, der er
paa 2.650 Tons d.w., er en moderne Shelterdækker speci-
elt bygget til Vänertrafik. Det er bygget til Lloyd's
højeste Klasse med to gennemgaaende Dæk og Hoved-
dimensionerne er: Længde overalt 285'0", Bredde 41'0"
og Dybde til Shelterdæk 23'9". Dybgaaendet er 15'11" og
den kontraherede Fart er 11 Knob paa fuld Last. Skibet
har to Lastrum med 4 Luger. Hovedmaskineriet bestaar
af en 4-cyl. 2-Takts enkeltvirkende B. & W. Dieselmotor
af Eriksbergs Konstruktion paa 1175 HK. Dæksmaskineriet
er elektrisk.

Fra Öresundsvarvet foretoges i sidste Uge Prøvetur
med det norske Motorskib »Herdis« til Rederiet Sigurd
Herlofson & Co. i Oslo. »Herdis« er paa 9.350 Tons d.w.
og har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 453'
8", Bredde 57', Dybde til Shelterdækket 38' og Dybgaaende
paa Sommerfribord 25'7". Under Hoveddækket findes bl. a.
to Dybdetanke til Transport af vegetabiliske Olier tilsam-
men rummende ca. 925 Tons. Hovedmaskineriet bestaar
af en 8-cyl. 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af Göta-
verkens Konstruktion udviklende 7000 IHK. Farten er
beregnet til 15 Knob paa fuld Last.

Fra Kockums varv afleveredes i sidste Uge Tankmotor-
skibet »Bråli« til Skibsreder L. Gill-Johannessen, Oslo.
»Bråli«, der er bygget til Lloyds højeste Klasse, er paa
13.450 Tons d.w. og har følgende Hoveddimensioner:
Længde mellem p.p. 465', Bredde 62' og Dybde til Ho-
veddækket 34'6". Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cyl.
2-Takts dobbeltvirkende Kockum-MAN Dieselmotor paa
4.000 AHK, og Farten er 13,5 Knob.

Fra Kockums verkstad søsattes i sidste Uge Lastmotor-
skibet »Holmialand« til Ångfartygsaktiebolaget Tifring.
Skibet, som er en Shelterdækker, er bygget til Lloyd's
højeste Klasse og har følgende Dimensioner: Længde mel-
lem pp. 420', Bredde 58' og Dybde til Hoveddækket 28'.
Lasteevnen som aaben Shelterdækker er 9.225 Tons og som
lukket med Malmlast 10.300 Tons. Hovedmaskineriet skal
bestaa af en dobbeltvirkende 2-Takts Kockum-MAN Die-
selmotor paa 3.800 A.H.K. ved 110 o/m. Farten paa fuld
Last er kontraheret til 13¼ Knob.

Ledig Lodsstilling.

En Lodsstilling ved Esbjerg Lodseri bliver ledig
og ønskes besat med en dertil kvalificeret Navigator
mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med
bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser,
Skibsfører- eller Styrmandsbovis og eventuelle For-
holdsattester modtages indtil Udgangen af September
d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V.
60, København K.

Lodsdirektoratet, den 10. August 1945.

PERSONALIA**Engelsk Udmærkelse**

For fortjenstfuldt Arbejde for de Allierede under Kri-
gen har den engelske Konge dekoreret følgende med »Or-
der of the British Empire«:

Kaptajn S. Kolls, Fører i Ø. K., Kaptajn Chr. Nielsen,
Fører i Ø. K., Kaptajn P. K. Bjark, Fører af m.s. »As-
bjørn« og Maskinchef J. Z. Jensen, D/S »Myren«.

80 Aar

Tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn Chr. Riise, fylder
paa Onsdag den 29. August 80 Aar. Kaptajn Riise, der
sidst var Fører s.s. »Thyra«, pensioneredes 1921.

Tidligere mangeaarigt Medlem af Skibsførerforeningens
Bestyrelse Kaptajn Carl Petersen fylder Torsdag den 27.
August 80 Aar. Først i Aaret 1933 afsluttede Kaptajn
Petersen sit lange Liv paa Søen og har siden nydt et for-
tjent Otium paa Thuro.

60 Aar

I Morgen Lørdag fylder tidligere Fører i D. F. D. S., Kap-
tajn J. J. Petersen, 60 Aar. Kaptajn Petersen er velkendt
som Fører af »Frederik VIII«, og senere af m.s. »Sicilien«.

Kaptajn Petersen maatte i 1941 søge sin Afsked paa
Grund af Sygdom.

D. S. B.'s Søfartsvæsen

Skibsinpektør, Kaptajn Rasmus Hansen, forlader den
1. Oktober Statsbanernes Søfartsvæsen paa Grund af Alder,
de ubønhørlige 67 Aar.

Efter henvend 40 Aars Tjeneste i D. S. B.'s Søfartsvæsen
maa Kaptajn Hansen nu trække sig tilbage. Han begyndte
Sølivet i Sejlskibe fra Rudkøbing, og efter sine Naviga-
tionseksaminer og Sejlsads som Styrmand i forskellige
Skibe, kom han i 1906 ind i Færgeoverfarten, og i 1930
blev Kaptajn Hansen udnævnt til Skibsinpektør i Stats-
banernes Søfartsvæsen. Skibsinpektør Hansen er deko-
reret med Ridderkorset og Hæderstegnet.

Fyr- og Vagervæsenet

Fyrskibsførerne i 6. Lønningsklasse a Aage Rasmussen
og Anthonis Nielsen Kromann er ansatte som Fyrskibsfø-
rere i 5. Lønningsklasse b henholdsvis fra den 1. Septem-
ber og den 1. Oktober 1945 og Fyrskibsførerne i 7. Løn-
ningsklasse Laurits Boye og Jens Christian Nielsen som
Fyrskibsførere i 6. Lønningsklasse a henholdsvis fra den
1. September og den 1. Oktober 1945.

Officielt

I »Prima« Kulimport & Skibsfart A/S af København er
P. E. R. Voss og E. J. E. Kahlmann udtraadt af Bestyrel-
sen.

Redningsvæsenet

Ved kongelig Resolution er Førereren af Redningsskibet
»Vestkysten«, Kaptajn Henry Larsen, efter Ansøgning paa
Grund af Alder afskediget i Naude og med Pension fra
Udgangen af Oktober Maaned 1945.

»Nationaltidende«s Søfartsredaktion

Redaktør Mogens Nyholm har overtaget Ledelsen af
»Nationaltidende«s Søfartsredaktion.

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 »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langelløkajen 9,1 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 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,5 m, ved Teglholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsølden 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-Registratortonnagen + 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, Pøse eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforordenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Kulpelebro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutebartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at Indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforordenheder, for Dykkerundersøgelse, 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. Lodspegne betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Turdøkke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogværksted), 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 Kornlosseapparater og moderne Fyserum, Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadybsbarren er der i fuld Brede 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusværskelen 6,8 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. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspegne efter Dybtaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetønde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 500 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. 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, 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 8900 Tons Bæreevne. 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 6,3 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Løds ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrund. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 + 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningdampere 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. 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 2 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træslibbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering uden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; lovrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, 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, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodst.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træslibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 31. August 1945.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtægtsudgangen af Januar Kvarthal 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 Kvarthalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarthal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarthals Begyndelse. Kvarthalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnement. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

1495. Midlertidigt inddragne Somærker genudlagt. Kattegat. Snekkeløb. Rettelse til E. f. S. Nr. 1/3 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/3 1945.

Positioner. a) $56^{\circ} 02'$ ($24''$) N. $11^{\circ} 16'$ ($44''$) E.

b) $56^{\circ} 02'$ ($23''$) N. $11^{\circ} 15'$ ($50''$) E.

Detaller. a) *Snekkeløb S.* hvide Stumptonde med 1 nedadvendt Kost og

b) *Snekkeløb N.* røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste

er atter udlagt paa Plads.

1496. Oplysning om Fyr. Østersøen. Rettelse til E. f. S. Nr. 26/1074 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1074 1945, Punkt A.

Position. c. $54^{\circ} 39'$ N. $11^{\circ} 21'$ E.

Detaller. De 4 Havnefyr i *Rodby Havn* (Fyr.-Fort. Nr. 789—792) er atter tændt.

I. Østersøen.

1497. Danmark. Stevns Fyr ESE. Oplysning om Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1365 1945.

Rettet Position. $55^{\circ} 14' 49''$ N. $12^{\circ} 36' 42''$ E., c. 5,9 Sm 117° fra *Stevns Fyr*.

Detaller. Vraget af Motorgaleasen *Marie* af *Rønne* er sunket i 25,5 m Vand paa ovennævnte Plads.

Master og Rundholter hænger fast i Rig og Vrag med enkelte Wirer. Roden af Stormasten rager c. 1 m op over Vandet. Mindste Dybde over Vragets Skrog er 23,7 m.

Vraget er ikke afmærket.

Kort Nr. 130 og 187.

1498. Sverige. Kämpingebukten. Trelleborgs Red. Midlertidige Sømærker inddraget.*Tidligere E. f. S.* Nr. 22/932 1945 udgaar.*Position.* a) c. 55° 23' N. 12° 59' E.

b) c. 55° 21' N. 13° 07' E.

Detaller. De Sømærker, der til Vejledning under Magnetministrygningen har været udlagt i a) *Kämpingebukten* og paa b) *Trelleborgs Red*, som anført i ovennævnte E. f. S., er inddraget.

(U. f. s. Nr. 34/2224. Stockholm 1945.)

1499. Sverige S.-Kyst. Kämpingebukten. Vrag afmærket.*Position.* c. 55° 20' 27" N. 12° 59' 49" E.*Detaller.* Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads. Masterne rager c. 2 m op over Vandet. En grønmalet Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt 25 m NE. for Vraget, og en grønmalet Vraglystønde, som viser grønt To-Blink hver 10^s, er udlagt 100 m NE. for Vraget.

(U. f. s. Nr. 34/2169. Stockholm 1945.)

1500. Sverige S.-Kyst. Kivik N. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 20. August—21. September, alle Hverdage Kl. 0800—1600.*Position. Killehus:* c. 55° 44' N. 14° 12' E.*Detaller.* Skydeøvelser afholdes i nævnte Tid i E.-lig Retning fra Pladsen 1,4 Sm ENE. for *Brösarps Station*, c. 3 Sm N. for *Åhus*.Fareomraadet strækker sig c. 6 Sm ud til Søs fra Kystlinien og begrænses mod N. af en Linie, der fra *Knäbäck* paa c. 55° 45' N. 14° 12' E. gaar i Retning 66° og mod S. af en Linie, der fra *Stenören* paa c. 55° 43' N. 14° 12' E. gaar i Retning 111°.

Skydning indstilles under Skibes Passage af Fareomraadet.

(U. f. s. Nr. 35/2315. Stockholm 1945.)

1501. (P). Sverige. Öland S. Fyrskibet Ölandsrev forandres.*Position.* c. 56° 07' N. 16° 34' E.*Detaller.* Naar Fyrskibet *Ölandsrev* atter udlægges, vil det vise En-Formørkelse hver 8^s, Lys 4^s, Mørke 4^s.*Kort* Nr. 180 og 181.

(U. f. s. Nr. 34/2167. Stockholm 1945.)

1502. Sverige. Oxelösund. Aspafjärden. Bombekastningsøvelser.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/23 1945 udgaar.*Tidspunkt.* Indtil videre alle Mandage—Fredage Kl. 0900—1500.*Position.* Et Omraade, der begrænses af Meridianerne gennem *Drottningsskär* (c. 58° 42',3 N. 17° 08',7 E.) og *Humpgrund* (c. 58° 42',1 N. 17° 07',1 E.) samt Breddeparallelernerne gennem *Drottningsskär* og *Panksskär* (c. 58° 41',9 N. 17° 07',6 E.).*Detaller.* Inden for nævnte Omraade foretages paa ovenstaaende Tider Bombekastningsøvelser. Naar Øvelserne foretages, er et rødt Flag hejst paa *Panksskär* og paa E.-Pyn-ten af *Tallarön* (c. 58° 42',6 N. 17° 07',7 E.).

(U. f. s. Nr. 33/2151. Stockholm 1945.)

1503. Sverige. Södra Kvarken. Minespærring fjernet. Sejladsbestemmelser.

Advarsel mod Ankring.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/40 1945 udgaar. E. f. S. Nr. 30/1210 1945.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. De i E. f. S. Nr. 1/40 1945 nævnte Miner er fjernet. Sejladsen er atter fri gennem *Södra Kvarken*, og Afmærkningen vil snarest igen blive udlagt paa Plads.

2. Da der imidlertid er Fare for, at der paa Havbunden endnu findes sunkne Miner, advares man imod at ankre og at fiske med Slæberedskaber inden for det Omraade, der begrænses

mod N o r d af Breddeparallelenn 60° 21',0 N.

— S y d — — 60° 15',0 N.

— V e s t - 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.— Ø s t - rette Linier gennem Pladserne 60° 21',0 N. 19° 08',9 E.,
Midtpunktet af Klippen *Märket* og 60° 15',0 N. 19° 06',8 E.

3. Der er stadig Fare for at møde drivende Miner, særligt Miner fra *finske* Minefelter, hvorfor man bør holde nøje Udkig under Passagen af *Södra Kvarken*. Passage af dette Farvand om Natten bør af samme Grund undgaaes.
(U. f. s. Nr. 35/2324. Stockholm 1945.)

1504. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Finngrundsbanken. Undervandshindring.

Position. c. 60° 59' N. 18° 30' E.

Detaller. Et Skib rapporterer, at det den 31. Juli 1945 tørnede mod en Undervandshindring, sandsynligvis et Vrag, paa ovennævnte Plads.

Det tilraades de Søfarende at udvise Forsigtighed under Sejladsen i nærliggende Farvandsomraade.

Stedet vil snarest blive undersøgt.

(U. f. s. Nr. 34/2166. Stockholm 1945.)

1505. Sverige. Bottniske Bugt. Skelleftebugten. Fyr forandret.

Position. c. 64° 40' N. 21° 19' E.

Detaller. *Gäsören* Fyr er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 12^s. Lysstyrken er samtidigt forøget.

(U. f. s. Nr. 34/2164. Stockholm 1945.)

1506. Sverige. Bottniske Bugt. Norrströmsgrund. Reservefyrskip ombyttedes med Fyrskib.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/936 1945.

Position. 65° 08' N. 22° 20' E.

Detaller. *Norrströmsgrund* Fyrskib er atter udlagt paa Plads. Reservefyrskipet er inddraget.

(U. f. s. Nr. 34/2160. Stockholm 1945.)

1507. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Skyde- og Bombkastningsøvelser.

Tidspunkt. Indtil 15. September 1945 incl.

1. *Position. Lulnäset:* c. 65° 30',8 N. 22° 08',5 E.

Detaller. Bombkastningsøvelser foretages i nævnte Tid mod Maal paa *Klyvgrynan*, S. for *Lulnäset*.

Farveomraadet begrænses af en Cirkellinie med Centrum i 65° 30',7 N. 22° 08',4 E. og Radius 0,54 Sm.

2. *Position.* Maalet: c. 65° 33',9 N. 22° 23',3 E., paa *Hertsölandets* E.-Kyst, 1,35 Sm NNW. for *Kälkholmen* N.-Pynt.

Detaller. Skydning fra Luftfartøj foretages i nævnte Tid ved *Hindersöfjärden*, E. for *Luleå*, mod Maal paa Land paa ovennævnte Plads.

Farveomraadet begrænses af en Cirkellinie med Centrum i Maalet og med Radius 1,1 Sm.

3. *Position. Rödkallen:* c. 65° 15' N. 22° 16' E.

Detaller. Skydning mod Luftmaal foretages i nævnte Tid SE. for *Luleå*.

Farveomraadet strækker sig 5,4 Sm mod SE. fra Linien mellem Punktet 1,1 Sm SE. for *N. Espen* og Punktet 5,4 Sm SW. for *Rödkallen*.

(U. f. s. Nr. 35/2314. Stockholm 1945.)

1508. Tyskland. Kieler Bugt. Sunket Fyrskib afmærket.

Position. 54° 29' 50" N. 10° 17' 45" E.

Detaller. Det paa ovennævnte Plads tidligere udlagte Fyrskib *Kiel* er sunket. En grøn Vraglystønde er udlagt umiddelbart W. for Vraget. Lystønden viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s, og er forsynet med W.-Topbetegnelse.

Kort Nr. 185.

(N. t. M. (Germany) Nr. 5. Kiel 1945.)

1509. Tyskland. Kieler Bugt. Oplysning om Vragafmærkning.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1122 1945, Punkt 1.

Position. 54° 31' 12" N. 10° 16' 30" E.

Detaller. Den i ovennævnte E. f. S. anførte grønne Vraglystønde, der er udlagt c. 50 m N. for Vraget af det *tyske* Vagtskib *Bremen* paa ovennævnte Plads, viser To-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s. Lystønden er forsynet med N.-Topbetegnelse.

Kort Nr. 185.

(N. t. M. (Germany) Nr. 4. Kiel 1945.)

1510. Tyskland. Kieler Bugt. Lystønde udlagt.

Position. 54° 34',7 N. 10° 13' E.

Detaller. I Stedet for det ved *Position 2* i minestrøgne Rute 8 sunkne Vagtskib er der paa ovennævnte Plads udlagt en rød- og hvidternet Lystønde, som viser hvidt Lys med En-Formærkelse hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Lystønden er forsynet med 2 Kugler som Topbetegnelse.

Kort Nr. 185 og 126. Rutekort 185.

(N. t. M. (Germany) Nr. 4. Kiel 1945.)

1511. Tyskland. Kielerfjord Anduvning — Flensborg. Lystønder lyser normalt.

Detaller. Alle Lystønder mellem Fyrskibet *Kiel* og *Flensborg* (Minestrøget Rute 8 i det tyske Rutekort) brænder atter med normal Lysstyrke.

(N. t. M. (Germany) Nr. 4. Kiel 1945.)

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

1512. Danmark. Sundet. Kalveboderne S. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1491 1945.

Rettet Position. c. 55° 34',8 N. 12° 30',8 E., c. 300 m NE. for *Sorte Rende* hvide Stage med 2 Halmviske.

Detaller. Vraget af Motorgaleasen *Freja*, der er sunket i 5½ m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 50 m SW. for Vraget.

1513. Sverige. Sundet. Hälsingborg. Midlertidige Sømærker inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/941 1945 udgaar.

Position. c. 56° 01' N. 12° 40' E.

Detaller. De Sømærker, der til Vejledning under Magnetministrygningen har været udlagt udfor *Hälsingborg*, som anført i ovennævnte E. f. S., er inddraget.

(U. f. s. Nr. 34/2224. Stockholm 1945.)

1514. Sverige. Sundet. Midlertidige Sømærker inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 23/976 1945 udgaar.

Position. c. 55° 47' N. 12° 49' E.

Detaller. De Sømærker, der til Vejledning under Ministrygningen har været udlagt i *Sundet*, som anført i ovennævnte E. f. S., er inddraget.

(U. f. s. Nr. 34/2224. Stockholm 1945.)

1515. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro N. t. E. Vrag.

Position. c. 55° 03',7 N. 11° 23',0 E.

Detaller. Vraget af en tremastet Skonnert er sunket i c. 11 m Vand paa ovennævnte Plads.

1516. Danmark. Store-Bælt. Lohals SW. Vragafmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/921 1945.

Position. c. 55° 07' N. 10° 52' E., c. 1,7 Sm 229° fra *Lohals* Havn.

Detaller. Vragvageren med 1 grønt Flag, der var udlagt ved det nu fjernede Vrag af Motorgaleasen *Svanen* paa ovennævnte Plads, er inddraget.

1517. Danmark. Store-Bælt. Tranekær SE. Oplysning om Vrags Plads.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1452 1945.

Rettet Position. 54° 58' 26" N. 10° 55' 02" E., c. 1,2 Sm 133° fra *Tranekær* Fyr.

Detaller. Vraget af Dampskibet *Pallas* ligger sunket paa ovennævnte Plads.

Kort Nr. 142, 140 og 185.

1518. Danmark. Lille-Bælt. Skanseodde NE. t. E. Vrag findes ikke.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1283 1945 udgaar.

Position. c. 55° 35',2 N. 9° 51',6 E., c. 3½ Sm 60° fra Skanseodde.

Det paa ovennævnte Plads rapporterede Vrag af en tysk Undervandsbaad eksisterer ikke.

1519. Danmark. Lille-Bælt. Strib Fyr NE. t. E. Vrag findes ikke.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1357 1945 udgaar.

Position. 55° 33' (49") N. 9° 48' (40") E., c. 2,1 Sm 54° fra Strib Fyr.

Det paa ovennævnte Plads rapporterede Vrag af en tysk Undervandsbaad eksisterer ikke. Den ved Stedet udlagte Bøje er inddraget.

1520. Tyskland. Flensborg Fjord Anduvning. Oplysning om Lystønde.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1375 1945.

Position. 54° 45' 12" N. 10° 04' 36" E.

Det er udlagt paa ovennævnte Plads, og som viser hvidt Lys med To-Formørkelser hver 9^s, er forsynet med to Kugler som Topbetegnelse og er mærket 5.

Kort Nr. 150, 185, 126 og 180.

(N. t. M. (Germany) Nr. 7. Kiel 1945.)

1521. Tyskland. Flensborg Fjord. Fyrskib atter paa Plads. Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Position. 54° 50',3 N. 9° 53',8 E.

Det er udlagt paa sin normale Plads. Den rød- og hvidmalede Lys- og Fløjtetønde, der var udlagt paa Fyrskibets Plads, er inddraget.

(N. t. M. (Germany) Nr. 6. Kiel 1945.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1522. (T). Danmark. Kattegat. Udlægning af Fyrskibe ved Sejlruiter.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1493 1945.

Position. Se nedenfor.

Foruden de i E. f. S. Nr. 35/1493 1945 nævnte Fyrskibe, *Kattegat S.* og *Læso N.*, der begge er udlagt, er eller vil følgende blive udlagt i *Kattegat*:

1. *Kattegat SW.* Fyrskib paa 56° 05' (57") N. 11° 08' (38") E., der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, Blink 3^s, Mørke 4^s, Blink 3^s, Mørke 20^s. Taagesignal afgives med elektrisk Ventilatorsirene: To-Toner hvert 1^m, Tone 2^s, Pause 2^s, Tone 2^s, Pause 54^s. (Samme Fyrkarakter og Taagesignal som det ordinære *Schultz's Grund* Fyrskib).
2. *Anholt Knob* Fyrskib paa 56° 45' (00") N. 11° 59' (30") E., der har samme Fyrkarakter og Taagesignal, herunder Radiofyr, som det ordinære *Anholt Knob* Fyrskib (Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, Blink 3^s, Mørke 4^s, Blink 3^s, Mørke 20^s. — To-Toner hvert 1^m, Tone 5^s, Pause 2^s, Tone 5^s, Pause 48^s).
3. *Aalborg Bugt* Fyrskib paa 56° 50' (45") N. 10° 47' (30") E. viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hvert 1^m, Blink 3^s, Mørke 4,5^s, Blink 3^s, Mørke 4,5^s, Blink 3^s, Mørke 42^s. Taagesignal afgives med Nautofon: Tre-Toner hvert 1^m, Tone 5^s, Pause 2^s, Tone 5^s, Pause 2^s, Tone 5^s, Pause 41^s. (Samme Fyrkarakter og Taagesignalkarakter som det ordinære *Østre-Flak* Fyrskib). Radiofyr som det ordinære *Østre-Flak* Fyrskib.
4. *Læso Rende* Fyrskib paa 57° 12' (34") N. 10° 43' (36") E., der har samme Fyrkarakter og Taagesignal som det ordinære *Læso Rende* Fyrskib (Hvidt Et-Blink hver 12^s, Blink 3^s, Mørke 9^s. — En-Tone hver 30^s, Tone 6^s, Pause 24^s). Fyrskibet udlægges den 30. August 1945 eller snarest derefter.
5. *Skagens Rev* Fyrskib udlægges den 3. September 1945 eller snarest derefter paa den sædvanlige Plads: 57° 46' (22") N. 10° 43' (43") E. Fyrkarakter og Taagesignal som tidligere (rødt Et-Blink hver 30^s, Blink 3^s, Mørke 27^s. — En-Tone hvert 1^m, Tone 5^s, Pause 55^s), ligeledes Radiofyr.

Aalborg Bugt Fyrskib er paa Siderne mærket *Reserve*, de øvrige her nævnte Fyrskibe er paa Siderne mærket med deres Navn.
Kort Nr. 101, 102 og 100.

1523. (T). Danmark. Kattegat. Kattegat S. Fyrskib. Oplysning om Radiofyrggruppe.
Tidligere E. f. S. Nr. 35/1493 1945.

Position. Kattegat S. Fyrskib: c. 56° 14',7 N. 12° 15',0 E.

Detaller. Kattegat S. Fyrskib indgaar indtil videre i Radiofyrggruppen: Sletterhage Fyr—Kullen Fyr—Gilleleje Flak N. Fyrskib (Nakkehoved Fyr) med Gilleleje Flak N. Fyrskibs Karakter.

Samtidigt har *Nakkehoved* Radiofyr, der har været i Virksomhed under *Gilleleje Flak N. Fyrskibs* Inddragning, indstillet Udsendelserne.

1524. (T). Danmark. Kattegat. Østerrenden. Lystønder udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1284 og 34/1436 1945 udgaar.

1. *Position. c. 56° 37',5 N. 12° 15',0 E.*

Detaller. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s, og som er mærket 5, er udlagt paa ovennævnte Plads.

2. *Position. c. 57° 01',2 N. 11° 43',2 E.*

Detaller. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s, Blink 5^s, Mørke 10^s, og som er mærket 10, er udlagt paa ovennævnte Plads.

Kort Nr. 100, 101 og 102. Rutekort 100.

1525. Danmark. Kattegat. Raageleje N. Forbudt Omraade. Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1286 1945.

Position. c. 56° 10' N. 12° 07' E.

Detaller. Under Ammunitionslosningsarbejder er det tyske Skib Burnlef sunket i det forbudte Omraade efter en Eksplosion om Bord.

1526. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn, Bassin III. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 15/769 1945 udgaar.

Position. c. 56° 09',0 N. 10° 13',1 E.

Detaller. Vraget, der var sunket i Bassin III ved Gasværkskajen i Aarhus Havn, er fjernet. Den ved Vraget udlagte Afmærkning er inddraget.

1527. Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Oplysning om Flydedok.

Position. N.-Enden af Bassin IV W.-Kaj: 56° 09' (18") N. 10° 13' (31") E.

Detaller. Ved N.-Enden af den W.-lige Kaj i Bassin IV i Aarhus Havn vil der en af de nærmeste Dage blive slaaet to Friholderpæle c. 5 m fra Kajen og henholdsvis c. 25 m og 88 m fra Kajens N.-Ende ved Molearmen. Ved Pælene vil blive henlagt en c. 32 m bred og 93 m lang Flydedok. Kajen og Pladsen langs Dokken vil indtil videre være optaget af Skibsreparationsværksteder.

(Havnengineeringøren, Aarhus, 23. August 1945.)

1528. Danmark. Kattegat. Sletterhage Fyr NW. ½ W. Oplysning om Undervandshindring.

Tidligere E. f. S. Nr. 31/1251 1945.

Rettel Position. 56° 06' (27") N. 10° 27' (20") E., c. 2,2 Sm 289° fra Sletterhage Fyr.

Detaller. Af en foretagen Undersøgelse fremgaar, at den paa ovennævnte Plads fundne Undervandshindring ikke er til Gene for Sejladsen.

1529. Danmark. Kattegat. Anholt Havn WNW. Vrag.

Position. c. 56° 47',3 N. 11° 10',0 E., c. 12 Sm WNW. for Anholt Havn.

Detaller. Fiskerfartøjet H 203 Elna af Hornbæk er minesprængt og sunket paa ovennævnte omtrentlige Plads. Stedet er afmærket med en mindre Bøje.

1530. Sverige. Kattegat. Nidingen. Långbådan. Lys- og Fløjtetønde udlagt.

Position. 57° 17' 21" N. 11° 52' 30" E., c. 500 m SW. for Långbådans Sømærke og 1,3 Sm 228° fra Nidingens W. Fyr.

Detaller. En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.

Kort 101 og 100.

(U. f. s. Nr. 34/2174. Stockholm 1945.)

1531. Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Bakkegaard Hage. Sømærke inddraget.*Position.* 57° 03' (15") N. 9° 57' (34") E.*Detaller.* *Bakkegaard Hage* hvide Stage med 1 Halmvisk er inddraget.*Kort* Nr. 106 og 104.*Publikationer.* Danske Lods II, Side 91 og 210. Søm.-Fort. Side 30, Nr. 7.**1532. Sverige. Skagerrak. Grisbådarna. Lys- og Klokketønde genudlagt.***Position.* c. 58° 53' N. 10° 50' E.*Detaller.* *Grisbådarna* Lys- og Klokketønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 35/2323. Stockholm 1945.)

1533. Norge. Oslofjorden. Telemark. Minefrit Farvand.*Detaller.* 1. Alle Omraader langs Kysten fra den *svensk-norske* Grænse til *Jarnestangen* (mellem *Kragerø* og *Risor*), som tidligere har været meldt farlige paa Grund af Miner, er nu minestrøget og antages at være minefrie.

2. Alle Ordre vedrørende Tvangsruter i disse Omraader ophæves. Af Hensyn til Forekomsten af eventuelle ukendte Skibslartshindringer anbefales det dog i størst mulig Udstrækning at benytte de minestrøgne Sejlløb.

3. Undtaget fra de i Punkt 1 nævnte Omraader er saadanne Grunde og snævre Sejlløb, der ikke er tilgængelige for Minestrygere, hvorfor der maa udvises Forsigtighed paa disse Steder.

4. De, der har, eller som maatte faa Kundskab om Miner paa de i Punkt 3 nævnte Steder, anmodes om at meddele dette til *Marinekommando Østlandet, Fridtjof Nansens Pluss 9, rom 308, Oslo, Telefon 10 000, app. 803, 33 070, app. 540.*

(E. f. S. Nr. 15/686. Oslo 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1534. Danmark. Esbjerg. Havnen minefri.***Tidligere* E. f. S. Nr. 33/1309 1945.*Position.* c. 55° 28' N. 8° 26' E.*Detaller.* *Esbjerg* Havn er atter fuldstændig fri for Miner.**1535. Tyskland. Helgoland Bugt. Fyrskib udlagt. Lystønde inddraget.***Position.* 54° 00' 00" N. 7° 51' 00" E.*Detaller.* 1. Et Fyrskib er udlagt paa ovennævnte Plads, hvor tidligere *Amrum Bank* Fyrskib var stationeret. Fyrskibet er ganske som *Amrum Bank* Fyrskib med Undtagelse af, at Navnet er erstattet med Betegnelsen *P 15*, som er malet med hvidt paa Siderne.

Fyrkarakteren er som tidligere.

2. Lys- og Klokketønden *P 15*, der var udlagt paa Fyrskibets Plads, er inddraget.

(N. t. M. Naveam Nr. 150. London 1945.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1536. Frankrig. Boulogne Anduvning. Lystønde udlagt. Ankring forbudt.***Position.* 50° 44' 30" N. 1° 33' 00" E.*Detaller.* 1. En sort Lystønde, der er mærket *P B 6*, og som viser rødt Et-Blink hver 5 s., er udlagt paa ovennævnte Plads.

2. Ankring N. for Lystønden er forbudt.

(N. t. M. Naveam Nr. 149. London 1945.)

1537. England. Plymouth Sund. Havnespærring fjernet. Oplysning om Lystønder.

Position. (a) *Breakwater lighthouse* c. 50° 20' N. 4° 09' W.

(b) *Maker lighthouse* c. 50° 20' N. 4° 11' W.

Detaller. I. Alle Bomspærringer i det W.-lige Indløb til *Plymouth* er fjernet.

II. Lystønderne paa nedennævnte Pladser er inddraget:

1. 396 m 33° fra *Breakwater lighthouse* (Position a).

2. 716 m 350° - — — —

3. 896 m 147° - *Maker* — (Position b).

4. 1566 m 166° - — — —

III. *Queens Ground* rød- og hvidterne Lystønde, der viser To-Blink hver 15^s, vil blive udlagt 792 m 302° fra *Breakwater Fyr*.

(N. t. M. Naveam Nr. 151. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1538. Newfoundland E.-Kyst. St. John's Harbour. Opmudring.**

Position. c. 47° 34' 00" N. 52° 41' 30" W.

Detaller. I Forbindelse med Opmudringsarbejder i Indløbet til *St. John's Harbour* er et Dykkerfartøj i Virksomhed paa N.-Siden af *Merlin Rocks*.

Paa S.-Siden af Dykkerfeltet vises to faste, røde Lys. Skibe skal passere S. om Feltet og udvise stor Forsigtighed.

(N. t. M. Nr. 3024. Washington 1945.)

1539. Nova Scotia SE.-Kyst. Mahone Bugt. Quaker Island SE. Fløjtetønde inddraget.

Position. c. 44° 30' 15" N. 64° 13' 24" W.

Detaller. Fløjtetønden, der var udlagt paa ovennævnte Plads, c. 0,8 Sm 146° fra *Quaker Island Fyr*, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 3027. Washington 1945.)

1540. U. S. A. Massachusetts. Boston Havn og Havneindløb. Opmaalingsarbejder.

Position. c. 42° 20' N. 70° 53' W.

Detaller. I *Boston Havn* og *Havneindløb* foretages Opmaalingsarbejder med Wiredrag af Fartøjerne *CS. 307* og *CS. 308*. Naar Wiren er udsat mellem de to Fartøjer, vil hvert af disse vise Signalerne *HOW FOX*.

Det henstilles til Skibene saa vidt muligt at undgaa at sejle over Wiren. Er dette nødvendigt, kan det imidlertid gøres, idet man dog maa passe paa ikke at beskadige de udlagte Bøjer, og i hvert Tilfælde maa man ikke komme imellem et Opmaalingsfartøj og dets nærmeste Bøje.

(N. t. M. Nr. 3038. Washington 1945.)

1541. U. S. A. Massachusetts. Boston Havn. Restriktioner ophævet.

Position. c. 42° 20' N. 70° 53' W.

Detaller. De tidligere Restriktioner, som indskrænkede Sejladsen til og fra *Boston* til alene at følge *North Channel*, er ophævet. Alle Indsejlinger, som almindelig benyttes af Skibe, der besejler *Boston*, saavel for indgaaende som for udgaaende, kan nu benyttes.

(N. t. M. Nr. 3039. Washington 1945.)

1542. U. S. A. Massachusetts. Cape Cod. Oplysning om Fyr.

Positioner. a. c. 42° 03' 44" N. 70° 14' 37" W.

b. c. 42° 01' 17" N. 70° 11' 48" W.

c. c. 42° 02' 22" N. 70° 03' 40" W.

d. c. 41° 51' 44" N. 69° 57' 12" W.

e. c. 41° 40' 18" N. 69° 57' 00" W.

Detaller. Ved følgende Fyr er Lysstyrken forøget:

<i>Race Point</i>	Fyr (Position a).
<i>Wood End</i>	— (— b).
<i>Cape Cod</i>	— (— c).
<i>Nauset Beach</i>	— (— d), Synsvidde: 17 Sm.
<i>Chatham</i>	— (— c).

(N. t. M. Nr. 3044. Washington 1945.)

1543. U. S. A. Massachusetts. Nantucket Shoals. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Reservefyrskip.

Position. 40° 37' 00" N. 69° 37' 06" W.

Detaller. Et Reservefyrskip er udlagt paa *Nantucket Shoals* Fyrskibs Plads, og *Nantucket Shoals* Lys- og Fløjtetønde *NS.*, der var udlagt paa samme Plads, er inddraget. Reservefyrskipet, som er malet rødt med Ordet „Relief“ i hvidt paa begge Sider, har to Master med runde Mærs paa Mastetoppene.

Fyrskibet viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 1^s, Blink 1^s, Mørke 4^s. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 14 Sm. Er Fyret ude af Funktion, vises hvidt, fast Lys. Paa Forstaget vises en klar Ankerlanterne.

Taagesignal gives med en to-tonet Hammersirene, En-Tone hver 15^s, Tone 3^s, Pause 12^s. Hvis Sirenen er ude af Funktion, gives Taagesignalet med Dampfløjte. Radiofyret har Radiofrekvens 314 kc/s.; Signalet er Grupper med 4 Streger (— — — —). Radiofyret er kombineret med Taagesignalet til Afstandsbestemmelse.

For at advare Skibe, der kommer i Nærheden af Fyrskibet og derfor maa navigere med Forsigtighed, udsender et Kortdistance-Radiofyret i 1 Minut efter ovennævnte Radiosignal en tydelig Fløjtetone.

Stormvarselssignaler vises fra Reservefyrskipet med Flag, men ikke med Lyssignaler.

(N. t. M. Nr. 3046. Washington 1945.)

1544. U. S. A. Massachusetts. Nantucket Sund. Lys- og Klokketønde udlagt.

Position. c. 41° 23' 12" N. 70° 12' 54" W.

Detaller. *Tuckernuck shoal Obstruction* Lys- og Klokketønde, der er malet med røde og sorte, vandrette Striber, og som viser rødt Hurtigblink, er udlagt 6,9 Sm 311°,5 fra Fyret paa *Nantucket E.*-lige Bølgebryder. Lys- og Fløjtetønden ligger 205 m 131°,5 fra en Skibsfartshindring, som ikke er fyrbelyst.

(N. t. M. Nr. 3047. Washington 1945.)

1545. U. S. A. Rhode Island. Narragansett Bugt. Sejlads atter tilladt i West Passage og paa Sokonnet Floden.

Position. *Newport* c. 41° 29' N. 71° 19' W.

Detaller. Skibe, som ønsker at anløbe eller forlade *Narragansett Bugt*, kan benytte *East Passage*, *West Passage* eller *Sokonnet Floden*.

(N. t. M. Nr. 3051. Washington 1945.)

1546. U. S. A. Rhode Island. Narragansett Bugt. Lys- og Klokketønder udlagt.

Position. Se nedenfor.

Detaller. To Lys- og Klokketønder, malet med sorte og hvide, lodrette Striber og visende hvidt kort-langt Blink, er udlagt midtfarvands i *East Passage*, *Narragansett Bugt*, paa følgende Pladser:

1. Ydertønden, betegnet med *N*: 233° 1385 m fra *Castle Hill* Fyr og c. 1,65 Sm 0° fra *Brenton Reef* Fyrskib.
2. Indertønden, betegnet med *P*: 914 m 2,5° fra *Castle Hill* Fyr og i Retning 53° fra *Beavertail* Fyr.

(N. t. M. Nr. 3052. Washington 1945.)

1547. U. S. A. New York Havn. The Narrows. Lystønde inddraget.

Position. 40° 37' 20" N. 74° 02' 46" W.

Detaller. Lystønden, der var udlagt paa ovennævnte Plads, 1705 m 339° fra *Fort Lafayette* Fyr, til Vejledning under Opmudringsarbejdet, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 3054. Washington 1945.)

1548. U. S. A. New York Havn. Lower Bugt. Sandy Hook Bugt. Ankerplads oprettet for Skibe med eksplosive Ladninger.*Position.* Sandy Hook Point Fyr. 40° 28' N. 74° 01' W.*Detaller.* For Skibe med eksplosive Ladninger er i Sandy Hook Bugt oprettet en Ankerplads, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

1. 1600 m 277° fra Sandy Hook Point Fyr.
2. 1190 m 208° - — — — —
3. 550 m 298° - — — — —
4. 1088 m 6° - — — — —

(N. t. M. Nr. 3055. Washington 1945.)

1549. U. S. A. New York Havn. Lower Bugt. Sandy Hook Bugt. Afmærkning forandret.*Position.* Sandy Hook Point Fyr. 40° 28' N. 74° 01' W.*Detaller.* 1. Sandy Hook Bay Channel Lystønde Nr. 2 er flyttet til Pladsen 1678 m 274°,5 fra Sandy Hook Point Fyr.

2. En hvid Stumptønde E er udlagt i 11 m Vand 2707 m 257° fra ovennævnte Fyr som Afmærkning for SW.-Hjørnet af Ankerpladsen for Skibe med eksplosive Ladninger.

(N. t. M. Nr. 3056. Washington 1945.)

1550. U. S. A. Chesapeake Bugt. Windmill Point. Fyr forandret.*Position.* c. 37° 36' N. 76° 14' W.*Detaller.* Den røde Lysvinkel i Windmill Point Fyr er forandret saaledes, at der nu er indlagt to røde Lysvinkler:

- a) mellem Pejlingerne 293° og 82°.
- b) mellem Pejlingerne 91°,5 og 113°.

(N. t. M. Nr. 3060. Washington 1945.)

1551. U. S. A. Georgia. Savannah Fyrskib. Stormvarselssignaler.*Position.* c. 31° 56' 36" N. 80° 39' 48" W.*Detaller.* Stormvarselssignaler vil blive vist fra Savannah Fyrskib om Dagen med Flag, medens der om Natten ikke gives Stormvarsel.

(N. t. M. Nr. 3066. Washington 1945.)

1552. U. S. A. Florida. St. Johns Fyrskib. Stormvarselssignaler.*Position.* c. 30° 23' 30" N. 81° 18' 01" W.*Detaller.* Stormvarselssignaler vil blive vist fra St. Johns Fyrskib om Dagen med Flag, medens der om Natten ikke gives Stormvarsel.

(N. t. M. Nr. 3071. Washington 1945.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1553. Honduras. Utila. Fyr forandret.***Position.* c. 16° 08' N. 86° 53' W.*Detaller.* Fyret paa Utila Øens NE.-Spids er forandret, saaledes at det nu viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 33 s., Blink 3 s., Mørke 7 s., Blink 3 s., Mørke 20 s.

(N. t. M. Nr. 3082. Washington 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1554. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forskrifter om Bygning og Ombygning m. v. af Fiskefartøjer.***Detaller.* Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 10. August 1945 udstedt Bekendtgørelse angaaende Forskrifter om Bygning og Ombygning m. v. af Fiskefartøjer.

Eksemplarer af Bekendtgørelsen kan købes paa *Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.*, samt hos *A/S J. H. Schultz Boghandel, Havnegade 15, København K.* Pris Kr. 0,50.

1555. Danmark. Bekendtgørelse angaaende ændret Affattelse af § 49 og 241 i Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933 angaaende Forskifter om Skibes Bygning og Udstyr m. v.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 10. August 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse.

I Medfør af § 6 i Lov om Tilsyn med Skibe af 29. Marts 1920 med senere Ændringer fastsættes herved følgende:

§ 49 i Bekendtgørelse Nr. 238 af 12. Juli 1933 angaaende Forskifter om Skibes Bygning og Udstyr m. v. affattes saaledes:

„For Bygning og Ombygning af Fiskefartøjer m. v. gælder de i Bekendtgørelse herom af 10. August 1945 indeholdte særskilte Bestemmelser“.

og § 241, 2. Stk. saaledes:

„I Hospitalet skal der findes 4 Køjer og desuden, saafremt Antallet af ombordværende overstiger 120, 1 Køje for hver yderligere 60 Personer eller overstigende Del af dette Antal“.

1556. Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sejladsforskrifter.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Sejlads i det Omraade, som omfatter den W.-lige Del af *Østersøen* fra *Flensborg Fjord* til og med *Travemünde*, og som er underlagt den øverstkommanderende *britiske* Marineofficer i *Kiel*, skal foregaa efter følgende Regler:

For Sejlruterne gælder følgende Instruktioner, som skal følges under Sejlads i begge Retninger. Instruktionerne er militære Ordre.

Fyrskibe, Vagtskibe, Lystønder og Sømærker, som er udlagt langs Ruterne, kaldes „*Wegebezeichnung*“ i Instruktionerne.

a) Ruterne er afmærket paa en af følgende Maader:

1. med en enkelt Række Bøjer midt i den minestrøgne Rende.
2. med en Række Bøjer langs den ene Side af den minestrøgne Rende.
3. med en Række Bøjer paa hver Side af den minestrøgne Rende.

ad 1. Denne „*Wegebezeichnung*“ skal altid have om Bagbord og skal passeres i en Afstand af mindst 50 m. Som Regel maa Passageafstanden ikke være større end 150 m. Bliver det nødvendigt at ankre op i Renden, skal saadan Opankring foregaa nær Kanten af Renden.

ad 2. Ved „*Wegebezeichnung*“ angives, paa hvilken Side Bøjerne skal passeres. Passageafstanden fra Bøjerne maa ikke være mindre end 50 m.

ad 3. Sejladsen skal foregaa mellem den dobbelte Bøjerække. Passageafstanden fra Bøjerne maa ikke være mindre end 50 m.

Overhaling er ikke tilladt i Renderne, med mindre Tilladelse dertil er givet pr. Signal fra det overhalte Skib.

b) Afmærkning anvendt i „*Wegebezeichnung*“.

Sædvanligvis benyttes nedenstaaende Regler for Afmærkning af Ruterne. Skulde anden Form for Afmærkning være udlagt, maa man søge Oplysning herom i Instruktionerne for de særlige Ruter.

I. Bøjernes Art.

1. Lyd- eller Lystønder anvendes som Positionsafmærkning. d. v. s. paa Pladser, hvor der skal ændres Kurs, paa Pladser, hvor Ruter mødes, eller hvorfra Sideruter udgaar, og paa Ruter med dobbelt Bøjerække saa vel som ved Anduvning af eller ved Enden af en Rute.
2. Som Hjælpe-Bøjer anvendes Spirtønder, Spidstønder og Lystønder.

II. Bøjernes Topbetegnelse.

1. Én Ballon ved Positions-Afmærkning.
2. To Balloner ved Pladser, hvor Ruter mødes, eller hvorfra Sideruter udgaar. I Stedet for at være forsynet med Balloner, kan Bøjernes øverste Del være malet gul,

III. Lystøndernes Fyrkarakter.

1. Lystønder, udlagt paa Pladser, hvor Ruter mødes, viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Mørke 2^s, Lys 2^s.
2. Lystønder, udlagt paa Pladser, hvor Kursen ændres, ved Sideruter samt ved Anduvning eller ved Enden af en Rute, viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s, Mørke 2^s, Lys 2^s.
3. Lystønder, udlagt paa andre Pladser, viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s.
4. Paa Ruter afmærket med dobbelt Bøjerække viser Lystønderne paa Rutens E.-Side rødt Lys.

IV. Bøjernes Farve.

Bøjerne langs Ruterne er altid rød- og hvidmalede, som følger:

1. Bøjer, udlagt i en enkelt Bøjerække, er rød- og hvidternede, med 4 røde og 4 hvide Felter.
2. Bøjer, der er udlagt i Række langs den ene Side af en Rute, har lodrette røde og hvide Striber, 2 røde og 2 hvide Striber.
3. Bøjer, udlagt i Dobbelttrække, er malet efter de almindelige Regler for Farvandsafmærkning.

V. Bøjernes Nummerering.

1. Tønderne ved Ruterne er afmærket med Positions-Nummeret i *Wegebezeichnung* f. Ex. 2, 3 a, 4 b. Hvor Ruter mødes eller paa Pladser, hvorfra Sideruter udgaar, er Tønderne mærket med den Rutes Positions-Nummer, som har det laveste Nummer. Afmærkningen paa E.-Siden af en Rute med dobbelt Række Bøjer mærkes med store, latinske Bogstaver, f. Ex. 16 A.
2. Hjælpe-Bøjerne er mærket med den foregaaende Tøndes Nummer og under dette i alfabetisk Orden et lille Bogstav f. Ex.,

2	3	4 a	4 b
a	b	c	d

- c) Ministrygere, som viser Signalerne efter medfølgende Signaltavle A, har Ret til Passage frem for al anden Skibstrafik.

Møder man Skibe, der viser disse Signaler, eller bliver man nødt til at skære disses Kurs, skal man paa følgende Maader holde sig klar af saavel disse Skibe som de Fartøjer, de eventuelt ledsager:

1. Hvor Ruterne mødes, skal der af alle manøvreres paa en saadan Maade, at Ministrygeren kan passere i en Afstand af mindst 500 m. Et Skib, der saaledes drejer af, maa ikke krydse Ministrygerens Køl vand i mindre Afstand end 1 000 m agten for denne.
2. Ved Møde med en Ministryger paa Ruten, skal Skibe, efter de foreliggende Omstændigheder, vige ud fra Ruten med langsom Fart og stoppet Maskine og give Plads for Ministrygeren som anført i medfølgende Signaltabels Afsnit A. Efter at Ministrygeren har passeret en, søger man tilbage til Ruten ad korteste Vej. Hvis det er muligt, bør man undgaa at forlade Ruten. I særligt Tilfælde kan det anbefales at bakke sig tilbage til Ruten. En Ministryger, der viser et af Signalerne 1—3 i Signaltabellens Afsnit A, maa kun om Dagen blive overhalet. Overhaling maa iøvrigt først ske, efter at man ved Signal Nr. 5 i Signaltabellens Afsnit A har anmodet om Tilladelse, og Ministrygeren ved Afgivelse af et af Signalerne 6 og 7 har givet Tilladelse til Passage.

- d) Alle, der besejler Ruterne, er pligtige til ved Ankomst til Bestemmelsesstedet at indrapportere alt, hvad der særligt maatte være at bemærke med Hensyn til Ruterne Afmærkning, drivende Skibfartshindringer og Vrag saavel som enhver Hændelse udover det almindelige. Hvis saadan Rapport afsendes pr. Radio, skal Skibets Position i Længde og Bredde altid angives heri.

- e) Som Hovedregel maa en Sejlroute ikke forlades undtagen i Nødsituationer.

Ved Anduvningen af en Havn, til hvilken der ikke er angivet nogen særlig Rute, skal Hovedruten forlades paa en Plads, hvorfra Havnen kan naas saa hurtigt som muligt i dybt Vand og/eller ad korteste Vej.

- Det kan rumme de største Farer — og det er forbudt — paa egen Haand at afkorte Sejlruten, selv ved en ringe Kursændring. Er et Skib ved at synke paa Ruten, skal det enten ved egen Kraft eller ved andres Hjælp søge mindst 1 Sm ud fra Ruten.
- f) Alle Skibe, som besjler Ruterne, skal være i Besiddelse af fuld nautisk Udrustning, heri indbefattet rettede Kort, Efterretninger for Søfarende m. m. Hvis „*Wegebezeichnung*“ indeholder særlige Bestemmelser om Lods eller Lodstjeneste, betyder det, at et Skib *skal* benytte Lods. Uden at have Lods om Bord eller at være ført af et Lods fartøj, maa et Skib ikke anløbe eller forlade en Havn, med mindre det har faaet Tilladelse hertil.
- Skibe, som er forsynet med Afmagnetiseringskabel, skal sørge for, at dette er i brugbar Stand, og skal benytte det efter Ordre, naar de besjler Sejlruterne, heri indbefattet *Kieler Kanalen*.
- Ved Ankomsten til en Havn vil Afmagnetiserings- og lignende Certifikater blive undersøgt.
- Under Ankring skal de foreskrevne Ankerpladser benyttes. Den mindste Afstand, i hvilken der maa ankres fra Sejlruterne, er 300 m.
- Ankring i selve Sejlruterne er forbudt.
- Med mindre anden Ordre er givet i ovennævnte Bestemmelser, gælder de almindelige Regler i den tyske *Seewasserstrassenordnung* (SWO) under Sejlads i de minestrøgne Ruter.
- Opmærksomheden henledes særligt paa Artikel 16 i *Seewasserstrassenordnung* for Skibe, der ankommer til Sejlruterne, og for Skibe til Ankers ved Kanten af disse.
- g) Regler for Smaaskibes Sejlads.
- A. Følgende Skibe vil under visse Omstændigheder kunne forlade Sejlruterne:
1. Sejlskibe af Træ uden Hjælpemaskine, uden Jernkøl, og som ikke har jernholdig Ladning.
 2. Afmagnetiserede Jernskibe og afmagnetiserede Træskibe med Jernkøl eller med Hjælpemaskine op til 150 Brutto Register Tons, som ikke har større Dybgaaende end 3 m eller har nogen jernholdig Ladning, hvis
 - a) Vejret nødvendiggør, at de søger Læ under Kysten.
 - b) Afkortningen af Ruten betyder en væsentlig Brændselsbesparing.
- B. Hvis man agter at forlade en Sejlroute, maa man have sin Opmærksomhed henledt paa følgende Forhold:
1. Omraader, der er erklæret farlige eller som Mineomraader.
 2. Distrikter, hvor der er Lodstvang.
 3. Restriktioner anført i „*Wegebezeichnung*“.
- Endvidere med Hensyn til Minefaren:
4. Saa vidt muligt at undgaa Steder, hvor Dybden er mindre end 12 m.
 5. At Maskinerne er i god Orden, saa de arbejder med saa lidt Støj og med saa faa Rystelser som muligt.
 6. At et Sejlskibs Hjælpemaskine kun bruges, hvis det er paatrængende nødvendigt.
- h) Skibe, der har Midler til Strygning af akustiske Miner, skal, medmindre andet er beordret i Sejlplanvisningerne, benytte disse, som følger:
1. Paa Sejlruterne og i hele *Østersøen* S. for Linien *Utlängan* (c. 56° 01' N. 15° 48' E.)—*Polangen* (c. 55° 55' N. 21° 05' E.).
 2. Efter særlig Ordre i Kystfarvande, paa Rede og i Havne i det ovenfor under Punkt 1 anførte Omraade.
 3. I Omraader med Dybder paa mere end 50 m, er man fritaget for at benytte de akustiske Minestrygningsapparater.

Signaltabel for minestrøgne Ruter.

A. Signaler for Minestrygere.

Signal	Betydning
1. Om Dagen: Internationalt Flag Z over 1 Kugle hejst under Styrbords Raanok. Om Natten: Et grønt Lys over et hvidt Lys.	Minestryger er i Arbejde. Omkring Minestrygeren findes et Fareomraade af stor Udstrækning. Hold størst mulig Afstand fra denne — indenfor den minestrøgne Rute.
2. Om Dagen: Internationalt Flag Z over 1 Kugle hejst under Styrbords Raanok og 1 Cylinder under Bagbords Raanok. Om Natten: Et grønt Lys over et hvidt Lys, hejst under Styrbords Raanok, og et rødt Lys under Bagbords Raanok eller over den hvide Topplanterne.	Minestryger med Konvoj. Konvojen maa ikke gennembydes.
3. Om Dagen: En Cylinder hejst under Bagbords Raanok eller paa Mastetoppen. Om Natten: Et rødt Lys vist under Bagbords Raanok eller over den hvide Topplanterne.	Kendetegn for Skibe, som ledsages af en Minestryger.
4. Om Dagen: Internationalt Flag Z. Om Natten: Et rødt, et hvidt og et grønt Lys lodret for hinanden.	Magnetminestryger (<i>Sperrbrecker</i>) uden Strøm paa Slæbemagneten eller Skibe, som er i Færd med Afmagnetiseringsarbejder. Passageafstand mindst 50 m.
<i>Overhalingssignaler. Lyd- eller Lyssignaler.</i>	
5. Langt — kort — kort — langt.	Maa jeg passere Minestrygeren?
6. Langt — kort — langt.	Forbisejling paa Minestrygerens Bagbords Side er tilladt.
7. Langt — kort — langt — kort — kort.	Forbisejling paa Minestrygerens Styrbords Side er tilladt.
8. Langt — kort.	Forbisejling er ikke tilladt.
9. 1 langt — 4 korte fra overhalende Skib.	Jeg overhaler ikke.

B. Signaler, der angiver at minestrøgne Ruter og Ankerpladser er spærrede.

- 10 a) **Om Dagen:** Et sort Flag over international Talstander.
Foruden dette Signal: Grupper af internationale Talstandere tilligemed et sort Flag.
- Signal for spærret Rute:
Ruten, betegnet ved Talstandere, er spærret (f. Ex. betyder „sort Flag over internationale Talstandere 3 og 2“, at Rute 32 er spærret).

Signal	Betydning
10 b) Om Natten: Bogstaver <i>L</i> (kort — langt — kort — kort) givet gentagne Gange med Blinklanterne eller Projektør rettet mod det ankommende Skib.	Signal for delvis spærrede Ruter: Talstandere over og under et sort Flag angiver de Positioner i <i>Wegebezeichnung</i> , mellem hvilke Ruten er spærret; (f. Ex. betyder „international Talstander 3 over et sort Flag og derunder internationale Talstandere 1 og 2“, at Ruten fra Position 3 til 12 er spærret).
10 c) Fra Kystsignalstation om Natten: Bogstv <i>K</i> (langt — kort — langt) givet gentagne Gang med Blinklanterne — i kritiske Situationer med Projektør — rettet mod det ankommende Skib.	Søg nærmere Oplysning angaaende spærrede Ruter. Stop øjeblikkelig og ankre efter Bestemmelserne.
11. Spærresignaler for Ankerpladser: Et sort Flag over internationale Bogstavflag.	Signal for spærret Ankerplads, betegnet ved Bogstaver, f. Ex. et sort Flag over Bogstaverne <i>A</i> og <i>B</i> betyder, at Ankerpladserne <i>A</i> og <i>B</i> er spærret.

D. Andre Signaler.

12. 3. Lighedsstander.	Ønsker at blive afmagnetiseret eller anmoder om en Afmagnetiseringslods, (<i>D. G. Officer</i>).
------------------------	--

(N. t. M. (Germany) Nr. 3. Kiel 1945.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1557. (T). Sverige. Kattegat. Skagerrak. Kullen — Måseskär, Måseskär — norske Grænse. Afmærkning af minestrøget Sejløb. Sejløb Kullen — Morups Tånge kan indtil videre ikke benyttes.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1457 1945.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det i E. f. S. Nr. 35/1457 1945 bekendtgjorte minestrøgne og afmærkede Sejløb maa paa Strækningen mellem *Kullen* og *Morups Tånge* indtil videre ikke benyttes. Skibstrafikken henvises her til at følge det tidligere *Neutralitetsløb*.

Ministrygning af et Sejløb langs den *svenske* W.-Kyst er nu tilendebragt helt til den *norske* Grænse.

Mellem *Vinga* og *Måseskär* er Sejlløbets Bredder c. 4,5 Sm; Løbet gaar her hovedsageligt langs med og uden for Tremilegrænsen. Løbets W.-Grænse gaar fra 57° 31',9 N. 11° 28',0 E. til 58° 04',0 N. 11° 09',0 E.

Mellem *Måseskär* og den norske Grænse er Løbet c. 8 Sm bredt og gaar langs med og uden for Tremilegrænsen. Løbets W.-Grænse gaar her gennem følgende Punkter:
58° 06',0 N. 10° 59',0 E., 11 Sm W. for *Måseskär* Fyr og
58° 55',0 N. 10° 33',0 E., 13,5 Sm W. for *Nordkoster*s N.-Pynt.

Paa Strækningen *Måseskär* — den norske Grænse udlægges ingen særlig Afmærkning. Afmærkningen ved det tidligere *Neutralitetsløb* er stadig paa Plads paa dette Sted.

(U. f. s. Nr. 36/2386. Stockholm 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1558. Danmark. Aabning af Kystradiostation Skagen Radio. Ændrede Udsendelsestider og Frekvens for Kystradiostationerne Lyngby og Blaa vand.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1289 og 34/1440 1945.

Detaljer. Det meddeles herved, at der den 1. September d. A. aabnes en Kystradiostation i *Skagen*.

Stationen, der faar Døgtjeneste, har faaet tildelt Kaldesignalet *OSP*.

Kystradiostationen vil afvikle foreliggende Telegramkorrespondance paa 464 kc/s (647 m) og Telefonkorrespondance paa 2453 kc/s (122,3 m). Skibene skal under Afvikling af Korrespondance med Kyststationen saa vidt muligt benytte Frekvenserne 425 kc/s (706 m) eller 480 kc/s (625 m) respektive 1938 kc/s (154,8 m).

Trafiklister udsendes paa 500 kc/s (600 m) hver lige Time GMT. og paa 2453 kc/s (122,3 m) hver Times 20. Minut.

Endvidere meddeles, at de hidtil gældende Tider for Udsendelser af Trafiklister over *Lyngby Radio* i 600 m Omraadet og over *Blaa vand Radio* i 181,8 m Omraadet fra samme Dato ændres til Udsendelser henholdsvis hver ulige Time GMT. og hver Times 10. Minut, samt at den normale Arbejdsbølge for Kystradiostation *Lyngby Radio* fra den 28. August d. A. Kl. 2400 vil blive ændret til 467 kc/s (642 m).

Anm. De i *E. f. S.* Nr. 32/1289 og 34/1440 1945 anførte Udsendelsestider for *Navigational warnings* og *Mine warnings* forbliver uforandret.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Den store Succes

**CARLSBERG
GRAPE-TONIC**

*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

•

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 19778
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

Skibshjælpemaskiner
damp- og elektrisk drevne

=====
Fødevandsforvarmere
Fødevandsfiltre
Evaporatorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Mariusone«

Telefon Central 12057

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

TUBORG



GRØN
eller
RØD

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195

UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A

TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 34

FREDAG 7. SEPTEMBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØFYRBØDERNE GAAR TIL REGERINGEN

Efter et Medlemsmøde har Søfyrbødernes Forbund gennem Ritzaus Bureau udsendt en meget skarp Erklæring vendt mod de danske Redere, samtidig med at der opstilles Krav af meget drastisk Art. Baggrunden for Erklæringen er, at den Overenskomst, der kort efter Kapitulationen blev truffet mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Søfolkernes Organisationer, er udløbet med Udgangen af August, idet den kun havde Gyldighed i tre Maaneder og med det samme blev op sagt af Søfolkene.

Stridsspørgsmaalet er som bekendt 48 Timers Arbejdsugen, og Erklæringen slutter med en Udtalelse om, at man nu venter, at Regeringen griber ind og indfrier Løftet om ad Lovgivningens Vej at gennemføre 48 Timers Arbejdsugen for Forbundets Medlemmer.

I samme Forbindelse følger en Henstilling af meget yderliggaaende Art, idet man beder Regeringen om at overveje Gennemførelsen af en effektiv Kontrol med de danske Rederes Fortjenester og eventuelt gøre Skibsfarten til Samfundsejendom i Lighed med de øvrige for Samfundet vigtige Samfærdselsmidler.

Det er ikke i Overensstemmelse med de faktiske Forhold, naar det hævdes, at Rederne har afvist Søfolkernes Krav om den treskiftede Vagt. Rederne har tværtimod erklæret sig villig til at indføre denne Arbejdsmaade om Bord i de Skibe, hvor det overhovedet kan lade sig gøre, men blot ikke i alle Skibe. Det er ganske indlysende, at Beboelsesforholdene i en Del ældre og i mindre Skibe ikke er af en saadan Beskaffenhed, at der uden videre kan gives Plads til den Mandskabsforøgelse, som Indførelsen af den treskiftede Vagt betyder.

Som bekendt udsendte Handelsministeriet den 1. August en Bekendtgørelse indeholdende Forskrifter om Skibsmandskabets Opholdsrum. Disse Forskrifter var gældende for alle registreringspligtige danske Skibe, hvis Køl blev lagt efter den 1. Oktober i Aar eller efter denne Dag blev indkøbt i Udlandet. Hertil kom, at det samtidig bestemtes, at andre registreringspligtige danske Skibe snarest og senest fem Aar efter Bekendtgørelsens Ikrafttræden skal opfylde disse Forskrifter, hvor det er muligt.

Afstanden mellem Redernes og Søfolkernes Standpunkter er nu saa stor, at man ikke har kunnet naa til en Overenskomst, og indtil videre maa derfor de hidtil gældende Overenskomster danne Grundlaget for Forhøyringer.

FØRSTE Ø. K. SKIB VENTES HJEM

Det Østasiatiske Kompagnis Motorskib »Erria« ventes som det første af de af Kompagniets Skibe, der under Krigen har sejlet for de Allierede, til København omkring Midten af næste Uge.

»Erria« befandt sig ved Danmarks Besættelse i April 1940 paa Vestkysten af Nordamerika, hvor den blev overtaget af de canadiske Myndigheder og sat under engelsk Flag.

Skibet er nu igen blevet tilbageleveret til Kompagniet og ventes at afgaa fra Liverpool Lørdag den 8. ds. med Ladning og fuld Belægning af Passagerer til København. Passagererne bestaar hovedsagelig af Of-

ficerer og andre danske Medlemmer af Besætningerne fra Kompagniets forskellige Skibe samt fra den danske Central for Officerer og Mandskaber i Newcastle. Desuden medfølger et Antal Englændere og Danske, der paa anden Maade har haft Tilknytning til Kompagniet. Ialt ventes med Skibet op imod 100 Passagerer.

Af »Erria«s egen Besætning paa 87 Mand er i Øjeblikket ca. 50 Danske, men de resterende ca. 37 Englændere og Canadiere vil inden Afgangen fra England blive søgt erstattet med Skandinaver.

Skibet vil gaa ind til Midtermolen i Frihavnen, hvor der vil blive beredt de hjemvendende Søfolk en festlig Modtagelse.

RENSNINGEN AF FARVANDENE

Marineministeriet meddeler, at Søværnet har overtaget den 14. tyske Minestrygerflotille som midlertidigt Laan fra de Allierede. Flotillen bestaar foreløbig af 8 Fartøjer. Overtagelsen sker som et Led i Søværnets Bestræbelser for at reducere Antallet af tyske Minestrygere, der er beskæftiget med Minestrygning i danske Farvande, og for i saa høj Grad som muligt selv at foretage Minestrygningen i vore Farvande.

HELSINGØR VÆRFT: 8 pCt.

Bestyrelsen for Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen, at der af det forløbne Driftsaars Netto-Overskud, som efter Afskrivninger til et Beløb af 350.000 Kr., Henlæggelse til løbende Garantier 100.000 Kr. og til Skatter 600.000 Kr., udgør 973.612 Kr. 71 Øre, udbetales 8 pCt. Udbytte til Aktionærerne med 336.000 Kr., afholdes Tantiømer til Bestyrelsen med 21.000 Kr. og henlægges til Dispositionsfonden 550.000 Kr., hvorefter Resten 66.612 Kr. 71 Øre overføres til næste Aars Regnskab.

Sidste Aar udbetaltes 10 pCt. i Udbytte.

SKANDINAVISK BJÆRGNINGS-KONFERENCE

Bjærgningen af de Skibe, der under Krigen er forlist ved de skandinaviske Kyster, vil i nær Fremtid blive drøftet ved et Møde i København.

Danske, norske og svenske Bjærgningsselskaber vil deltage i Konferencen og tage Stilling til Problemerne, og forhaabentlig kommer der et godt Samarbejde i Stand.

RETNINGSLINIERNE FOR KØBENHAVNS HAVN

Havnebestyrelsens sidste Møde foretog den af det vedrørende Retningslinierne for Havnens fremtidige Udvikling nedsatte Udvalg afgivne Betænkning til anden Behandling.

Udvalgets Indstilling gav ikke Anledning til større Debat, men der stilledes fra Ingeniør Rager's Side en Række Ændringsforslag, som forkastedes med alle Stemmer mod Forslagsstillerens.

Havnedirektør Blach oplyste indledningsvis overfor Ingeniør Rager, at Arbejdet i Sydløbet kunde beregnes til 30,8 Mill. Kr. efter Priserne i 1943 og Arbejdslønnen til 8,5 Mill. Kr., men der kunde ventes en Refusion paa ca. 12 Mill. Kr.

Ingeniør Rager mente, der var mange Ting, man ikke kunde overse i den af Udvalget afgivne Betænkning, hvorom der nu skulde stemmes. Han var klar

over, at Flertallet vilde følge Indstillingen, men ønskede for sit Vedkommende at stille en Række Ændringsforslag til de angivne Retningslinier for Havnens fremtidige Udvikling.

Indstillingen om Reservering af Arealer med Henblik paa de Arealer, der kan fremstilles paa Amagersiden mellem Islands Brygge og Spærredæmningen foreslog Taleren at lade udgaa af Betænkningen tilligemed Bestemmelsen om, at eventuelle Virksomheders Placering bør ske saaledes, at Trafikkonflikter i størst muligt Omfang undgaas, hvilket han fandt modsigende, da Varerne skulde frem og tilbage gennem Broerne og vilde skabe Konflikt mellem Sø- og Landtrafik.

Det Punkt i Indstillingen, hvor Udvalget fraraadede Anlæg af en Havn paa Østsiden af Amager, ønskede Ingeniør Rager ogsaa udeladt saavel som Indstillingen om Tilvejebringelse af et Omraade for Storindustrier paa Sjællandssiden Syd for den nuværende Havn, hvor der findes næsten ubegrænsede Udvidelsesmuligheder. Forslagsstilleren fandt det ikke paakrævet at tage Standpunkt hertil i Øjeblikket. Sydhavnen burde aldrig være placeret, hvor den er, men da den ikke kunde flyttes, maatte man affinde sig med Situationen.

Ved den paafølgende Afstemning forkastedes samtlige Ændringsforslag med alle Stemmer mod Forslagsstillerens, hvorefter Udvalgets Indstilling tiltraadtes i sin Helhed.

BRO FRA ESBJERG TIL FANØ

Der synes i Øjeblikket at være en vis Interesse for den projekterede Bro fra Esbjerg til Fanø, idet Ingeniørfirmaet, der har udarbejdet det Projekt, Esbjerg Kommune i Øjeblikket beskæftiger sig med, nu sender Ingeniører til Esbjerg og Fanø for at foretage Opmaalinger til de Dæmningsarbejder, der er nødvendige. Der har været flere Projekter fremme, men det sidste Overslag lyder paa godt 13 Mill. Kr. Det omfatter 1300 Meter Brofag og et Par Vejdæmninger, nemlig 800 Meter paa Esbjergsiden og 3200 Meter Dæmning paa Fanøsiden. Med sine Dæmninger skulde Broen altsaa opnaa den anseelige Længde af 5,3 km.

I Øjeblikket er det næppe muligt at skaffe Materiale til Brofagene, derimod er der intet i Vejen for, at man kan gaa i Gang med Jordarbejderne, dersom en for stor Arbejdsleshed skulde gøre det ønskeligt, og det er altsaa det, man nu træffer Forberedelse til.

SVENSKES SKIPPERE KLAGER OVER DANSK KONKURRENCE

Den dansk-svenske Handelsaftale har faaet en uforudset Konsekvens for den svenske Sejlskibsfart, paapeger Halmstads Sejlskipper i en Skrivelse til Regeringen, idet Lasterne til Danmark fragtes paa danske Skibe, mens de svenske Skibe ingen Fragt faar.

I Halmstads Havn har gennem flere Maaneder ligget i Gennemsnit 10 danske Skibe daglig, der indtager Trælast til Danmark, mens Halmstadskibe af samme Størrelse er oplagte. Skipperne og Styrmand paa disse svenske Skibe maa gaa ledige, bortset fra at de af og til har kunnet faa tilfældigt Arbejde hos de danske Kolleger. Det er endog blevet saadan, at de sædvanlige Laster fra sydsvenske Havne til Norrland fragtes paa danske Skibe, da det ikke kan betale sig for svenske Skibe at tage Last til Norrland, naar der ikke er Mulighed for at faa Trælast til Danmark som Returlast, hedder det i Skrivelsen.

Det forekommer os, hedder det, som om Handelsaftalen er sluttet uden mindste Tanke paa den svenske Søfart. Da man bevilgede Kreditten til Danmark, var det mærkeligt, at man ikke satte som Betingelse, at mindst Halvdelen af Eksporten fra Sverige skulde forbeholdes de svenske Skibe.

AMERIKANSK SYN PAA UMA-PERIODEN

Efter at Krigen nu er forbi, staar Skibsfarten Baaede i De Forenede Stater og i andre Lande paa Tærsklen til en vanskelig Periode, præget af den fortsatte Statskontrol, som udøves af UMA i et Tidsrum af antagelig seks Maaneder, hævder *Journal of Commerce* i en Oversigtsartikel i Forbindelse med den japanske Kapitulation. I Henhold til den London-Aftale, hvorefter UMA blev oprettet, foreskrives det ganske vist ikke, at denne Kontrol skal fortsættes i seks Maaneder. Det blev derimod fastsat, at den ikke skal fortsættes mere end seks Maaneder efter Krigens Afslutning.

Den Tonnage, der nu skal afses til Kul, Levnedsmiddel- og Troppettransport, er saa betydelig, at de allierede Magter ikke kan tillade de Forsinkelser, som kan opstaa i en Konkurrence mellem de private Rederier. Som et andet betydende Led anføres, at De Forenede Stater endnu ikke er klar til en regulær Omlægning. I denne Forbindelse efterlyser Bladet den amerikanske Skibssalgslov, — hele Problemets Nøgle — som Kongressen længe har arbejdet med uden at naa til noget Resultat. Man kan ogsaa med nogen Ret efterlyse Rapporten fra *Maritime Commission's Comité for Efterkrigstidsplaner*, fremhæves det, og det samme gælder Reguleringen af de rekvirerede og charrede Skibe.

Hvis man ser paa det store internationale Tonnagebehov, fremgaar det tydeligt, at Kontrollen over Skibsfarten maa fortsættes endnu et Stykke Tid, men paa den anden Side er det ligesaa tydeligt, at det vil støde paa voksende Vanskeligheder at bibeholde den, med mindre den haandhæves med den største Indsigt og det største Hensyn. Efter de vanskelige Krigsaar er der stærke Ønsker om at blive befriet for Statskontrollen, saaledes at man kan handle efter egne Retningslinier. Dette Ønske vil sikkert tage til i amerikanske Søfartskredse, efterhaanden som Landets Industrier befries for Krigsrestriktionerne. Kravet om Frigørelse for Kontrol vil stærkt forøges, hvis noget Land skulde faa specielle Fordele, takket være den Maade, hvorpaa UMA behandler Pool-Spørgsmaalene. Hvis UMA fortsat skal kunne modstaa det Pres, som kommer fra alle Sider, er det af Betydning, at noget saadant ikke sker, hævder det amerikanske Blad. Man har allerede kunnet spore Kritik af UMA's Arbejdsmetoder. Fra amerikansk Side er der saaledes givet Udtryk for en vis Misfornøjelse i Anledning af de Lempelse, der er tilstaaet engelske, franske og hollandske Linier i Forbindelse med Passagertrafikken U. S. A.—Bermuda—Vestindien og paa de nordlige Havne i Sydamerika. De svenske Redere har paa deres Side været utilfredse med, at deres Tonnage bliver dirigeret til U. S. A. og maa ligge ledig i Havne der for at afvente udgaende Laster.

Indenfor den amerikanske Kontrols Rammer skulde der kunne gøres meget for at lette Skibsfarten i dens Omstilling fra Krig til Fred, understreger *Journal of Commerce*. Blandt de Foranstaltninger, der foreslaas, er, at Skibe under U. S. A.'s *War Shipping Administration* bliver placeret i Ruter, som de respektive Linier trafikerer under WSA. Paa de specielle Handelsruter, hvor der kræves mere Tonnage, end den eller de Linier disponerer over, som trafikerer Ruten, foreslaar man, at der indsættes Tonnage af allerbedste Kvalitet. Medens Liberty-Skibe og andre mindre ønskværdige Typer kan indsættes i store Mængder i visse Farter, burde en saadan Tonnage ikke indsættes paa Ruter, hvor det amerikanske Flag er i direkte Konkurrence med stærke udenlandske Rederier.

Som et yderligere Ønske anføres, at individuelle Linier burde have øget Frihed og Rettigheder ved Behandlingen af Passager- og Fragtspørgsmaal, og Støtte, naar det ellers behøvedes. De burde saaledes have Ret

Ugens Fragtberetning.

FRAGTBERETNING

Tonnagen er i den forløbne Uge fordelt efter den senere Tids Linier, og der er stadig livlig Efter-spørgsel efter Tonnage i alle trades. Adskillige Baade er atter indsat for Kul fra Hampton Roads til Europa, og Danmark venter sin Andel heraf, hvilket dog desværre ikke betyder meget, naar Kulhungeren tages i Betragtning. Kornfarten fra Canada og U. S. A. til U. K. Continent har taget sin væsentlige Del af Tonnagen, ligesom der er stillet en Del Tonnage til Raadighed for Sukkertransporter til Europa alt til U. M. A. Rater. Fra River Plate anvendes ogsaa en Del Tonnage, Raten til Norge er herfra til Eksempel 100/— og til Göteborg/Malmö 97/6 pr. Ton.

En Del Tonnage er placeret paa Vestindien/Sydamerikafarten med Kul og med de sædvanlige Returlaster, ligesom der fra Indien og Sydafrika er placeret en Del Tonnage til Staterne, hovedsagelig med Malm. Fra det fjerne Østen har vi ikke haft Rapporter om Afslutninger endnu, men forhaabentlig varer det ikke længe, før der kan rapporteres Tonnage indsat for f. Eks. Copra og Soyabønner.

Kulraterne fra U. K. til Danmark og Østersølandene er nu fastsat, og en Del Tonnage kommer nu hertil med Returlaster fra England, ligesom en Del svensk Tonnage er ankommet hertil. Raterne er som de øvrige U. M. A.-Rater fastsat efter glidende Skala, rettende sig efter Størrelse og Lastehavn. Basisraten er fra 12/6d. til 19/3d. for 1000 til 4500 Tonner fra Østkyst Kulhavn med fri Losning. Lastning i Vestkysthavnene betaler fra 14/6 til 24/6d. pr. Ton, iøvrigt samme Betingelser. Tonnage for Kul som for andre Ladninger indsættes stadig af U. M. A. resp.

Fragtnævn, saaledes at Befragtere og Redere normalt ingen Indflydelse har herpaa, men paa Trods heraf er det dog lykkedes et københavnsk Firma at befragte svensk Baad for Kul fra U. K. til Danmark i denne Uge. Man maa haabe, at dette kan gentages, saaledes at det kan blive Indledningen til friere Forhold paa Fragtmarkedet, hvilket saavel Skibsfart som Handel daglig ser hen til.

Trælastraterne fra Sverige til Danmark er i den forløbne Uge oplyst og kommer for 650 Stds. Baade fra Mellemsverige til at ligge paa 135/— Basisrate med Tillæg for flere Last- og Lossehavne. De udførte Rejser er hidtil afregnet til Kr. 100.— per Stdr. a Conto saaledes, at der bliver Tale om en betydelig Fragtregulering, saasnart Raterne officielt foreligger paa Tryk. Demurrageraterne er endnu ikke oplyst, men det antages, at disse vil blive »daily costs«, og da Betingelserne formentlig vil blive med betydelig hurtigere Losning end de daarlige Ekspeditioner, der hidtil er opvist, bliver der sandsynligvis ogsaa paa dette Omraade en større Regulering at foretage.

Paa Hjemmemarkedet er der kun rapporteret yderst faa Afslutninger af større Tonnage for Brunkul, men Raterne er hævdede, og der er f. Eks. betalt Kr. 10.— for 2000 Tonner til København. En Del mindre Tonnage paa 500/1000 Tons er atter i den forløbne Uge beskæftiget i Brunkulfarten til Rater omkring Kr. 11,00 med hurtige Ekspeditioner. — Smaaskibene finder fortsat Beskæftigelse i den sædvanlige Fart, hvilken yderligere er blevet suppleret med en Del Kul-ladninger fra de større Pladser som København og Aarhus til de mindre Provinshavne.

PAA STUDIEREJSE

Chefen for Broströmkoncernens Moderselskab Tir-fing Skibsreder *Tor E. J. son Broström*, rejste forleden sammen med Koncernens tekniske Direktør *E. Th. Christiansson* til Amerika med Motorskibet *Sparreholm*.

Skibsreder Broström oplyser, at Formaalet med hans Rejse er at genskabe Kontakten mellem Koncernen og Bethlehem Steel Co. Som det vil erindres har de to Malmskibe *Svealand* og *Amerikaland*, siden de blev bygget i 1925, været beskæftiget for Bethlehem Steel Co.'s Regning.

Direktør Christiansson skal studere nye amerikanske Skibsmaskintyper.

KONKURRENCEN PAA ATLANTEN

Amerikanske Shipping-Mænd venter, at den tyske Luksusdamper »Europa«, der er i Amerikanernes Besiddelse, vil blive sat ind i den kommende Fredstids »Slag om Atlanterhavet«, for at fravriste Storbritannien en Del Passagerer. Med »Europa« vilde Amerikanerne kunne iværksætte en bedre Trafik over Atlanten end hidtil, endskønt den ikke vil kunne komme paa Højde med Rutefarten med de britiske Kæmpeskibe »Queen Elisabeth« og »Queen Mary«.

De forenede Stater raader desuden over de italienske Liners »Saturnia«, »Conte Bincomino« og »Conte Grande«, der sammen med »Europa« og andre store Skibe, som under Krigen af Amerikanerne er blevet benyttet til Transport, vil udgøre en betydelig Flaade af Passagerskibe.

DER VENTES PAA KUL

Omkring 60 svenske Motorsejlere, som ligger i Gdynias og Helas Havne har i flere Uger forgæves ventet paa at kunne laste polske Kul, men store russiske Dampere aftager saa betydelige Mængder Kul.

til at anvende eget Flag, egne Fragt- og Passagerkontorer eller andre Midler til at skabe goodwill. Samtidig foreslaas en Frigørelse af alle Dokker og andre Havnelettelser fra Krigsmagtens Kontrol, forsaavidt disse ikke længere kræves til Krigsformaal. Dette vilde betyde en Lettelse for Kystfarten og Udenrigsfarten, naar Tonnagen bliver gjort tilgængelig til slige Formaal.

Som et vigtigt Krav i Forberedelserne til Freds-Trafiken anfører det amerikanske Blad til Slut, at alle Planer og Lovgivning, som har med en Omlægning af amerikansk Søfart at gøre, bliver stærkt fremskyndet.

AMERIKA VIL GIVE NORGE TYSKE HANDELSKIBE

Den amerikanske Repræsentant i Skadeserstatnings-Kommissionen, *Edwin Pauley*, opholder sig i denne Tid i den norske Hovedstad, og han har her udtalt, at der er en Mulighed for, at Norge vil faa overdraget en Del tyske Handelsskibe som Kompensation for sine Tab. Spørgsmaalet om den tyske Handelsflaades Skæbne er endnu uafgjort, men Pauley understreger, at De Forenede Stater ikke vil sætte sig imod, at Norge faar nogle af disse Skibe.

OGSAA SVENSKKE SKIBE I ENGELSK TROPPEFART

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende* skal Sflere af vore store Passagerskibe gaa i Fart mellem England og Tyskland med engelske Soldater. Fra Sverige meddeles det nu, at de to Svenska Lloyd-Skibe *Suecia* og *Britannia* er chartret af Englænderne for at gaa i lignende Farter.

Disse to Skibe er nu afsejlet til Oslo for at hente engelske Officerer, der skal tilbage til England, og senere skal Skibene anvendes til lignende Transporter mellem Hook of Holland og Tilbury i en Maaned og derefter i Fart mellem Cuxhafen og Hull.

at der ikke bliver noget tilovers til de svenske Motorsejlere. Denne opsigtvækkende Meddelelse gives til »Stockholms Tidningen« af Formanden for Sveriges »Segelfartygs-Förening«, Richard Wiren.

Han udtaler videre, at Sejladsen paa Gdynia er saa lidt indbringende, at man har anmodet om, at Statens Krigsforsikringsnævn maa bære den Risiko, som Skibene løber. Situationen har tilmed medført Mangel paa Vand og Proviant for de svenske Motorsejlere, og der er blevet rekvireret Forsyninger fra Sverige.

DE NORSKE HVALFANGSTSELSKABER TRÆDER I SAMARBEJDE

De norske Hvalfangstselekskabers Sammenslutning har udsendt et Communiqué, hvoraf det fremgaar, at der er sluttet en Overenskomst mellem de forskellige Selskaber vedrørende et Samarbejde i Antarktis for de kommende tre Sæsoner. I den forestaaende Sæson sejler 4—5 Kogier ud paa en Ekspedition, og samtidig er der kontraheret fire nye Kogier.

Hensigten med denne Overenskomst er, at alle Selskaberne skal være med til at erstatte de Tab, som er opstaaet under Krigen, og at et enkelt Selskab, som har mistet sit Materiel, ikke skal være ringere stillet end de Selskaber, som har klaret Krigen igennem uden Tab.

DE AMERIKANSKE FRAGTSKIBES FART PAA EUROPA

Efler Fjendtlighedernes Ophør i det fjerne Østen hersker der nogen Spænding om, hvorvidt de Skibe, der siden Juni Maaned har sejlet Kul og andre Varer over Atlanten til Europa, nu i Stedet skal sættes ind i Stillehavet for at hente allierede Soldater og civile internerede hjem.

En Talsmand for War Shipping Administration udtaler imidlertid, at de fleste af de 154 amerikanske Skibe, der for Tiden sejler med Forsyninger til Europa ifølge Laane- og Leje-Loven, antagelig vil kunne fortsætte Sejladsen, fordi det i Hovedsagen drejer sig om Fragtdampere, der ikke er egnede til Troppe- og Passagertransport.

»Vore Skibe«, oplyser Talsmanden, »der tilsammen repræsenterer en samlet Dødvægtstonnage paa over en Million Tons, har siden Juni Maaned gennemsnitligt sejlet en halv Million Tons Kul og 1½ Million Tons Hvede pr. Maaned til Europa«.

Flaadepartementet oplyser i denne Forbindelse, at næsten 16,700 Amerikanere er internerede i det fjerne Østen, og af disse er de 3339 civile. Der er Mulighed for, at et Skib som »Gripsholm« vil kunne indsættes paa Stillehavsruten for at transportere disse Civilpersoner hjem.

SKIBSFARTEN PAA AMERIKAS ØSTKYST, GOLFEN OG DET KARIBISKE HAV

Fra amerikansk Side oplyses det, at alle Restriktioner for den neutrale Skibsfart paa den amerikanske Østkyst, Golfen og det karibiske Hav er blevet ophævet. Dette staar i Forbindelse med de tidligere gældende Bestemmelser om, at man skulde følge bestemte Sejlruiter, og daglige Positionsrapporter anses ikke længere for at være nødvendige. Imidlertid har militære Ekspeditioner stadig Forret i Havnene, og det anbefales Rederne at skaffe sig Oplysninger om, hvor Ekspeditionsforholdene er de gunstigste.

Følgende Farvande er erklæret for »Ikke-Krigsomraader«:

- 1) Nordatlanten, indbefattet det karibiske Hav og Golfen.
- 2) Nordishavet, Østersøen, Nordsøen, Middelhavet, Sortehavet og det røde Hav.
- 3) Sydatlanten øst for 74 Grader vest til Cape Towns Længdegrad.

- 4) Nord- og Syd-Stillehavet øst for 82 Grader vestlig Længde.

FRA UDENLANDSKE VÆRFTER

Der forestaar »Moss Værft & Dok« en travl Tid. Ikke alene er man i Øjeblikket beskæftiget med at ombygge tre Forpostskibe til Hvalbaade, men tillige har Værftet fra »Bergenske Dampskibsselskab« faaet Bestilling paa fire Nybygninger. Det drejer sig om to Kystrutedampere hver paa 1.200 Tons og to Skibe til Nordsøfarten, Motorskibe paa 1.900 Tons. To af Skibene er allerede paa Bedding, idet det ene er spanterejst, medens man har lagt Kølen til det andet. Hvornaar man kan komme i Gang med de to andre, vides ikke, da man følger Parolen: Reparationer gaar først.

*

Ved »Langesunds mek. verksted« er der kontraheret syv Nybygninger af Værftets anerkendte Type. Det drejer sig om 2.500 Ton'ere, der er af den samme Type, som Værftet tidligere har bygget, bl. a. til »Olsen & Ugelstad« med Farten paa de amerikanske Søer for Øje.

For Tiden er Værftet imidlertid ved at reparere nogle Hvalbaade for Staten, og ogsaa her gaar det Arbejde forud for alt andet.

*

Kaldnes mek. Verksted, Tønsberg, har nu faaet Ordre paa seks Nybygninger. Det drejer sig om to Lastskibe paa 2.900 Tons d.w., der skal afleveres næste Aar, og fire Dampere hver paa ca. 8.200 Tons d.w. Værftet, som har igangsat en Række Moderniseringsarbejder, beskæftiger for Tiden 950 Mand.

*

Motorskibet *Ada Gorthon*, der er bygget ved Kockums Varv, har været paa Prøvetur i Øresund. *Ada Gorthon* tilhører Gorthonrederiet, Rederiaktiebolaget Gylfe i Hålsingborg, og er bygget som aaben Shelterdækker til Lloyds højeste Klasse. Dødvægtstonnagen er 5.945.

*

Fra Eriksberg har der aller været Prøvetur paa et norsk Skib, nemlig Tankmotorskibet *Bjørghheim*, der er bygget til Skibsreder Hjalmar Bjørge i Oslo. Foruden dette Skib har Eriksberg siden Fredsslutningen til norske Redere afleveret Motorskibene *Dovre fjell* og *Havmann. Bjørghheim* er et Søsterskib til *Dovre fjell*, og det er paa 15.260 Tons d.w. Den kontraherede Fart er 14 Knob og Hoveddimensionerne Længde 460 Fod, Bredde 65 Fod og Dybde 36 Fod. Maskineriet bestaar af en enkeltvirkende, to-Takts Dieselmotor af Eriksbergs Fabrikat, udviklende 6.300 IHK.

*

Samme Værft har leveret Motorskibet *Aspen* til O. F. Ahlmark & Co. i Karlstad. Nybygningen er af den moderne Shelterdæk-Type, og det er særlig beregnet paa Vänern-Trafiken. Dets Hoveddimensioner er Længde 273 Fod, Bredde 41 Fod og Dybde til Shelterdæk 23 Fod 9 Tommer. Det laster 2.560 Tons paa en Dybgang af 15 Fod 11 Tommer. For Passage gennem Trollhätte beregnes Maksimum-Dødvægten til ca. 2190 Tons. Maskineriet bestaar af en to-Takts, enkeltvirkende, 4-cylindret Burmeister & Wain Dieselmotor af Eriksbergs Fabrikat, udviklende 1.175 HK.

*

Lastmotorskib *Vilja* paa 9.470 Tons d.w., som under Krigen er blevet bygget ved Göta-verken til de to Oslo-Rederier A/S Sydheim og Skibsaktieselskabet Østheim, er nu blevet overtaget af Rederierne. *Vilja* er det ottende norske Skib, som er blevet leveret fra Værftet efter Krigens Afslutning De to Rederier tilhører den Ditlev Simonssenske Rederikoncern, til hvilken Værftet tidligere har bygget ti Skibe. *Vilja* er et Søsterskib til *Vito* og *Vinni*, der blev leveret i 1937, og til *Vingnes*, der blev leveret for kort Tid siden. Skibet er bygget efter Norske Veritas' Krav, og Hovedmotoren er en 6 cylindret, to-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor af Göta-verkens Konstruktion. Den udvikler 5.200 IHK, og Farten er 13½ Knob paa fuld Last.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Skibsbesætnings smukke Gave til »Hollandsjælpen«

A. P. Møllers Rederi har faaet et Telegram fra Besætningen paa Damperen *Betty Mærsk*, der er paa Rejse til nordafrikansk Havn. I dette Telegram bad man Rederiet udbetale 500 Kroner til Hollandsjælpen — et Beløb, som Besætningen ganske uopfordret har indsamlet til dette velgørende Formaal. Alle Mand — fra Kaptajn til Messedreng — har ydet et Bidrag, og Beløbet Størrelse er meget betydeligt, naar man tænker paa, at *Betty Mærsk* kun har 22 Mands Besætning.

Hvis Besætningerne i vor Handelsmarine vilde følge Eksemplet fra *Betty Mærsk*, vilde det give et godt Skub fremad i Indsamlingen.

»Edouard Suenson« til London

Store Nordiskes Kabeldamper *Edouard Suenson*, der for

A-B P. J. HÆGERSTRAND

*Klarering
Befragtning
Spedition*

Aukt. Skibsmæglere
GEFLE (Sverige)
Etabl. 1859
Tel: adresse »Hægerstrand«
Telefon 28. 2328, 2088 og 734

nylig kom til sin Station i Redhavnen efter omfattende Kabelarbejder i Nordsøen, hvorunder det blandt andet lykkedes at faa genoprettet den direkte telegrafiske Forbindelse mellem Stockholm og London, er afsejlet til London for at indlade nye Kabler, og den gaar derefter ud i Nordsøen for at gennemføre den direkte Forbindelse mellem København og London.

Skagen Radiostation indvies

Skagen Radiostation, der fuldførtes i 1940, men som paa Grund af Besættelsen endnu ikke har været i Brug, er blevet indviet af Telegrafingeniør *Wamberg* fra Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet.

Stationen er indrettet til Telefoni med Fiskekuttere og mindre Skibe og for Telegrafi med større Skibe. Stationen er underlagt Postmester *Fryd* med Overassistent *Freyen* som daglig Leder.

Hundested-Grenaa-Færgen i Gang fra November?

Hundested—Grenaa-Færgen *Isefjord*, der har været beslaglagt af Tyskerne og efter Kapitulationen blev fundet i Hamborg, har været ventet til København. En Undersøgelse viste imidlertid, at *Isefjord* endnu laa i Kiel, idet Skibet var blevet holdt tilbage formentlig af Vejret. Det er Meningen, at Skibet skal føres til Danmark af tysk Besætning, men ledsaget af danske Ministrygere.

Det var oprindeligt Hensigten, at *Isefjord* skulde have været til Burmeister & Wain for Reparation. Imidlertid er der i Øjeblikket ikke Plads til Færgen der, og det ventes nu, at den vil gaa til Helsingør for at blive repareret ved Værftet der.

Efter de Oplysninger, der er naaet herop, skal *Isefjord* befinde sig i forholdsvist ordentlig Stand, og det menes, at Reparationen vil kunne gennemføres paa et Par Maanedes. Hvis dette holder Stik, er det Færgeselskabets Mening at sætte *Isefjord* i Gang paa Hundested—Grenaa-Ruten omkring 1. November, idet man haaber, at Ruten til den Tid vil være rensat for Miner.

To danske Styrmande døde i Amerika

Dansk Styrmandsforening har modtaget Meddelelse om, at den danske Styrmand *Hans Christensen Nielsen* er død i Amerika i Juli Maaned 1943. Styrmand *Christensen*, der blev 61 Aar gammel, tog i 1902 1. og 2. Del af Styrmands-eksamen og sejlede en Del Aar som Styrmand og Fører om Bord i Sejlskibene. I 1938 blev han ansat som Styrmand i en af de store Panamabaade, og han har formentlig sejlet med dette Skib, indtil han maatte gaa syg i Land.

Endvidere har Foreningen modtaget Meddelelse om, at Styrmand *Olsen* er død i Amerika, antagelig i Marts Maaned 1942. Styrmand *Olsen*, der blev 38 Aar, var Færing, født i Thorshavn. Sine nautiske Eksaminer tog han fra Svendborg Navigationsskole, hvorefter han blev ansat i A. P. Møllers Rederi. Fra dette Rederi afmønstredes han i Amerika i 1941, og han har derefter sejlet med amerikanske Skibe. Dødsårsagen er endnu ikke kendt.

Fra Styrmandsforeningens Bestyrelse

For en Maanedes Tid siden supplerede Styrmandsforeningens Bestyrelse sig med Styrmand *H. E. Budtz*. Styrmand *Budtz* har imidlertid nu meddelt Bestyrelsen, at han skal gennemgaa et 8 Maaneders Sanatorieophold og derfor ikke anser det for rigtigt at modtage Valget.

Paa et senere Bestyrelsesmøde har Bestyrelsen i Stedet suppleret sig med Styrmand i Det forenede Dampskibs-Selskab *Geisler*, der under Krigen har udrettet et stort Arbejde som Sekretær i Skibsofficerernes Sammenslutning i Newcastle.

De tyske Miner ved Skagen

Da de tyske forankrede Miner ved Skagen endnu ikke er taget op, har Fiskeriforeningen andraget Marinemini-

steriet om, at der snarest udlægges en Klokkebøje udenfor Havnen. Samtidig ønsker man Havnesirenen forstærket for at sikre den daglige, stærkt trafikerede Passage fra Grenen til Havnen.

Dansk Fiskekutter bjærger »dødt« Skib i Nordsøen

Fra Tyborøn meddeles, at Kutter *Andrea L. 27*, Skipper *Alfred Hviid* af Tyborøn under Fiskeri i Nordsøen har fundet et dødt Skib ca. 60 Sømil fra Land.

Andrea har taget Skibet, der er et hollandsk Fragtskib paa et Par Hundrede Tons, paa Slæb til Tyborøn.

En gammel Skat høves

Daily Mail's Korrespondent i Cape Town meddeler, at man nu vil gaa i Gang med et nyt Forsøg paa at høve en Skat, der bestaar af 19 Skrin med Diamanter, Rubiner, Safirer og Smaragder, 420 Stænger Guld, 1.450 Stænger Sølv og store Mængder af Guld- og Sølvmønter, der findes om Bord i et sunket Skib udfor Pongolakysten i Sydafrika.

Denne Skat var i Aaret 1728 under Transport med Ostindiefarerer *Grosvenor* fra Trincomale paa Ceylon, men Skibet strandede paa den sydafrikanske Kyst og blev Vrag. Efter gamle Oplysninger skal endvidere en fra Delhi røvet rigt juvelprydet Paafugletrone ligeledes være om Bord i Vraget. Det ligger sunket mindre end 100 Meter fra Stranden, men alle tidligere Bjærgningsforsøg har været mislykket paa Grund af den voldsomme Brænding, der altid slaar mod Kysten. For tyve Aar siden var man imidlertid lige ved at faa fat paa Vraget. Man havde fra Stranden gravet en Tunnel ud under Havbunden, men da man var naaet saa langt, at man begyndte at faa Spaaner fra *Grosvenors* Skrog i Borene, vandfyldtes Tunnelen, og man havde intet andet at gøre end at opgive Bjærgningen. Det nu planlagte Forsøg skal ledes af den engelske Ingeniør *F. W. Duckmann*, der allerede for fire Aar siden havde sine Planer færdige, men først nu kan han sætte dem i Gang.

Allerede i 1842 sendte det britiske Admiralitet en Ekspedition til Pladsen, men efter ti Maaneders Arbejde maatte Bjærgningen opgives.

PERSONALIA**70 Aar**

Tidligere Skibsfører i A/S Tankskibsrederiet, Kaptajn *B. S. Sørensen* fylder paa næste Fredag — den 14. September — 70 Aar.

Grønlands Styrelse

Grønlands Styrelse har antaget *Egon Charles Emil Petersen* som Maskinmester af 2. Grad under Styrelsen.

Vandbygningsvæsenet

Ingeniør *K. V. Buchvaldt* er udnævnt til Distriktsingeniør under Vandbygningsvæsenets Lønningsklasse 2 a.

Efter indgivet Andragende har Ministeriet for offentlige Arbejder meddelt Havnefoged under Vandbygningsvæsenet *Hans Carl Præst* Afsked af Vandbygningsvæsenets Tjeneste paa Grund af Svagelighed med Pension fra Udgangen af Oktober Maaned.

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i August afholdte Haandværksprøve var indstillet 51 Eksaminander, der alle bestod.

Officielt

Statstidende meddeler:

C. Thorning Hansen er udtraadt af og Direktør *Poul Thorning Hansen* er indtraadt i Bestyrelserne for Rederierne »Uffe« og »Bjarke«.

J. E. Graucob er udtraadt af Bestyrelsen for Rederiet Nordhavet A/S.

Afsked med D. F. D. S.

Det Forenede Dampskibs-Selskabs ældste Prokurist, *Hartvig Juul*, der i August Maaned fyldte 65 Aar, har nu trukket sig tilbage.

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 NYHOLE

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langelliekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,8 m, i Gaasværkshavnen 5,3 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Teglsøen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen + 13 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrugsredskaber o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften 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, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrugsredskaber, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempning af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinndrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage. Dybgaende og den Distance, der lodses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldhavnen. Tørdocke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophængsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Frysere, Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybdere ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinlen 6,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 6,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtagaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandaafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. 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 Hyttetønde. Skibsreparationsværfter og Ophængsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 40 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20-30 T. 3 Kr., 50-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen, Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybdere i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. 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. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tørdocke indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokke med indtil 8900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder foreligger.

HELSINGØR

Dybdere i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havneafgifter (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 Lappegrunden. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgifter: 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. Losning og Lastning til faste Takster. 1 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkrane. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophængsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tørdocke 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 Lodsvang. Havneafgifter: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis Inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1.50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkrane. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophængsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lod. m. Bolværk til større Skibe (5,6-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt helysede. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlak. 24 Øre, Sejlak. med Hjælpekruer 32 Øre. Damp- og Motor-skibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering uformod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 1,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kulhængsbedding, Ophængsbedding 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, 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 Lods). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibbrug 3 Øre pr. R.-T. til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangen benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dohh. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophængsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 6. September 1945.

Nr. 37.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet 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 Kvartalsabonnementet 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 Helaarsabonnementet. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

1559. Danmark. Oplysning om Fyr. Kattegat. Randers Fjord. Rettelse til E. f. S. Nr. 26/1074 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1074 1945; Punkt A.

Position. a) 56° 35' 59" N. 10° 19' 58" E.

b) 56° 36' 36" N. 10° 18' 26" E.

Detaljer. Fyrene a) *Over Barren* Forfyr og b) *Ulbyhøj Fiskerihavn W.* er atter tændt. Alle Fyrene ved *Ulbyhøj* er hermed i Orden og tændt.

1560. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1272 1945 udgaar.

Blk. betyder Blink. Forkortelser:

ED. — Eksistens tvivlsom.

El. hv. — Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, og som er anbragt paa selve Vraget.

El. r. — Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, og som er anbragt paa selve Vraget.

Fl. — grønt Flag.

Fmk. — Formørkelse.

Forg. efts. — Forgæves eftersøgt.

Jspir. hv. — Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.

Jspir. r. — Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.

L.-Flt. — Lys- og Fløjtetønde.

L.-Klt. — Lys- og Klokketønde.

Lt. — Lystønde.

M. — Mast.

o. V. — rager op over Vandet.

PD. — Plads tvivlsom.

Skfh. — Skibsfartshindring.

Tbt. — Topbetegnelse.

Uvh. — Undervandshindring.

Vg. — Vrag.

Vgl. — Vraglystønde.

Vgt. — Vragtønde.

Vgv. — Vragvager.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Østersøen.							
54° 46'	10° 21'	5,5		185, 140.	<i>Herdis</i> (Kvase). PD.		
54° 45',8	10° 30',5				(Luftfartøj).	1525	1942
54° 46',8	10° 39',2				PA.	1219	1945
54° 40',6	10° 42',0				Master og Skorsten o. V.		
54° 39',5	10° 40',2	Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185		1554	1944	
54° 39',4	10° 42',2			<i>Karen</i> (M/Tjalk).	1858	1940	
54° 38',0	10° 41',5	8,3		162, 187, 188.	o. V.	369	1945
54° 37'	10° 41'				<i>Hvalen</i> (Fiskerkutter).	497	1943
54° 43',7	10° 46',2				(Tysk Minestryger).	838	1945
54° 43',7	10° 48',2				(Tysk Vagtskib).		
54° 43',8	10° 48',3				(Tysk Trawler 301).		
54° 37',4	11° 41',3				(Luftfartøj).	1196	1944
54° 32',9	12° 07',2				<i>Stockholm</i> (Dampsk.)	1606	1944
54° 50',1	12° 15',0				<i>Anna</i> (Fiskerbaad).	1376	1943
54° 46',8	12° 29',5				<i>Agersø</i> (Dampsk.).	1423	1944
54° 55',8	12° 37',5				Undervandsnetspær- ring.	1364	1945
55° 01'	12° 42'	Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	187.	<i>Douglas</i> (M/Galease).	1808	1943	
55° 01',8	12° 32',5			<i>Vita</i> (Skonnert).	1619	1945	
55° 06'	12° 31'		130, 187.	M. o. V.			
55° 13',6	12° 19',1			(Fiskerfartøj).	1427	1942	
55° 14',8	12° 36',7			<i>Marie</i> (Motorgalease) Master og Rundhol- ter fasthængende ved enkelte Wirer. Mindste Dybde over Vragets Skrog 23,7 m.	1497	1945	
55° 14',4	12° 40',9	El. r. + Vgv. 1 Fl. SSW. f. Vg.	130. 187. 188.	<i>Esbjerg</i> (M/Skib.)	2	1294	
55° 15',1	12° 42',8			M. o. V.			
55° 15'	12° 43'			<i>Almée</i> (M/Skib). For- gæves efts.	1555	1944	
55° 09',4	12° 45',5			<i>Alice</i> (M/Galease).	1515	1944	
				<i>Karis</i> (M/Sejlskib). PD.			
55° 09'	12° 44'	4,3	midlt. Afm.	(Fiskerkutter).	694	1944	
55° 14',9	14° 50',8			<i>Eliezer</i> (M/Galease).	1498	1943	
54° 51',0	14° 51',3	Vgt. W.-Tbt.			396	1940	
55° 01'	14° 44',6				1464	1942	
55° 20'	12° 53',3				3754	1939	
55° 20',4	12° 59',8			<i>Tornø</i> (Dampsk.). M. o. V.	1499	1945	
55° 11',5	13° 13',0	12	188, 180, 181.		762	1944	
55° 13',4	13° 14',2			<i>Bonita</i> (Dampsk.).	1449	1941	
55° 17',5	13° 53',5			Uvh.	935	1944	
55° 22',3	14° 03',5				1080	1941	
54° 31',3	13° 54',1			Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.	724	1943	

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 35',3	13° 39',5	15		201, 188.		1231	1941
54° 37',5	13° 46',0				<i>Starke</i> (Færge).	433	1942
54° 53',3	13° 40',0					1628	1944
54° 31',1	12° 56',2	6,5	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.			1247	1944
54° 52'	12° 54'		Vgt.			868	1944
54° 36',5	12° 45',5		Vgt.			2504	1940
54° 50',0	12° 45',0		Vgv. W.-Tbt., W. f. Vg.	187, 188.	<i>Thor</i> (Bugserb.).	421	1945
54° 49',1	12° 42',7				M. o. V.	1607	1944
54° 49',7	12° 42',2		Vglt. E.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , ENE. f. Vg.	187, 188		420	1945
54° 49',5	12° 40',7				<i>Ulla</i> (M/Skib).	545	1945
54° 47',7	12° 42',8					1623	1944
54° 47',5	12° 37',5				<i>Swinemünde</i> (Færge). Forg. efts.	2241	1940
54° 46',2	12° 41',0		Vglt. E.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	187, 188.	M. o. V.	1470	1944
54° 46',1	12° 40',6		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.	<i>Julius Madsen</i> (Dampsk.).	1363	1945
54° 44',5	12° 43',0		Vglt. W.-Tbt., En- Fmk. 4 ^s .	187, 126, 180.	<i>Poul Carl</i> (Dampsk.).	927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vglt. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.	<i>Margareta</i> (Dampsk.)	822	1944
54° 42',1	12° 37',2		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s , NE. f. Vg.	187, 188.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vglt. i mindst 150 m Afst. om Bb. <i>E.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vglt. i mindst 60 m Afst. om Bb.	480	1945
54° 41',1	12° 32',9		Vglt. E.-Tbt., To- Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.- Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	<i>Jäämeri</i> (Dampsk.). M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		N. f. Vg.: Vglt. N.- Tbt., To-Blk. 15 ^s . S. f. Vg.: Vglt. S.- Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygning o. V. <i>Gen- nemsejlingsaabning</i> afm. S. f. Vg.: <i>N.-lige Lt.:</i> sort L.- Flt., S.-Tbt. rødt To-Blk. 7 ^s . <i>S.-lige Lt.:</i> rød Lt., N.-Tbt. hvidt En- Fmk. 5 ^s .	1642	1944
54° 38',1	12° 25',2				<i>Gneisenau</i> (Dampsk.)	874	1945
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.		<i>Jaunjelgava</i> (Damp- skib).	1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal pas- seres S. om Vg.	1736	1942
54° 25',1	12° 08',0					903	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 22',9	12° 05',8					726	1945
54° 19',8	12° 05',2					877	1944
54° 20',5	12° 04',5					538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fastiVg.	1372	1940
54° 19',3	12° 04',8					671	1945
54° 16'	12° 04'					665	1945
54° 15',1	12° 04',6					665	1945
54° 13',8	12° 05',3				Uvh.	185	1942
54° 22',9	11° 58',9		186, 187.		W.-fra kommende Skibe skal holde Vraglystønderne paa Stb. Side.	642	1945
54° 13'	11° 25'					481	1945
54° 00',7	10° 55',0				2 M. o. V.	1644	1940
54° 22',8	11° 10',7				2 M. o. V.	1597	1942
54° 28'	11° 33'				Uvh.	1629	1944
54° 29',6	11° 24',3	5		Bøje.	Lehnskov (Skonnert).	1151	1944
54° 34',2	11° 14',3					704	1944
54° 35',8	11° 02',6				Uvh.	2215	1940
54° 34',6	10° 56',4					775	1944
54° 35',3	10° 55',5				o. V.	821	1945
54° 37½'	10° 52½'				o. V.	822	1945
					Muligvis identisk med ovennævnte Vrag.		
54° 35',0	10° 53',0			Farvandsbøje.	M. o. V.	823	1945
54° 35',9	10° 54',8					904	1945
54° 26',7	10° 42',4				M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0				o. V.	1261	1942
54° 34',3	10° 48',2					988	1944
54° 33',7	10° 45',5					988	1944
54° 33',6	10° 40',9		185.			906	1944
				NNW. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .			
				SSE. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .			
54° 32',8	10° 37',7					799	1945
54° 32',5	10° 35',1		185.		Man skal altid pas- sere Vg. paa sin Bb. Side.	1339	1944
				N. f. Vg.: Vgl. N.-Tbt. Et-Blk. 6 ^s .			
				S. f. Vg.: Vgl. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s .			
54° 32',4	10° 34',2				Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940
54° 33',3	10° 28',6			Vgt. S.-Tbt.		1645	1940
54° 31',1	10° 31',3		185	Vgl. N.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , N. f. Vg.	M. og Skorst. o. V. Der skal altid pas- seres N. om Vgl.	363	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 31',3	10° 31',0				Vg. muligvis identisk med det i E. f. S. Nr. 2/363 1945, Pkt. 2, nævnte.	905	1945
54° 31',3	10° 30',2				Advarselsfartøj midlt. udlagt ved Vg.	824	1945
54° 31',5	10° 30',7		185.		Master og Skorsten o. V.	1219	1945
54° 31',4	10° 29',9					907	1945
54° 31',2	10° 28',1		185		Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s . SE. f. Vg.	363	1945
54° 30',9	10° 27',9		185.			1219	1945
54° 29',1	10° 30',7		185.		M. o. V.	1219	1945
54° 29',3	10° 30',4				PD.	906	1945
54° 28',4	10° 29',6				M., sandsynligvis fast i Vg.	1595	1942
54° 30',0	10° 25',2				Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.	2270	1940
54° 30',0	10° 24',2		185.		M. o. V.	1219	1945
54° 30',7	10° 23',6		185.			1219	1945
54° 30',7	10° 22',9		185.		M. og Skorsten o. V.	1219	1945
54° 31',3	10° 21',5				M. o. V.	1219	1945
54° 28',2	10° 27',5					907	1944
54° 29',3	10° 25',8	10	185.			1136	1944
54° 27',7	10° 18',9					947	1944
54° 31',2	10° 16',5				Vglt. N.-Tbt. To-Blk. 6 ^s . N. f. Vg.	1509	1945
54° 30',1	10° 17',2		185.		M. o. V.	1219	1945
54° 29',8	10° 17',7				Vglt. W.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s . W. f. Vg.	1508	1945
54° 29',5	10° 17',4		185.		M. o. V.	1219	1945
54° 28',3	10° 15',7		185.			1219	1945
54° 27',8	10° 15',8		185.			1219	1945
54° 28',8	10° 16',1				Vglt. N.-Tbt. En-Fmk. 6 ^s . N. f. Vg.	1122	1945
					Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s . S. f. Vg.		
54° 28',3	10° 15',7				Ikke synligt over Vandet.	1122	1945
54° 27',8	10° 15',8				Ikke synligt over Vandet.	1122	1945
54° 28',7	10° 14',6		185.		Vglt. E.-Tbt., To-Blk. 7 ^s . ENE. f. Vg.	1505	1940
54° 27',4	9° 54',9					482	1945
54° 36',7	10° 11',5					875	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Sundet.							
56° 05',9	12° 31',0		Afm. med Strøm- bøjer.			1308	1944
56° 05'	12° 34'				<i>Niels Juel</i> (Kvase). Forg. eft.	1432	1940
56° 02',1	12° 37',4				<i>Ekspres</i> (Vandb.).	848	1945
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130, 125.	<i>Ernte</i> (Galease).	1282	1944
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 132, 130.	<i>Gudrun</i> (Galease).	2865	1940
55° 41',7	12° 41',0				Forg. eft.	927	1943
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.	<i>Bertha</i> (Dampsk.).	323	1943
55° 40',5	12° 41',8				<i>Californien</i> (Fisker- kutter). Forg. eft.	1152	1942
55° 40',1	12° 39',4				(Lystfartøj). M. o. V.	1489	1945
55° 38',7	12° 40',6				Uvh. Forg. eft.	438	1944
55° 38',7	12° 41',1	5,0	Vg. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	133, 132, 130.	<i>Wilh. Siemering</i> (M/Skib).	1221	1941
55° 37',8	12° 41',6	1,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	(<i>Tysk</i> Flyvebaad).	1197	1945
55° 36',9	12° 41',8	4,0	Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.		(<i>Tysk</i> Luftfartøj).	1297	1945
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.	<i>Gustav</i> (M/Galease).	1352	1943
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.	<i>Progress</i> (Sandsuger).	1199	1943
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	<i>Campinas</i> (Trans- portsk.). o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Jspir. hv. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	<i>Lena Raeder</i> (<i>Tysk</i> Ministryger). Vin- terafm.	456	1945
55° 30'	12° 37'				PD.		
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.	<i>Cronshagen</i> (Damp- skib).	1387	1942
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	<i>Holland</i> (Bugserb.). 2 M. o. V.	1230	1943
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.	(<i>Tysk</i> Ministryger).	1616	1944
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	<i>Ketty</i> (M/Galease). M. o. V.	1159	1944
55° 23'	12° 35'				<i>Argo</i> (Galease). Forg. eft.	399	1944
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.		(Mudderpram).	1649	1942
55° 34',8	12° 30',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		<i>Freja</i> (M/Galease).	1512	1945
55° 32',0	12° 27',7				M. o. V.		
55° 30',1	12° 26'				<i>Gerda</i> (Stenfisker).	801	1945
					M. o. V. (mindre Fartøj).	1020	1945
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.	<i>Inez</i> (M/Sejlskib).	1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	Jvf. <i>Svensk</i> Kort Nr. 271.	1001	1941

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar

Smaalandsfarvandet.

54° 51',8	12° 13',0				<i>Johanne</i> (Skonnert).	2897	1940
54° 52',5	12° 10',0				<i>Ibæk</i> (M/Galease) M. og <i>Spryd</i> o. V.	1451	1945
54° 58',7	11° 52',1	0			<i>Hedvig</i> (M/Skib).	1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.	<i>Ruth</i> (Skonnert).	1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.	<i>Hinrich</i> (M/Skib).	1550	1944
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.	<i>Erna</i> (M/Galease).	1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.	<i>Pioner</i> (M/Skib).	1645	1944
55° 00',7	11° 32',3		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.		<i>Emanuel</i> (M/Skib). . M. o. V.	747	1945
55° 03',7	11° 23',0				(3-mastet Skonnert)	1515	1945
55° 02',5	11° 19',7		Vgv. 1 Fl. W. f. Vg.		<i>Amor</i> (Galease).	753	1945
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.	<i>Valborg</i> (M/Jagt).	1025	1943
55° 06',0	11° 19',0				Uvh. Forg. efts.	508	1944
55° 07',9	11° 13',2	7,6		142, 160, 140.	<i>Peter</i> (Lægter).	1178	1942
55° 10',2	11° 17',4	10,2		143, 160, 140.	<i>Emilie</i> (Galease).	817	1944

Store-Bælt.

55° 43',1	10° 47',2				Uvh.	542	1944
55° 26'	11° 00'				<i>Ranfoss</i> (Dampsk.).	852	1945
55° 19',1	10° 58',4					854	1945
55° 16',4	10° 53',4				Jernbanevogn.	358	1942
55° 16',2	11° 01',3	14,6		143, 141, 142. 140.	<i>Viking</i> (M/Skonnert).	550	1942
55° 13',7	10° 57',7				<i>Elsø</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	1092	1943
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140, 126, 180.	<i>Capella</i> (Jagt).	1323	1944
55° 09',2	11° 06',7				(Tysk Undervandsb.)	855	1945
55° 08',1	11° 02',0		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.	<i>Kaleva</i> (Dampsk.). 2 M. o. V.	1158	1945
55° 06',3	11° 03',2				PD. Formodet Uvh.	878	1945
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140, 126.	<i>Assistent</i> (M/Galease).	1123	1943
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942
55° 00',2	11° 03',1				<i>Arete</i> (Dampsk.). Forg. efts.	655	1942
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185, 126.	<i>Uwe</i> (Tysk Minestr.).	1669	1943
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>P. G. Halvorsen</i> (Dampsk.). o. V.	894	1943
55° 00',0	10° 54',8				<i>Diana</i> . (Dampsk.).	856	1945
54° 58',4	10° 55',0		El. hv. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Pallas</i> (Dampsk.). M. o. V.	1517	1945
54° 58',4	10° 56',8		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Antares</i> (M/Skib). o. V.	1158	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	<i>Rich. Ohlrogge</i> (Tysk Forpostsk.). Vg. sprængt i 2 Dele. Afst. 170 m mellem Delene.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Listo</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	1158	1945
54° 50',8	10° 58',9		El hv.	144, 142.	<i>Ruhr Ort</i> (M/Skib). o. V.	809	1945
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7				(Ponton).	716	1942
54° 47',0	10° 53',1					1219	1945
54° 44',6	10° 45',4			142, 140, 185.			
Farvandet Syd for Fyn.							
54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170, 142.	<i>Marie</i> (Jagt). Muligvis identisk m. Vg. af tysk Hurtig- baad 331.	1837	1940
55° 00',7	10° 41',6				<i>Nr. 311</i> (Tysk Hur- tigbaad)	1220	1945
55° 00',3	10° 40',8	2,2	Bøje.		2 M. og Skorsten o. V.	908	1945
55° 03',4	10° 37',3		Klar Lanterne, grønt Flag.		(Luftfartøj).	1369	1944
55° 01',4	10° 13',9					914	1944
Lille-Bælt.							
55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114, 103, 150, 125, 100.	<i>Kirsten</i> (Dampsk.).	950	1944
55° 33',3	9° 46',7				Uvh.	1378	1940
55° 21',9	9° 45',3		Sort, lille Spids- tønde.		<i>AA. 108 Jutlandis</i> (Fiskerfartøj).	1300	1945
55° 26'	9° 42'				<i>Alraune</i> (Fiskerbaad) P. D.		
55° 21',5	9° 43',8				<i>Maria Strandby</i> (Fi- skerbaad). Forg. efts.	2463	1940
55° 21',0	9° 43',3	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		<i>Turisten</i> (Postbaad).	1128	1943
55° 21'	9° 41'				<i>Erna</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	2247	1940
55° 07',8	10° 03',5				<i>Ann Helen Clausen</i> (M/Skib) o. V.	860	1945
55° 06'	9° 37'				<i>AA. 365 Bjørn</i> (Fi- skerkutter).	1453	1945
55° 03'	9° 52'				(Luftfartøj).	818	1944
54° 59',5	10° 02',0				<i>Gerda</i> (Fiskerkutter). 2 Vg.	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.	<i>Conni</i> (Galease).	1653	1940
54° 52',8	10° 18',1				(Tysk Undervandsb.) PD.	911	1945
54° 53',0	9° 36',0		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	154, 152, 150.	Man skal altid gaa N. om Vglt.	556	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Kattegat.							
56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.	<i>Valencia</i> (Dampsk.).	1589	1943
56° 11',3	12° 17',0				<i>Alliance H. 156.</i>	411	1943
56° 18'	12° 17'				<i>Venus</i> (Fiskerkutter).	1646	1944
56° 15',5	12° 15',7				(Fiskerkutter).	765	1945
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.	<i>Sigrid</i> (Dampsk.).	917	1944
56° 13',8	12° 11',6		Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	130, 102, 100.	<i>Desdemona.</i>	707	1944
56° 14',5	12° 09'				(Dampsk). M. o. V.		
56° 10'	12° 07'				<i>Lissie</i> (Fiskerkutter).	1057	1943
					<i>Burnlef</i> (tysk Damp- skib).	1525	1945
56° 19'	11° 52'				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 04'	11° 43'				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.	<i>Lyron</i> (Fiskerkutter).	1467	1943
56° 03',5	11° 34'				<i>Wilhelm</i> (Kuf). Losse- bom o. V.	1574	1944
					Forg. efts.		
56° 13'	11° 29'				Skfh.	1284	1944
56° 01',5	11° 17',0	5,6		103, 102.	<i>Drejo</i> (Galease).	1204	1943
56° 04',7	11° 15',5	10	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Dejro</i> (M/Galease).	810	1945
56° 06'	11° 16'				Uvh. Forg. efts.	930	1944
56° 09',7	11° 18',6		El. hv.	103, 102, 100.	<i>Utwiken</i> (Dampsk.).	811	1945
					M. og Skorstens o. V.		
56° 10'	11° 11'				<i>Minna</i> (Dampsk.).	403	1945
					PD.		
56° 07'	11° 11'				Uvh.	735	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 07'	11° 08'					805	1945
56° 06',5	11° 06',5					879	1945
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.	<i>Maja</i> (M/Galease).	575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.	<i>Louise</i> (M/Jagt).	575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.	<i>Fortuna</i> (M/Skib).	575	1944
56° 01',7	10° 58',7		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	103, 102, 100.	M. o. V. <i>Absalon</i> (Fyr- inspektionssk.).	461	1945
56° 00'	11° 03'				Skfh.	1285	1944
55° 59½'	11° 04½'				(Luftfartøj).	667	1945
55° 57',3	11° 02',1		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.		<i>Lopra</i> (M/Skib).	668	1945
55° 46'	11° 13'				(Luftfartøj). Forg. efts.	931	1944
55° 44',4	11° 03',9		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	141, 103, 140.	<i>Erna</i> (M/Skonnert).	776	1945
					o. V.		
55° 50',8	11° 12',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 53',1	11° 04',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 50½'	10° 55'				Uvh.	826	1945
55° 48',1	10° 53',9		El. r. + Vgv. 1 Fl., WSW. f. Vg.	141, 140, 103, 100.	<i>Kaiser</i> (Tysk Trans- portsk.). M. o. V.	486	1945
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943
55° 44',6	10° 36',5	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150, 125, 100, 180.	<i>Rita</i> (Dampsk.).	1388	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 44',2	10° 33',9	4,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Anna</i> (Skonnert).	1257	1944
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Elsa</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	1624	1943
55° 43',8	10° 10,1				(Stenfiskerfartøj). Forg. efts.	2309	1940
55° 44',4	10° 12',3	1			(Luftfartøj).	738	1945
55° 48',5	10 28,1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.	<i>Minde</i> (M/Galease).	1373	1942
55° 51',5	10° 30',1	2½	Vgv. 1 Fl. SW. f. Skfh.		(Luftfartøj).	714	1945
56° 05½'	10° 38'				(Tysk Transportsk. + 2 Torpedojagere) PD.	882	1945
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.	<i>Ragnhild</i> (M/Tjalk).	1620	1941
55° 59',7	10° 46',0			112, 103, 102, 100.	<i>Odin</i> (M/Kuf). ned- sprængt til i Flugt med Havbunden.	920	1944
56° 00',0	10° 49',5					755	1945
56° 08',4	10° 52',0				<i>Freja</i> (Fiskerkutter).	1193	1943
56° 12½'	10° 56½'				(Luftfartøj).	812	1945
56° 20',0	11° 04',3	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.	<i>Bundekuh</i> (Trawler).	1429	1942
56½°	11°				PD. Imellem <i>Fornæs</i> og <i>Gerrild</i> . M. o. V.	535	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.	<i>Jørgen</i> (Dampsk.).	504	1943
56° 35'	11° 00'				<i>Hansyssel</i> (Jagt). Forg. efts.	1657	1942
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.	<i>Ana</i> (M/Skib).	1466	1941
56° 43',0	11° 02',4		Jspir. r. + Vgv. i Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	<i>Erich Ohlrogge</i> (Dampsk.). 2. M. o. V.	1009	1943
56° 39'	10° 55',7				<i>Jytte</i> (M/Skib).	992	1944
56° 45',9	10° 54',1		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.	<i>Peter v. Danzig</i> (Dampsk.).	689	1944
56° 37',8	10° 46',2				<i>Elly</i> (M/Skib). M. o. V.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				Rundholt, tilsynela- dende fast i Bun- den.	1763	1943
56° 42',5	10° 26',5	c. 1	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Nordstjernen</i> (M/Skib)	861	1945
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	<i>Zephyr</i> (Skonnert). Nedsprængt til i Flugt med Hav- bunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 40',6	11° 33',3				<i>Jutlandia</i> (Kutter).	1115	1945
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5					440	1944
56° 47',3	11° 10',0		1 mindre Bøje.		<i>H. 203. Elna</i> (Fisker- fartøj).	1529	1945
56° 50',4	11° 10',0		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Batavia III.</i>	777	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8				Hecksey (M/Skib).	404	1945
56° 50',5	11° 21',3				Bogo. Forg. efts.	1376	1945
56° 50',5	11° 23',1			102, 100.	M. o. V.	509	1944
56° 50',1	11° 23',6			102, 100.	Gerda (M/Skonnert).	692	1945
56° 51',0	11° 27',0			102, 100.	3 M. o. V. (Tysk Minestr.).	1438	1944
56° 49',9	10° 43',9			102, 100.	Svanen (M/Galease).	1077	1944
56° 36',2	11° 48',5				M. o. V.	863	1945
56° 35',0	11° 40',0				2 Vg.	791	1945
56° 48',2	10° 24',				3 Vg. (1 Vg. o. V.).	1377	1945
56° 51',8	10° 37',0			104, 102, 100.	Blix (2-mastet Skonnert) M. o. V.	1441	1944
56° 51',4	10° 41',1	1			Hartmut (Køleskib).	1455	1945
56° 51',5	10° 41',4				o. V. (antagelig et mindre Skib). Forg. efts.	967	1945
56° 52',2	10° 41',2	0,5			Dorthea af Korsør (M/Galease). M. o. V.	1621	1945
56° 52',2	10° 41',4	1—2			(Tysk Krigsfartøj)	1222	1945
56° 52',2	10° 48',8			102, 100.	M. o. V.	510	1945
56° 52',8	10° 47',0			102, 100.	(Tysk Vagtskib [Træskib]).	1130	1945
56° 53',0	10° 31',0					1677	1944
56° 53',7	10° 31',6			104, 102, 100.	Wuri (Transportsk.).	536	1945
56° 53',8	10° 30',1				o. V. Vinterafm.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3			104, 102, 100.	M. o. V.	537	1945
56° 55',0	10° 26',3			104, 102, 100.	Britannic (Dampsk.).	1078	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5		101, 102, 100.	o. V. Vinterafm.	1024	1942
56° 58',5	10° 52',0				Lise (M/Galease). M.	970	1942
57° 01',	10° 44',				o. V.	1460	1942
57° 01',5	10° 43',	1 3/4			Gotfr. Bauerne (Dampsk.).	895	1945
57° 10',5	10° 47',0			101.	Skandia (Kutter). o.	1868	1943
57° 10',6	10° 46',0				V. Uvh. Formentlig identisk med oven- nævnte Vrag af Kut- teren Skandia.	864	1945
57° 11',1	10° 46',5				Emma Marie (Kvase).	1162	1945
57° 12',	10° 44',				o. V. (Dampsk. 8 000 ts), sandsynligvis Tü- bingen af Hamburg.	411	1945
57° 15',5	10° 50',8				Luftfartøj.	1468	1943
					o. V.		

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget. m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.				
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar			
57° 16',4	10° 33',2	4,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100. 101.	<i>Anna Peters</i> (Tysk Mineskib). c. 200 m fra Land.	560	1945			
57° 16',5	10° 38',2				<i>Victoria</i> (Kutter).	329	1943			
57° 24',3	10° 32',5				<i>Freden</i> (Fiskerkut- ter).	601	1942			
57° 25',2	10° 35',6				(Dampsk.). o. V.	830	1945			
57° 25',5	10° 33',8				<i>Gisela</i> (Vandb.).	997	1945			
57° 26'	10° 33'				(Tysk Trawler) <i>Frederikshavn Ve- stre-Inderhavn</i> .	998	1945			
57° 27',5	10° 46',2				10	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101.	<i>Nordpilen</i> (Fisker- kutter).	780	1941
57° 29'	10° 48'							(Luftfartøj).	561	1944
57° 29',9	10° 37',5							Uvh.	1844	1943
57° 36',7	11° 03',0							<i>Hamm</i> (Dampsk.).	1510	1940
57° 39',0	10° 45',1	Vinterafm.	543	1945						
57° 40',8	10° 41',4	Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	<i>Rygja</i> (Dampsk.). o. V.				1131	1945	
57° 42'	10° 54'	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100, 92.	101.					1482	1940
57° 43',5	10° 37',0							o. V.	1542	1944
57° 47'	10° 58',5							<i>Heddernheim</i> (Dampsk.).	1181	1940
57° 20',5	11° 13',0							<i>Grete</i> (M/Galease). M.	1621	1944
57° 27',0	11° 25',5				o. V.		<i>R. 228</i> (tysk Mine- stryger). Pladsens Længde skal mulig- vis være 11° 25' 05" E.	1381	1945	
56° 24'	12° 31'							1720	1941	
56° 33',0	12° 54',6							781	1944	
56° 37',2	12° 16',0							862	1945	
57° 46',5	11° 22',0							1499	1944	

Limfjorden.

57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		(2 Fiskerkuttere).	846	1944
57° 03',6	9° 55',6		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Tysk</i> Forpostskib Nr. 901.	1201	1945
56° 45',2	9° 10',5				(Luftfartøj).	1579	1944

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'	11,4			Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'					1590	1941

Nordsøen.

56° 52',5	7° 45',0		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	<i>Edm. Hugo Stinnes</i> (Dampsk.). o. V.	1681	1944
56° 22',2	8° 02',1					1140	1940

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn Art Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 59',7	8° 07'				<i>Katrine</i> (Kutter).	830	1944
55° 31',8	7° 52',2				<i>Molly</i> (Kutter).	1128	1944
55° 29',5	8° 13',3				<i>Gratia</i> (Kutter). M. o. V.	851	1944
55° 27'	8° 10'				<i>Ingrid</i> (Kutter). Forg. efts.	692	1944
55° 27',1	8° 11',4				<i>Margrethe</i> (Kutter).	2977	1940
55° 25',8	8° 14',8			95, 94, 93.	(<i>tyisk</i> Trawler). o. V.	751	1945
55° 28',3	8° 23',3				Tørt ved Lavvande.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4				<i>Dagmar</i> (Fiskerfar- tøj).		
55° 26',1	8° 19',8				<i>Josse</i> (Kutter). M. o. V.	1411	1944
55° 18'	8° 15'	2,5	Grøn Bøje.		<i>Jyrma</i> (Kutter).	765	1942

I. Østersøen.

1561. (P). Danmark. Gedser Rev S. Fyrskib udlægges.

Position. c. 54° 25',2 N. 12° 08',4 E.

Detaller. Den 11. September eller snarest derefter udlægges *Gedser Rev* Fyrskib paa ovennævnte Plads.

Kort Nr. 191, 186, 187, 188, 126 og 180. *Rutekort* 186 og 188.

1562. Sverige. Falsterbokanalen. Falsterbokanalen Nr. 1 og Nr. 2 Fyr. Fyrkarakter forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 30/1206 1945.

Position. c. 55° 24' N. 12° 57' E.

Detaller. 1. *Falsterbokanalen Nr. 1* Fyr viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 10^s, Lys 8^s, Mørke 2^s.

2. *Falsterbokanalen Nr. 2* Fyr viser nu rødt Et-Blink hver 3^s.

Kort Nr. 132.

(U. f. s. Nr. 36/2335. Stockholm 1945.)

1563. Sverige. Trelleborg. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1148 1945 udgaar.

Position. c. 55° 20' N. 13° 09' E.

Detaller. *Trelleborgs redd* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 36/2334. Stockholm 1945.)

1564. Sverige S.-Kyst. Neutralitetsløbet. Sømærker inddraget.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Følgende Sømærker ved *Neutralitetsløbet* er inddraget:

1.[†] Den sorte Stage med 1 Ballon paa 55° 30' 00" N. 12° 24' 20" E., ESE. for *Brantevik*.

2.[‡] Den sorte Stage med 2 Balloner paa 55° 25' 30" N. 14° 18' 55" E., SE. for *Örnhökaknösen*.

Kort Nr. 189, 188, 180 og 181. *Rutekort* 188.

(U. f. s. Nr. 36/2333. Stockholm 1945.)

1565. Østersøen. Minestrøget Rute Utklippan — Danzig. Fyrskib udlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 33/1293 1945.*Position.* c. 55° 27' N. 17° 13' E.*Detaller.* Et Fyrskib, hvis Sider er mærket *Reserv*, er udlagt paa ovennævnte Plads ved den i E. f. S. Nr. 33/1293 1945, Punkt 2. a. 6 nævnte Stage uden Topbetegnelse.Fyrskibet viser hvidt Et-Blink hver 15 s. Taagesignal afgives med Tyfon: To-Toner hvert 1 m.
(U. f. s. Nr. 36/2378. Stockholm 1945.)**1566. Sverige. Öland W.-Kyst. Färjestaden Indsejling. Dybden atter normal.***Tidligere E. f. S.* Nr. 32/1276 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 39' 1 N. 16° 27' 5 E.*Detaller.* Dybden i Indsejlingsløbet til *Färjestaden* er atter 4,5 m ved Middelvandstand.

(U. f. s. Nr. 37/2394. Stockholm 1945.)

1567. Sverige. Kalmarsund. Grund fjernet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1443 1945 udgaar.*Position.* 56° 44' 06" N. 16° 29' 10" E.*Detaller.* Den i Sejlløbet mellem *Skäggenäs* og *Kalmarsunds djupränna* fundne 7,7 m Grund paa ovennævnte Plads er nu fjernet. I Sejlløbet gennem *Kalmarsund* findes atter en mindste Dybde af 8,0 m ved Middelvandstand.

(U. f. s. Nr. 36/2331. Stockholm 1945.)

1568. (T). Sverige. Öland N. Lystønde midlertidigt inddraget. Bifyr tændt.*Position. Ölands norra grund:* c. 57° 29' N. 17° 10' E.*Ölands norra udde Bifyr:* c. 57° 22' N. 17° 06' E.*Detaller.* *Ölands norra grund* Lystønde er midlertidigt inddraget for Reparation; den vil snarest atter blive udlagt.*Ölands norra udde* Bifyr er tændt.

(U. f. s. Nr. 37/2393. Stockholm 1945.)

1569. Sverige. Stockholms Skærgaard. Neutralitetsløbet. Lystønde inddraget.*Position.* c. 58° 38',2 N. 17° 37',2 E.*Detaller.* Den sortmalede Lystønde, der er forsynet med et hvidt Bælte, og som viser hvidt Et-Blink hver 9 s., 0,5 Sm fra *Gäddans* Stage med 2 Balloner, er inddraget.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 36/2330. Stockholm 1945.)

1570. (P). Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort Fyr. Taagesignal forandres.*Tidspunkt.* Efteraaret 1945.*Position* c. 58° 44' N. 17° 52' E.*Detaller.* Taagesignalet ved *Landsort Fyr* vil blive forandret til En-Tone hver 30 s.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 37/2391. Stockholm 1945.)

1571. Sverige. Ålandshavet. Understen Fyr atter tændt. Taagesignal og Radiofyr i Virksomhed.*Position.* c. 60° 17' N. 18° 55' E.*Detaller.* *Understen Fyr* er atter tændt. Taagesignalet og Radiofyret er atter i Virksomhed.

Taagesignal gives med Nautofon: En-Tone hvert 1 m, Tone 5 s., Pause 55 s.

(U. f. s. Nr. 36/2384. Stockholm 1945.)

1572. Sverige. Bottniske Bugt. Sømærker genudlagt.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Klokketønde og Stager er atter udlagt paa Plads:*Märketskallen* Klokketønde paa c. 60° 19' N. 19° 05' E.

— Stage — c. 60° 19' N. 19° 05' E.

Sydbrotten — c. 60° 25' N. 18° 50' E.*Toppsjöbådan* — c. 60° 27' N. 18° 52' E.*Romedigrund* — c. 60° 28' N. 18° 52' E.*Dittmansgrund* — c. 60° 30' N. 18° 52' E.*Giffardsgrund* — c. 60° 31' N. 18° 44' E.

(U. f. s. Nr. 37/2390. Stockholm 1945.)

1573. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken. Fyrskib genudlagt. Lys- og Fløjte-**tønde inddraget.***Position.* c. 60° 54' N. 17° 56' E.*Detaller.* *Västra Banken* Fyrskib er atter udlagt paa Station. Den midlertidigt paa Pladsen udlagte Lys- og Fløjtetønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 36/2329. Stookholm 1945.)

1574. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Östra Banken E. Sømærker til Opmaalings-**brug udlægges.***Position.* Stagen med 1 Ballon: c. 60° 59',5 N. 18° 28',5 E.*Detaller.* I September Maaned 1945 vil nogle Sømærker til Opmaalingsbrug blive udlagt i Nærheden af Stagen med 1 Ballon E. for *Östra Banken*.

(U. f. s. Nr. 37/2389. Stookholm 1945.)

1575. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet. Fyrskib genudlagt. Lys- og Fløjte-**tønde inddraget.***Position.* 61° 04' N. 18° 41' E.*Detaller.* *Finngrundet* Fyrskib er atter udlagt paa Station. Den paa Pladsen midlertidigt udlagte Lys- og Fløjtetønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 36/2328. Stookholm 1945.)

1576. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarnen. Fyrskib genudlagt. Reservefyrskib**inddraget.***Position.* c. 63° 34' N. 20° 57' E.*Detaller.* *Östra Kvarnen* Fyrskib er atter udlagt paa Station. Reservefyrskibet er inddraget.

(U. f. s. Nr. 36/2327. Stookholm 1945.)

1577. Sverige. Bottniske Bugt. Luleå S.-lige Indløb. Tjuvholmssundet. Forbud mod**Ankring.***Position.* c. 65° 32' N. 22° 10' E.*Detaller.* Paa Grund af udlagte Miner er det forbudt at ankre i *Tjuvholmssundet* (S.-lige Indløb til *Luleå* Havn) inden for et Omraade, der mod N. begrænses af en E.—W.-gaaende Linie gennem *Tjuvholmens* N.-Pynt og mod S. af en E.—W.-gaaende Linie gennem *Hammholmen* Fyr.

Under Tordenvejre foregaar Passage af Mineomraadet paa den passerendes eget Ansvar og egen Risiko.

(U. f. s. Nr. 36/2326. Stookholm 1945.)

1578. Sverige. Bottniske Bugt. Sejllobet Malören—Båtskärsnäs over Kengalafjärden.**Sømærke udlagt.***Position.* 65° 39' 34" N. 23° 41' 51" E.*Detaller.* En Stage med Kryds er udlagt paa en nyfundet 6,5 m Grund paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 37/2387. Stookholm 1945.)

1579. Sverige. Bottniske Bugt. Sejllobet Malören—Karlsborg. Afmærkning for-**andret.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Den sorte Stage med Ballon ved *Låsgrund* paa 65° 40' 36" N. 23° 44' 33" E. er flyttet c. 90 m i Retning 270° til 65° 40' 36" N. 23° 24' 23" E.2. Den sorte Stage med 2 Balloner ved *Bergströmsgrund* paa 65° 41' 20" N. 23° 23' 06" E. er ombyttet med en Stage uden Topbetegnelse.

3. En sort Stage med 2 Balloner er udlagt paa 65° 40' 53" N. 23° 25' 01" E., NE. for en 5,2 m Grund.

4. En Stage med Kost er udlagt paa 65° 41' 19" N. 23° 25' 15" E., SW. for en 5,5 m Grund, SSW. for *St. Gubben*.

(U. f. s. Nr. 37/2388. Stookholm 1945.)

(Se Tillæg.)

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

1580. Danmark. Sundet. Dragør. Vandstandssignaler midlertidigt indstillet.

Position. Dragør: c. 55° 35',7 N. 12° 41',1 E.

Detaller. Vandstandssignalerne, der vises fra en Mast med Raa ved *Dragør* Lodshus, er paa Grund af Signalmastens Reparation midlertidigt indstillet.

Vandstandssignalerne ved *Nordre-Rose* Fyr afgives som sædvanligt (jvfr. Danske Lods III, 1940, Pag. 49).

1581. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Fyrskib midlertidigt ombyttet med Reservefyrskib.

Position. c. 55° 38',5 N. 12° 57',0 E.

Detaller. *Malmöred* Fyrskib er midlertidigt ombyttet med et Reservefyrskib, der ligesom det ordinære Fyrskib har Ordet *Lots* malet paa Siderne.

Fyrkarakteren er uforandret. Taagesignal gives med Klokke, 4 Slag mindst hvert andet Minut. Naar Færge ventes til *Malmö*, affyres i Taage 1 Skud hvert 4. Minut i en halv Time.

(U. f. s. Nr. 36/2385. Stockholm 1945.)

1582. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Ledefyr midlertidigt slukket.

Position. c. 54° 53',2 N. 12° 07',2 E.

Detaller. *Grønsund* Bagfyr og Forfyr er slukket indtil videre.

1583. Danmark. Store-Bælt. Lohals WSW. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1113 1945.

Position. c. 55° 07',5 N. 10° 52',1 E.

Detaller. Vraget af det *tyske* Dampskib *Dorpat* er fjernet.

1584. Danmark. Store-Bælt. Langeland W. Stoense Løb. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1114 1945.

Position. c. 55° 07',2 N. 10° 53',6 E.

Detaller. Vraget af den *tyske* Minestryger, der var sunket i *Stoense Løb*, er fjernet.

1585. (P). Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Egernsund Anduvning. Fyr forandres.

Tidspunkt. c. 20. September 1945.

Position. 54° 54' (24") N. 9° 35' (53") E.

Detaller. *Egernsund W.* Bagfyr, der viser hvidt, fast Lys, ved W.-Siden af Indløbet til *Egernsund*, vil blive forandret til at vise rødt, fast Lys ligesom *Egernsund W.* Forfyr.

Kort Nr. 154, 152, 150 og 185.

Publikationer, Havnelods, Side 55. Fyr.-Fort. Nr. 630 a.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1586. Danmark. Kattegat. Østerrenden. Lystønde udlagt.

Position. c. 57° 08',9 N. 11° 39',7 E.

Detaller. En rødmalet Lystønde, der er mærket *11*, og som viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7,5^s, Lys 5^s, Mørke 2,5^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.

Kort Nr. 101 og 100. Rutekort 100.

1587. (T). Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.

Position. 56° 45' (00") N. 11° 59' (30") E.

Detaller. Radiofyret i *Anholt Knob* Fyrskib er midlertidigt ude af Virksomhed. Det vil snarest atter blive bragt i Orden.

1588. Danmark. Kattogat. Sejlroute oprettet.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Sejlroute 34 er oprettet. Sejlløbets Bredde er 0,5 Sm. Midterlinien gaar gennem følgende Punkter:

(A)	Rute 34	Tønde Nr. 1.	56° 05' 54" N.	11° 08' 48" E.
(B)	— 34	— 2.	56° 09' 00" N.	11° 15' 00" E.
(C)	— 34	— 3.	56° 09' 00" N.	11° 45' 00" E.
(D)	— 48	— 1.	56° 15' 00" N.	12° 15' 00" E.

Skibene skal holde sig i Styrbords Side af Sejlløbet.

(N. t. M. Naveam Nr. 109. London 1945.)

1589. Danmark. Kattogat. Udlægning af Lystønder ved Sejlroute.*Positioner.* Se nedenfor.*Detaller.* Ved Rute 34 er udlagt Lystønder, malet med røde og hvide, lodrette Striber, og med to Kugler som Topbetegnelse, paa følgende Pladser:

Lystønde Nr. 1.	56° 05' 54" N.	11° 08' 48" E.
— 2	56° 09' 00" N.	11° 15' 00" E.
— 2 A.	56° 09' 00" N.	11° 25' 00" E.
— 2 B.	56° 09' 00" N.	11° 35' 00" E.
— 3	56° 09' 00" N.	11° 45' 00" E.
— 3 A.	56° 11' 12" N.	11° 55' 00" E.
— 3 B.	56° 13' 00" N.	12° 05' 00" E.

Lystønderne 1, 2 og 3 viser hvidt Et-Blink hver 4^s.Lystønderne 2 A, 2 B, 3 A og 3 B viser hvidt Et-Blink hver 6^s.

(N. t. M. Naveam Nr. 165. London 1945.)

1590. Danmark. Kattogat. Sejlroute oprettet.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Sejlroute 35 er oprettet. Sejlløbets Bredde er 0,5 Sm. Midterlinien gaar gennem følgende Punkter:

(A)	Rute 35	Tønde Nr. 1.	56° 51' 00" N.	10° 48' 00" E.
(B)	— 35	— 2.	56° 58' 30" N.	10° 52' 30" E.
(C)	— 35	— 5.	57° 25' 12" N.	10° 36' 06" E.
(D)	— 35	— 6.	57° 30' 00" N.	10° 42' 00" E.
(E)	— 35	— 8.	57° 44' 00" N.	10° 41' 30" E.
(F)	— 35		57° 46' 42" N.	10° 45' 00" E.

Skibene skal holde sig i Styrbords Side af Sejlløbet.

(N. t. M. Naveam Nr. 170. London 1945.)

1591. Danmark. Aarhus Anduvning. Sejlroute oprettet.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Sejlroute 28 D er oprettet. Sejlløbets Bredde er 0,5 Sm. Midterlinien gaar gennem følgende Punkter:

(A)	Rute 28	Tønde Nr. 22	55° 58' 06" N.	11° 00' 54" E.
(B)	— 28 D	— 2	56° 00' 00" N.	10° 49' 00" E.
(C)	— 28 D	— 3	56° 05' 30" N.	10° 30' 46" E.
(D)	— 28 D		56° 09' 48" N.	10° 14' 06" E.

(E) Aarhus

Skibene skal holde sig i Styrbords Side af Sejlløbet.

(N. t. M. Naveam Nr. 171. London 1945.)

1592. Danmark. Aarhus Anduvning. Udlægning af Lystønder ved Sejlrouter.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Ved Rute 28 D er udlagt Lystønder, malet med røde og hvide, lodrette Striber og med to Kugler som Topbetegnelse, paa følgende Pladser:

Rute 28	Lystønde Nr. 22	55° 58' 06" N.	11° 00' 54" E.
— 28 D	— 1 A	55° 59' 06" N.	10° 55' 12" E.
— 28 D	— 2	56° 00' 00" N.	10° 49' 00" E.
— 28 D	— 2 A	56° 01' 48" N.	10° 42' 48" E.
— 28 D	— 2 B	56° 03' 36" N.	10° 36' 36" E.
— 28 D	— 3	56° 05' 30" N.	10° 30' 06" E.
— 28 D	— 3 A	56° 06' 30" N.	10° 26' 42" E.
— 28 D	— 3 B	56° 07' 24" N.	10° 23' 12" E.
— 28 D	— 3 C	56° 08' 18" N.	10° 19' 48" E.
— 28 D	— 3 D	56° 09' 18" N.	10° 16' 30" E.

Lystønderne 22, 2 og 3 viser hvidt Et-Blink hver 4^s. Lystønderne 1 A, 2 A, 2 B, 3 A, 3 B, 3 C og 3 D viser hvidt Et-Blink hver 6^s.

(N. t. M. Naveam Nr. 168. London 1945.)

1593. Danmark. Kattegat. Spodsbjærg N. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 4.—15. September incl. 1945, alle Hverdage Kl. 0700—1700.

Positioner. a) *Spodsbjærg* Batteri: c. 55° 58',7 N. 11° 51',9 E.

b) c. 56° 02',2 N. 11° 45',7 E.

c) c. 56° 02',2 N. 11° 58',1 E.

Detaller. Skydeøvelser afholdes fra *Spodsbjærg* Batteri paa ovennævnte Tider.

Skydeomraadet begrænses af en Linie gennem Punkterne a), b) og c). Sikkerhedshøjde: 4000 m.

Under Skydning er Ophold og Sejlads i Skydeomraadet forbudt.

Naar Skibe ad Tvangsrute 46 skal passere Skydeomraadet, indstilles Skydningen fra Batteriet.

(Marineministeriet, den 1. September 1945.)

1594. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1287 1945.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 27. August 1945 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

1595. (T). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Oplysning om Lystønder. Somærke midlertidigt inddraget.

1. *Position.* 55° 52' (26") N. 10° 49' (52") E.

Detaller. En hvidmalet Lystønde er udlagt i 20 m Vand paa ovennævnte Plads og viser rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 10^s, Lys 5,5^s, Mørke 1,5^s, Lys 1,5^s, Mørke 1,5^s.

2. *Position.* 55° 54' (06") N. 10° 52' (05") E.

Detaller. En rødmalet Lystønde er udlagt i 19 m Vand paa ovennævnte Plads og viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, Blink 1,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 1,5^s, Mørke 5,5^s.

3. *Detaller.* *Hatterrev SE.* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, tæt ved ovennævnte Position 2, er midlertidigt inddraget.

Kort Nr. 112, 103, 100, 125 og 180.

1596. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Lystønder genudlagt.

Positioner. *Sælhundeholm Lob S.:* 56° 38' (53") N. 8° 14' (32") E.

Sælhundeholm Lob C.: 56° 39' (40") N. 8° 14' (17") E.

Detaller. Lystønderne *Sælhundeholm Lob S.*, *Sælhundeholm Lob 3*, *Sælhundeholm Lob 2*, *Sælhundeholm Lob 1* og *Sælhundeholm Lob C.* er atter udlagt paa Plads.

1597. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Tange. Fyr atter tændt.

Position. 56° 42' (22") N. 8° 13' (36") E.

Detaller. *Tyborøn Tange N.* Fyr, paa *Tyborøn Havns E.-Mole*, er atter tændt.

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1598. Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sandforskydning. Afmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1384 1945 udgaar.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Som Følge af Sandforskydning mellem de røde Spidstønder *II* og *III*, ved *Graadyb* gravede Rendes SE.-Side, er der tæt uden for 6 m Kurven i 10,5 m Vand udlagt en rødmalet Lystønde paa $55^{\circ} 26' 48''$ N. $8^{\circ} 16' 50''$ E., c. 100 m NW. for *Sædenstrand* Fyrline. Lystønden, der benævnes *Graadyb II a*, viser hvidt Et-Blink hver 10^s , Lys 4^s , Mørke 6^s . Lystønden erstattes om Vinteren med en rød Spirtønde.

2. Den røde Spidstønde *II* er flyttet c. 35 m mod NW. og er nu udlagt i 7,5 m Vand paa $55^{\circ} 26' 33''$ N. $8^{\circ} 16' 30''$ E.

Kort Nr. 95, 94 og 93.

1599. (T). Tyskland. Helgoland Bugt. Fyrskib midlertidigt udlagt.

Position. $54^{\circ} 16' 00''$ N. $7^{\circ} 11' 30''$ E.

Detaller. Et Fyrskib er midlertidigt udlagt paa ovennævnte Plads. Fyrskibet er malet rødt med Bogstaverne *P II* i hvidt paa begge Sider. Det har en Skorsten og tre Master og viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 15^s . Flammens Højde: 12,8 m. Synsviddens: 12 Sm. Fyret vises fra Stormasten, medens Formasten har en sort Kugle paa Toppen. Taagesignal gives enten med Nautofon, en Gruppe paa fem Toner svarende til Morsetegnene for *A R*, eller med Klokke.

Endvidere gives Undervandstaagesignaler (med Oscillator), samme Signaler som med Nautofon.

(N. t. M. Nr. 2348. London 1945.)

1600. Tyskland. Helgoland Bugt. Fyrskib inddraget.

Position. c. $54^{\circ} 14'$ N. $8^{\circ} 18'$ E.

Detaller. *Ausseneider* Fyrskib er inddraget.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2347. London 1945.)

1601. Tyskland. Elben, Jade og Weser. Anduvning. Oplysning om Afmærkning.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Følgende Tønder er udlagt i Indløbene til *Cuxhaven*.

- | | |
|---|---|
| 1. J. E. 4. Rødmalet, kugleformet Lys- og Klokketønde, som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s , paa | $54^{\circ} 00' 00''$ N.
$7^{\circ} 56' 24''$ E. |
| 2. J. E. 3. Rødmalet Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 14^s , paa | $54^{\circ} 00' 00''$ N.
$8^{\circ} 01' 54''$ E. |
| 3. J. E. 1. Lystønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s , paa | $54^{\circ} 00' 00''$ N.
$8^{\circ} 07' 30''$ E. |
| 4. Grønmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser grønt Et-Blink hver 5^s , paa | $54^{\circ} 00' 52''$ N.
$8^{\circ} 09' 11''$ E. |
| 5. E. B. Rødmalet Spirtønde paa | $53^{\circ} 59' 56''$ N.
$8^{\circ} 14' 28''$ E. |
| 6. E. C. Rødmalet Spirtønde paa | $53^{\circ} 59' 49''$ N.
$8^{\circ} 17' 36''$ E. |
| 7. Rødmalet Spirtønde paa | $53^{\circ} 59' 24''$ N.
$8^{\circ} 21' 38''$ E. |
| 8. H. Sortmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 28^s , paa | $53^{\circ} 59' 40''$ N.
$8^{\circ} 24' 03''$ E. |
| 9. H. 1. Rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s , paa | $53^{\circ} 58' 36''$ N.
$8^{\circ} 30' 51''$ E. |
| 10. J. 52. Rødmalet Spirtønde paa | $53^{\circ} 58' 19''$ N.
$8^{\circ} 32' 24''$ E. |

11. <i>Leuchter Loch</i> . Sortmalet Spirtønde paa	53° 58' 35" N. 8° 33' 05" E.
12. K. 2. Rødmalet Spirtønde paa	53° 57' 59" N. 8° 34' 09" E.
13. K. 1. Rødmalet Spirtønde paa	53° 57' 42" N. 8° 35' 36" E.
14. K. 1. Kugleformet Lystønde, der er malet med røde og sorte, lodrette Striber, og som viser hvidt Et-Blink hver 10 ^s , paa	53° 57' 27" N. 8° 37' 10" E.
15. No. 8. Sortmalet Spidstønde paa	53° 57' 25" N. 8° 37' 50" E.
16. L. S. Rødmalet Spirtønde paa	53° 56' 34" N. 8° 38' 00" E.
17. No. 9. Sortmalet Spidstønde paa	53° 56' 51" N. 8° 39' 10" E.
18. No. 1 R. Kugleformet Tønde paa	53° 55' 47" N. 8° 39' 34" E.
19. <i>Stein Riffe</i> .	53° 55' 08" N. 8° 40' 24" E.
20. No. 12. Sortmalet Spidstønde paa	53° 54' 50" N. 8° 41' 55" E.
21. O. Rødmalet Spirtønde paa	53° 54' 29" N. 8° 41' 12" E.
22. Sortmalet Spidstønde paa	53° 53' 40" N. 8° 42' 24" E.
23. Rødmalet Spirtønde paa	53° 53' 29" N. 8° 42' 04" E.

(N. t. M. Naveam Nr. 175. London 1945.)

1602. England. Sheerness Anduvning. Oplysning om Vrag og Vragafmærkning.

- Position*. 51° 28' 19" N. 0° 49' 48" E.
Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads. Dybden over Vraget er 13,7 m.
- Position*. c. 51° 29¹/₄' N. 0° 49³/₄' E.
Detaller. 61 m 0° fra Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er udlagt en grønmalet Lystønde, som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.
- Position*. c. 51° 29' N. 0° 49³/₄' E.
Detaller. 61 m 180° fra Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er udlagt en grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s.

(N. t. M. Nr. 2267. London 1945.)

1603. England. Middle Scroby. Oplysning om Banke.*Position*. *Nelsons Monument* c. 52° 35' 15" N. 1° 44' 00" E.*Detaller*. Inden for en Linie gennem nedennævnte Punkter a—e, paa hvilke Dybderne er som vedføjet, findes en Banke

- | | | | | | | | |
|----|---------|----------------------------------|----------------------------------|---|--------|---|--------|
| a. | 2,03 Sm | 89 ¹ / ₂ ° | fra <i>Nelsons Monument</i> . | — | 2,4 m. | | |
| b. | 1,95 | - | 93 ¹ / ₂ ° | - | — | — | 2,1 m. |
| c. | 2,08 | - | 101° | - | — | — | 2,4 m. |
| d. | 2,38 | - | 104° | - | — | — | 3,3 m. |
| e. | 2,45 | - | 108° | - | — | — | 4,9 m. |

Mellem *North* og *Middle Scroby Sands* findes Dybder med kun 0,3 m Vand.

(N. t. M. Nr. 2334. London 1945.)

1604. England. Orfordness. Lowestoft Anduvning. Sheringham Grund. Vrag.

- Position*. 52° 06' 48" N. 1° 51' 00" E.

Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads.

- Position* a. 52° 21' 34" N. 1° 54' 09" E.
b. 52° 34' 00" N. 2° 00' 00" E.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser er sunket 2 Vrag. Dybden over Vragene er henholdsvis 16,5 m (a) og 14,3 m (b).

- Position*. 53° 06' 06" N. 1° 15' 50" E.

Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads. Dybden over Vraget er 10,1 m.
(N. t. M. Nr. 2337. London 1945.)

1605. England. The Wash. Spidstønde ombyttet med Lystønde.

Position. Sydspidsen af *Cork Hole*: $52^{\circ} 51' 25''$ N. $0^{\circ} 22' 48''$ E.

Detaller. En Lystønde med sort, kegleformet Topbetegnelse, og som viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s , er udlagt paa ovennævnte Plads.

Den sorte Spidstønde, der var udlagt tæt NE. for samme Plads, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2268. London 1945.)

1606. England. Humber Floden. Oplysning om Vrag og Vragafmærkning.

1. *Position.* *Spurn Point* Hovedfyr: c. $53^{\circ} 34' 45''$ N. $0^{\circ} 07' 10''$ E.

Detaller. Et Vrag er sunket 1,5 Sm 137° fra ovennævnte Fyr. Tæt E. for Vraget er udlagt en grønmalet, kugleformet Lystønde, som viser grønt Et-Blink hver 4^s .

2. *Position.* c. $53^{\circ} 34\frac{1}{2}'$ N. $0^{\circ} 04\frac{1}{4}'$ E.

c. $53^{\circ} 35'$ N. $0^{\circ} 00\frac{3}{4}'$ E.

Detaller. Paa hver af de ovennævnte Pladser er sunket et Vrag.

(N. t. M. Nr. 2302. London 1945.)

1607. England. Silver Pit. Fyrskib udlagt.

Position. c. $53^{\circ} 39'$ N. $2^{\circ} 38'$ E.

Detaller. *Silver* Fyrskib, som er rødmalet, og som har et Taarn midtskibs og en Kugle paa Formasten, er udlagt paa ovennævnte Plads. Fyrskibet viser hvidt Et-Blink hver 15^s . Flammens Højde: 12,2 m. Synsvidden: 11 Sm. Taagesignal gives med Hammer-sirene, Tre-Toner hvert 1^m . Radiofyr.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2336. London 1945.)

1608. Skotland. Firth of Forth. Vrag.

Position. $56^{\circ} 08' 16''$ N. $2^{\circ} 52' 15''$ W.

Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 2303. London 1945.)

1609. Skotland. Rosyth. Skibsfartshindring.

Position. *Rosyth* Dok Gruppe-Blink Fyr: c. $56^{\circ} 01' 05''$ N. $3^{\circ} 26' 30''$ W.

Detaller. En Skibsfartshindring bestaaende af en Række Pæle, synlig ved Højvande, findes mellem Pladsen 369 m 277° fra ovennævnte Fyr og Dokkens NE.-Ende.

(N. t. M. Nr. 2350. London 1945.)

1610. Skotland. Montrose. Fyrskib udlagt.

Position. c. $56^{\circ} 47' 00''$ N. $1^{\circ} 13' 00''$ W.

Detaller. *Gap* Fyrskib, som er rødmalet og viser hvidt Et-Blink hver 36^s , er udlagt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 11 Sm. Taagesignal gives med Hammersirene, En-Tone hver 20^s .

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2335. London 1945.)

(Se Tillæg.)

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

1611. England. South Falls. Vrag.

Position. Nær ved *Drill Stone*. c. $51^{\circ} 26' 04''$ N. $1^{\circ} 41' 57''$ E.

Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads. Dybden over Vraget er 19,5 m.

(N. t. M. Nr. 2318. London 1945.)

1612. England. Poole Havn. Fyr forandret.

Position. *Brownsea Island* Fæstningstaarn: c. $50^{\circ} 41' 15''$ N. $1^{\circ} 57' 25''$ W.

Detaller. Fyret, som er beliggende 469 m 126° fra ovennævnte Taarn, viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s .

(N. t. M. Nr. 2290. London 1945.)

1613. England. Portland Havn. Baake fjernet. Oplysning om Grunde.

Position. Fyret paa Enden af *Torpedo Pier*. c. $50^{\circ} 35' 05''$ N. $2^{\circ} 27' 35''$ W.

Detaller. 1. *B* Baaken, der var anbragt 0,21 Sm 99° fra ovennævnte Plads, er fjernet, da Pælene under Vandet ikke findes mere.

2. 0,2 Sm 99° og 130 m 99° fra ovennævnte Fyr findes 2 Grunde med henholdsvis 5,2 m og 4,3 m Dybde.

(N. t. M. Nr. 2304. London 1945.)

1614. England. Dartmouth. Oplysning om Lodsning.

Detaller. *Dartmouth Lods-Ordre 1921* gælder stadigt. Der er Lods+vang inden for Distriktet.

(N. t. M. Nr. 2269. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1615. Grønland. S.- og W. Kyst. Oplysning om nye Fyr.**

1. *Position.* c. $60^{\circ} 02'$ N. $43^{\circ} 08'$ W.

Detaller. Ved *Prins Christians Sund* E.-lige Indløb er paa ovennævnte Plads opført et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s , Blink $0,4^s$, Mørke $3,6^s$. Flammens Højde: 101 m. Rødt Fyrhus med Topbetegnelse.

2. *Position.* c. $60^{\circ} 47'$ N. $46^{\circ} 20'$ W.

Detaller. Paa *Igdloqasik Øen* i *Skovfjorden (Nardlunaq)* er paa ovennævnte Plads opført et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s , Blink $0,4^s$, Mørke $3,6^s$. Flammens Højde: 32 m. 5 m højt Fyrhus af Træ, med orangefarvet, firkantet Topbetegnelse.

3. *Position.* c. $60^{\circ} 40'$ N. $46^{\circ} 26'$ W.

Detaller. Paa *Gamatron Øen (?)* er paa ovennævnte Plads opført et Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: 79 m. 5 m højt, orangefarvet Fyrhus af Træ.

Anm. Fyret opgives at lyse i *Bredefjord*.

4. *Position.* c. $61^{\circ} 04'$ N. $48^{\circ} 35'$ W.

Detaller. Paa *Storo N.-Pynt* er paa ovennævnte Plads opført et Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m . Flammens Højde: 30 m. 7 m højt Trætaarn med Topbetegnelse.

5. *Position.* c. $63^{\circ} 25'$ N. $51^{\circ} 13'$ W.

Detaller. Paa *Marrak* ved S.-Siden af *Sermilikfjorden* er paa ovennævnte Plads opført et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s . Flammens Højde: 116 m. Fyrbygning: Varde.

Kort Nr. 11, 5 og 2.

(A. a. N. Nr. 28/1863. Paris 1945.)

1616. Frankrig. Lorient Anduvning. Sejladsforskrifter.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Indsejlingsrendens S.-Grænse gaar gennem følgende Punkter:

(A) $47^{\circ} 36' 00''$ N. $3^{\circ} 40' 00''$ W.

(B) $47^{\circ} 41' 05''$ N. $3^{\circ} 29' 30''$ W.

(C) $47^{\circ} 40' 05''$ N. $3^{\circ} 26' 40''$ W.

(D) $47^{\circ} 41' 42''$ N. $3^{\circ} 22' 24''$ W.

Fra (A) til (C) er Løbets Bredde 0,5 Sm, i det øvrige Løb 0,25 Sm.

2. Skibene skal forlade eller anduve den *franske* Kystrute paa Pladsen $47^{\circ} 22' 00''$ N. $4^{\circ} 00' 00''$ W.

3. Indsejlingsrendens S.-Grænse er afmærket med Tønder med c. 1 Sm indbyrdes Afstand. Den yderste Tønde ligger paa Pladsen $47^{\circ} 36' 08''$ N. $3^{\circ} 39' 32''$ W.

4. Indsejling er kun tilladt om Dagen. Anmeldelse om Ankomsten skal ske 24 Timer før Position (A), hvor der tages Lods, anløbes. Anmeldelsen sendes til *Lorient Radio* (Kalde-signal *F U N*) paa 2,068 kc/s eller til *Brest Radio* (Kalde-signal *F U E*) paa 500 kc/s.

5. Skibe med indtil 7,9 m Dybgaende kan anløbe Havnen.

6. I Indsejlingsrenden maa Farten ikke overstige 7 Knob.

(N. t. M. Naveam Nr. 172. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1617. Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det britiske Admiralitet.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/951 og 25/1052 1945 udgaar.

Uagtet Fjendtlighederne mellem *de forenede Nationer* og *Tyskland* nu er afsluttet, vil der fremdeles kunne findes Miner i *Nordlige Ishav, Nordsoen, Østersoen, NE.-Atlantehavet, Middelhavet* og *Sorte Hav* paa følgende Steder:

a) *Danmarksstrædet.*

Inden for Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

1. 4 Sm 270° fra *Straumnes Fyr.* (c. 66° 26' N. 23° 08' W.).
2. 66° 40' N. 25° 00' W.
3. 67° 30' N. 25° 00' W.
4. 67° 30' N. 22° 30' W.
5. 66° 32' N. 22° 30' W.

Fra Punkt 5 til Punkt 1 begrænses Omraadet af en Linie, der gaar i 4 Sm Afstand fra den *islandske NW.-Kyst.*

b) Mellem *North Rona* (c. 59° 07',2 N. 5° 49',9 W.) og *Island.*

Indenfor Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

1. *Bjarnarey Fyr* (c. 65° 47' N. 14° 19' W.).
2. 65° 50' N. 12° 40' W.
3. 62° 18' N. 5° 45' W.
4. 59° 07' N. 5° 00' W.
5. 59° 07' N. 7° 10' W.
6. 60° 15' N. 9° 40' W.
7. 60° 49' N. 9° 40' W.
8. 63° 10' N. 13° 20' W.
9. *Kambanes Fyr* (c. 64° 48' N. 13° 51' W.).

Passage gennem dette Omraade er tilladt mellem Breddeparallelernerne 62° 18' N. og 61° 45' N. via *Skopen Fjord (Færoerne)*;

c) *Nordsoen og Nordlige Ishav.*

Et 50 Sm bredt Bælte uden for den *norske og finske Kyst* med nærliggende Øer N. for Breddeparallelennen 61° N. og indtil den *russisk-finske Grænse.*

d) *Biscayiske Bugt, Britiske Øer, Nordsoen og Østersoen.*

Inden for Omraadet S. for Breddeparallelennen 61° N. og E. for en Linie gennem nedennævnte Punkter indtil Meridianen 13° E. med Undtagelse af de i dette Omraade værende *irske og svenske Territorialfarvande:*

1. 61° 00' 00" N. 2° 00' 00" W.
2. 59° 07' 00" N. 5° 00' 00" W.
3. 59° 07' 00" N. 7° 10' 00" W.
4. 57° 00' 00" N. 10° 00' 00" W.
5. 51° 00' 00" N. 10° 00' 00" W.
6. 51° 00' 00" N. 8° 30' 00" W.
7. 50° 15' 00" N. 8° 30' 00" W.
8. 50° 40' 00" N. 7° 00' 00" W.
9. 50° 22' 30" N. 5° 34' 00" W.
10. 50° 04' 00" N. 5° 54' 00" W.
11. 49° 40' 00" N. 5° 39' 00" W.
12. 49° 43' 00" N. 5° 13' 00" W.
13. 47° 48' 00" N. 5° 13' 00" W.
14. 46° 40' 00" N. 3° 28' 00" W.
15. 46° 00' 00" N. 2° 54' 00" W.
16. 45° 54' 00" N. 1° 49' 00" W.
17. 45° 40' 00" N. 1° 50' 00" W.
18. 45° 15' 00" N. 2° 15' 00" W.
19. 44° 48' 00" N. 1° 54' 00" W.
20. 43° 45' 00" N. 2° 05' 00" W.

21. Fra Punkt 20 gaar Linien i Retning 180° til Grænsen for det *spanske Territorialfarvand.*

e) *Gibraltar Strædet.*

I. Inden for Omraadet mellem den spanske Kyst og Breddeparallellen $36^{\circ} 01' N.$, der mod W. begrænses af Meridianen $6^{\circ} 05' W.$ og mod E. af Meridianen $5^{\circ} 52' W.$

II. Inden for Omraadet, der begrænses af den afrikanske Kyst og Linien gennem Punkterne:

- | | | |
|----|--------------------------|-------------------------|
| 1. | $35^{\circ} 43' N.$ | $5^{\circ} 57' W.$ |
| 2. | $35^{\circ} 43' N.$ | $6^{\circ} 05' W.$ |
| 3. | $35^{\circ} 48' N.$ | $6^{\circ} 05' W.$ |
| 4. | $35^{\circ} 51' N.$ | $5^{\circ} 52' W.$ |
| 5. | $35^{\circ} 47' 36'' N.$ | $5^{\circ} 52' 00'' W.$ |

f) *Middelhavet og Sorte Hav.*

Hele Omraadet i *Middelhavet* og *Sorte Hav* E. for Linien gennem Punkterne:

1. Den fransk-spanske Grænse. (c. $42^{\circ} 26' N.$ $3^{\circ} 10' E.$).
2. $42^{\circ} 00' N.$ $8^{\circ} 00' E.$
3. $38^{\circ} 40' N.$ $8^{\circ} 00' E.$
4. *Kap Akcine.* (c. $37^{\circ} 02' N.$ $7^{\circ} 31' E.$).

g) *Kysten af Marokko.*

Inden for Omraadet, der begrænses af Kysten og Linier mellem følgende Punkter:

1. *Kap Blanco* (c. $33^{\circ} 10' N.$ $8^{\circ} 38' W.$).
2. $33^{\circ} 30' N.$ $9^{\circ} 00' W.$
3. $34^{\circ} 10' N.$ $8^{\circ} 00' W.$
4. *Mehediya* høje Fyr (c. $34^{\circ} 17' N.$ $6^{\circ} 40' W.$).

h) *Afrika W.-Kyst—Port Etienne.*

Inden for hele Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

1. $20^{\circ} 55' N.$ $16^{\circ} 53' W.$
2. $20^{\circ} 45' N.$ $16^{\circ} 53' W.$
3. $20^{\circ} 45' N.$ $17^{\circ} 00' W.$
4. $20^{\circ} 50' N.$ $17^{\circ} 00' W.$
5. $20^{\circ} 50' N.$ $16^{\circ} 56' W.$

Søfarende, der besejler ovennævnte Farvandsomraader uden at have modtaget Kursanvisninger fra behørig *allierede* Marinemyndigheder, og Fiskere, der fisker inden for disse Omraader uden Tilladelse fra behørig *allierede* Myndigheder, gør dette paa egen Risiko (*do so at their own peril*).

Denne Advarsel fritager paa ingen Maade Skibsførere, der besejler andre Omraader end dem, der ifølge ovenstaaende Efterretning er erklæret for at være minefarlige, for af Hensyn til deres egen Sikkerhed at skaffe sig Kursanvisninger fra behørig *allierede* Marinemyndigheder og nøje overholde disse Anvisninger.

(N. t. M. Nr. 2299. London 1945.)

1618. Frankrig og Algier. Afmærkningssystemet forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Følgende to nye Systemer vil fremtidigt blive anvendt ved Afmærkning af Farvandene ved *Frankrigs* og *Algiers* Kyster:

1. Sideafmærkningssystemet, som særligt anvendes i Sejløbene til Vejledning for den gennemgaaende Trafik.
2. Kompasystemet, som bruges ved Kyster med Rev og landløse Grunde. Ved Afmærkningen angives Retningen (den nærmeste af de fire Hovedretninger), i hvilket det paagældende Sømærke er udlagt i Forhold til Grunden (Skibsfartshindringen).

Disse to Systemer kan blive anvendt samtidigt som Følge af særlige lokale Forhold, i hvilket Tilfælde Overgangen fra det ene til det andet System markeres ved Sømærker, der uden Hensyn til deres Form er malet med røde og hvide eller med sorte og hvide, diagonale Striber. Som Topbetegnelse for disse Sømærker benyttes to røde eller sorte Tværstænger.

1. Sideafmærkningssystemet.

Styrbords Side af Farvandet afmærkes med Spidstønder eller med Spirtønder. Førstnævnte er malet sorte eller er sort- og hvidternede og har som Topbetegnelse en sort Kegel. Sidstnævnte er sorte med hvid Top.

Tillæg.

I. Østersøen.

1619. Danmark. Fakse Bugt. Hellehavn Nakke NNE. Vragafmærkning forandret.
Tidligere E. f. S. Nr. 3/370 1945.

Position. c. 55° 01',8 N. 12° 32',5 E., c. 1½ Sm 20° fra *Hellehavn Nakke Fyr.*

Detaller. Masterne paa Vraget af Skonnerten *Vita* er knækket under Vandoverfladen, hvorved den paa Vragets forreste Mast anbragte Blinklanterne er forsvundet. Masterne staar nu mellem ½ og 2 m under Vandoverfladen.

Kort Nr. 187.

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

1620. Danmark. Sundet. Vedbæk. Havnefyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1450 1945 udgaar.

Position. 55° 51' (02") N. 12° 34' (35") E.

Detaller. *Vedbæk Havn Fyr*, der viser rødt, fast Lys, paa Dækmolens Hoved er atter tændt og i Orden.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1621. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. t. E. Vrag afmærket.

Position. 56° 52' (15") N. 10° 41' (10") E., c. 10 Sm 120° fra *Hals Barre Fyr.*

Detaller. Et Vrag af et *tysk* Krigsfartøj, der er sunket paa ovennævnte Plads, og af hvilket intet er synligt over Vandet, er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag, udlagt c. 30 m SW. for Vraget. Mindste Dybde over Vragets Mast er 0,5 m.

1622. Danmark. Kattegat. Skagens Rev SE. Lystønde udlagt.

Position. c. 57° 44',0 N. 10° 41',5 E.

Detaller. En rødmalet Lystønde er udlagt paa ovennævnte Plads (Rute 35, Punkt 8) og viser hvidt To Blink hver 10^s, Blink 1,5^s, Mørke 1,5^s, Blink 1,5^s, Mørke 5½^s.
Kort Nr. 101, 100 og 92. Rutekort 100.

1623. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1304 1945.

Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.

Detaller. I *Tyborøn Kanal* var Vandstanden den 3. September 1945 ved Middelhøjvande: Paa *Havrevæn*: 6,3 m, i *Svanholm Fyrlinie*: 5,5 m, i *Sælhundeholm Løb*: 3,9 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,4 m, i *Svanholm Løb*: 1,3 m og i *Kobbers Løb*: 2,5 m.

Der er saaledes for Tiden 6,3 m Dybde fra Søen til Ankerplads ved *Tyborøn Havn* og 3,9 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1624. Danmark. Tyborøn Anduvning. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1439 1945 udgaar.

Position. c. 56° 42',9 N. 8° 10',5 E.

Detaller. *Tyborøn Lys- og Fløjtetønde* er atter udlagt paa Plads. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

De er nummererede med ulige Numre, idet der begyndes fra Søen.
 Bagbords Side af Farvandet afmærkes med cylindriske Tønder, der er malet røde eller er rød- og hvidternede. Som Topbetegnelse har de en rød Cylinder. Undertiden anvendes Spirtønder. De er nummererede med lige Numre, idet der begyndes fra Søen.

Midtfarvandspuller afmærkes med kugleformede Tønder, som er malet med røde og hvide, vandrette Striber, naar Hovedfarvandet er om Styrbord, eller naar de ved Pullen adskilte Sejlløb er af samme Betydning for Sejladsen. Naar Hovedfarvandet er om Bagbord, er Tønderne malet med sorte og hvide, vandrette Striber.

Følgende Topbetegnelser benyttes:

	<i>Skillepunkt.</i>	<i>Foreningspunkt.</i>
Hovedfarvandet paa Styrbords Side .	Rød Cylinder.	Rødt T.
Hovedfarvandet paa Bagbords Side .	Sort Kegle med opadv. Spids.	To sorte Kegler med Grundfladerne mod hinanden over en sort Kugle.
Sejlløbene er af samme Betydning ..	Rød Kugle.	Rødt Kors.

Et Sejlløbs Midterlinie afmærkes med Tønder, der enten er rød og hvid- eller sort og hvidmalede med lodrette Striber, og som kan passeres paa begge Sider.

2. Kompassystemet.

De Sømærker, der bruges i dette System, kan enten være kegleformede, cylindriske, ogivale Tønder eller Spids- eller Spirtønder, malet enten med sorte og hvide eller med røde og hvide, vandrette Striber.

Afmærkningen i de 4 Kvadranter omkring Hovedretningerne, regnet fra Grunden (Skibsfartshindringen), bestaar af følgende:

N.-lige Kvadrant (NW.—NE.) Spidstønde, malet sort med et bredt, hvidt Bælte og med to Kegler med opadv. Spids som Topbetegnelse.

S.-lige Kvadrant (SE.—SW.) Cylindrisk Tønde, malet rød med et bredt, hvidt Bælte og med to Kegler med nedadv. Spids som Topbetegnelse.

E.-lige Kvadrant (NE.—SE.) Ogival- eller Spidstønde, hvis øverste Halvdel er rød og nederste hvid, med to Kegler med Grundfladerne mod hinanden som Topbetegnelse.

W.-lige Kvadrant (SW.—NW.) Spir- eller Spidstønde, hvis øverste Halvdel er sort og nederste hvid, og som har to Kegler med Spidserne mod hinanden som Topbetegnelse.

Sømærker, som bruges i begge Systemer.

Sømærker, som anvendes ved landløse Grunde, er kugleformede eller Spirtønder, malet med brede, sorte og røde, vandrette Bælter, eventuelt adskilt af en smal, hvid Stribe, og med en sort eller rød Kugle som Topbetegnelse.

Anduvningstønder, som udlægges i Sejlløb, der fører til en Havn eller til en Flodmunding, kan være af hvilkensomhelst Form, malet med sorte og hvide eller med røde og hvide, lodrette Striber og med et Kryds eller med to Krydser, lodret over hinanden, som Topbetegnelse.

(N. t. M. Nr. 2333. London 1945.)

Maanedsoversigt Nr. 8
over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige
Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 6. September 1945.

Danmark.

- 1945**
- 20/885 } Bekendtgørelse om Sejlanvisninger for Skibe.
 - 22/928 }
 - 21/914 }
 - 26/1074 }
 - 28/1120 }
 - 29/1144 } Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
 - 31/1250 }
 - 36/1496 }
 - 37/1559 }
-
- 1/3 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
 - 2/361 } Farvande.
 - 22/954 }
 - 34/1361 }
 - 36/1495 }
 - 28/1119 } Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i *danske* og nærliggende
 - 21/913 } *Danske* og tilstødende Farvande. Minefare. Særlige Skibsruiter etableres. Udsendelse af
 - 22/929 } Rutekort. Oplysning om Omraader med forøget Minefare.

I. Østersøen.

- 1945**
- 1/6 } Østersøen E.-lige Del. Mineomraader.
 - 1/7 }
 - 33/1293 } Østersøen. Minestroget Rute *Utklippan* — *Danzig*.
 - 37/1565 }
 - 32/1274 } *Danmark. Bornholm. Ronne.* Fare ved Opankring i Indløbet til Havnen. Advarsel.
 - 34/1366 } *Danmark. Bornholm. Ronne Lys- og Fløjtetønde* midlertidigt inddraget.
 - 1/9 } *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
 - 1/11 } *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.
 - 26/1111 } *Danmark. Christiansø ESE.* Oplysning om Miner.
 - 30/1206 } *Sverige. Falsterbokanalen.* Fyr forandres.
 - 30/1208 } *Sverige S.-Kyst.* Minestrogne Omraader.

1945

- 24/1008 *Sverige. Ystad. Skydeøvelser.*
 31/1242 *Sverige. Simrishamn N. Bombekastnings- og Skydeøvelser.*
 36/1500 *Sverige. Kivik N. Skydeøvelser.*
 23/974 *Sverige. Åhus. Bombekastnings- og Skydeøvelser.*
 8/591 *Sverige. Karlshamn Indsejling. Forbudt Omraade.*
 13/722 *Sverige. Karlshamn Afmagnetiseringsstation. Karlshamn W.-lige Indsejling. Sømærker udlagt.*
 20/996 *Sverige. Karlshamn Insejling. Karlshamn Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade. Sejladsforskrift.*
 35/1442 *Sverige. Gökalv. Bombekastningsøvelser.*
 1/13 *Sverige. Karlskrona W.-lige Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.*
 1/14 *Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejladsbegrænsninger.*
 1/15 *Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.*
 1/16 *Sverige. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.*
 1/17 *Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindskydningsbaner.*
 1/18 *Sverige. Karlskrona Skærgaard. Oplysning om Skydebane.*
 30/1210 *Sverige E.-Kyst. Bestemmelser for Sejladsen.*
 1/19 } *Sverige. Öland E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.*
 1/20 }
 35/1444 *Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.*
 36/1502 *Sverige. Oxelösund. Aspafjärden. Bombekastningsøvelser.*
 31/1243 *Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby N. Skydeøvelser.*
 1/24 *Sverige. Fårösund. Forbud mod Ankring.*
 31/1244 *Sverige. Västervik og Oskarshamn. Ankringsforbud.*
 1/28 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamnsleden. Arbejder med Dykker.*
 1/29 *Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.*
 1/33 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.*
 1/34 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.*
 1/35 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.*
 1/36 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.*
 1/37 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.*
 1/38 *Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.*
 26/1077 *Sverige. Ålandshavet. Skydeøvelser.*
 36/1503 *Sverige. Södra Kvarnen. Mincspærring fjernet. Sejladsbestemmelser.*
 1/41 *Sverige. Öregrundsskærgaard. Forbud mod Ankring.*
 20/889 *Sverige. Bottniske Bugt. Ålandshavet. Indskrænkning i Brændetid for visse Fyr og Fyrskibe.*
 31/1245 *Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall og Gävle. Ankringsforbud.*
 36/1507 *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå Skærgaard. Skyde- og Bombekastningsøvelser.*
 35/1445 } *Sverige. Bottniske Bugt. Luleå E. Skydeøvelser.*
 35/1446 }
 1/49 *Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.*
 1/107 *Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.*
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

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

1945

- 13/727 *Danmark. Sundet. Farvandet omkring Kronborg Pynten. Spærret Omraade.*
 1/116 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.*
 1/117 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Kabel udlægges.*
 1/118 *Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.*
 4/454 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.*
 5/501 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.*
 1/120 *Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.*
 29/1154 *Danmark. Sundet. Bellevue E. Kapsejldsmærke udlagt.*
 26/1116 *Danmark. Sundet. Middelgrund N. t. E. Minestrøget Omraade.*
 1/126 *Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Forbudt Omraade.*
 1/127 *Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.*
 1/128 *Danmark. Sundet. Middelgrund W. Midlertidig Skaktø. Fyr tændt.*
 4/438 *Danmark. Sundet. København. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten. Fyr midlertidigt slukket.*
 1/129 *Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.*
 1/130 *Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.*
 1/131 *Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.*

- 1945
- 1/132 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/133 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.
- 1/135 Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingsignaler indstillet indtil videre.
 22/940 Danmark. Sundet. København. Langebro. Midlertidige Passagesignaler.
 1/136 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.
 1/137 Danmark. Sundet. Københavns Sydhavn. Belvederekanalen. Spærring udlægges.
 1/138 Danmark. Sundet. Flakfort. Forbudt Omraade.
 1/139 Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.
 1/140 Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb. Forbud mod Fiskeri.
 35/1490 Danmark. Sundet. Drogden. Forbud mod større Skibes Passage.
 37/1580 Danmark. Sundet. Dragør. Vandstandssignaler midlertidigt indstillet.
 33/1298 Danmark. Sundet. Amager S. Aflundshage. Skydeovelsøer.
 1/141 Danmark. Sundet S.-lige Del. Spærring udlagt.
 28/1123 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
 1/142 Sverige. Sundet N.-lige Indgang. Skibsfartshindringer udlagt. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.
- 1/143 }
 25/1067 } Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladsforskrifter.
 34/1371 }
- 1/145 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
 1/146 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 30/1221 }
 31/1246 } Sverige. Sundet. Ven. Minostrøget Omraade.
 11/686 Sverige. Sundet. Malmö. Bølgebryder opføres. Advarsel.
 1/148 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
 1/149 Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.
 15/774 Sverige. Sundet. Höllviken. Sejladsforskrift. Oplysning om Fiskeri.
 23/978 Sverige. Sundet. Skanör. Sømærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.
 1/150 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
- 35/1492 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 37/1582 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Ledefyr midlertidigt slukket.
 16/802 Danmark. Smaalandsfarvandet. Mønsø Sundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.
- 32/1280 Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetønde midlertidigt i Uorden.
 1/155 Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
- 4/458 Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskor Fjord Indsejling. Sømærke forsvundet.
 16/803 Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
 8/803 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.
 1/160 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.
 28/1126 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 30/1239 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker inddraget for Eftersyn.
 31/1248 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
 1/165 Danmark. Lille-Bælt. Trælle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
- 13/733 }
 16/804 } Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.
 1/167 Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.
 1/168 Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
 30/1240 Danmark. Lille-Bælt. Spærret Omraade.
 1/170 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/171 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.
- (Se endvidere sidste Afsnit.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1945
- 33/1359 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede Omraader.
 26/1117 }
 29/1200 } Danmark. Kattegat. Raageleje N. Forbudt Omraade.
 29/1202 }
 32/1286 }
- 2/178 Danmark. Kattegat. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
 2/179 Danmark. Kattegat. Kikhavn. Hundested. Radiofyr midlertidigt nedlagt.
 37/1594 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 2/182 Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.

- 1945
- 1/176 Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 33/1358 Danmark. Isefjord. Nykøbing p. Sj. Havnefyr midlertidigt slukket.
- 2/184 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejlanvisning. Advarsel.
- 24/1021 Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Lystønde midlertidigt slukket.
- 29/1160 Danmark. Kattegat. Odden Kirke W. Minefare.
- 2/185 Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.
- 16/806 Danmark. Kattegat S.-lige Del. Samsø E. Spærret Omraade.
- 24/1022 Danmark. Kattegat. Sejero Fyr NW. t. N. Vragvager i Uorden.
- 37/1595 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Oplysning om Lystønder. Sømærke midlertidigt ind-draget.
- 17/827 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning kan ikke forventes at være i Orden. Advarsel.
- 25/1069 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Fyr og Taagesignaler.
- 34/1437 } 2/198 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 36/1527 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Oplysning om Flydedok.
- 2/201 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
- 2/203 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
- 29/1161 Danmark. Kattegat. Oplysning om Gerrild Fyr.
- 2/204 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
- 2/205 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Dybde i Sejløb midlertidigt aftaget.
- 2/206 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
- 37/1587 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
- 22/944 Danmark. Kattegat. Hals Barre S. Muldbjerg Grund. Sømærke i Uorden.
- 2/211 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/213 Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
- 2/214 Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.
- 2/366 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 7/561 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr slukket indtil videre.
- 2/217 Danmark. Kattegat. Læso NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
- 30/1224 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minospærringer fjernet. Farlige Omraader.
- 35/1457 } Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minestroget Sejløb.
- 36/1557 }
- 20/898 Sverige. Kattegat. Halmstad. Ringenäs. Bombekastnings- og Skydesøvelser.
- 2/222 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
- 2/223 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 2/224 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/226 Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland Cementfabrik. Læmole opføres.
- 2/227 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.
- 24/1023 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Havnearbejder. Pæl knækket. Advarsel.
- 2/229 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
- 2/231 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
- 2/232 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
- 2/233 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
- 2/237 Danmark. Limfjorden. Holstebro-Struer Havn. Oplysning om Havnearbejder. Advarsel.
- 2/241 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.
- 37/1623 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.
- 2/244 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Sunket Pram.
- 2/243 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
- 16/807 Danmark. Skagerrak. Skagen NW. Spærret Omraade.
- 2/245 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.
- 3/413 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
- 2/248 Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.
- 24/1025 } Sverige. Skagerrak. Minestroget Rute.
- 30/1225 }
- 31/1254 Sverige. Skagerrak. Skärhamn og Grebbestad. Midlertidige Radiofyr.
- 2/249 Sverige. Skagerrak. Fyrskib udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
- 26/1080 Norge. Oslofjord. Landminer. Advarsel.
- 36/1533 Norge. Oslofjorden. Telenurk. Minefrit Farvand.
- 24/1000 Norge. Skagerrak. Kristianssand S. Melding ved Anløb.
- (Se endvidere sidste Afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordseen.

- 1945
- 25/1058 Gronland W.-Kyst. Færingehavnen. Sätut. Fyr midlertidigt fjernet.
- 25/1059 Gronland W.-Kyst. Godthaab Anduvning. Koekoerne. Midlertidigt Fyr opført.
- 19/870 Norge. Hordaland. Huftarøy N. Groningsosen. Mineomraade.

- 19/871 *Norge. Hordaland. Bømmeløy W. Mineomraader.*
 22/948 } *Danmark. Hanstholm. Oplysning om Fyr, Taagesignal og Signalstation.*
 23/970 }
 2/291 *Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.*
 2/292 *Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.*
 2/295 *Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.*
 2/296 *Danmark. Fano Bugt. Spærrede Omraader.*
 2/297 *Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.*
 37/1598 *Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sandforskydning. Afmærkning forandret.*
 2/299 *Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.*
 14/757 *Danmark. Graadyb. Lystønde sunket.*
 2/300 *Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.*
 2/301 *Danmark. Fano. Fano Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.*
 2/303 *Danmark. Manø W. Sømærke midlertidigt udlagt.*
 2/304 *Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.*
 2/305 *Lister Dyb. Rømo—Sild. Forbud mod Ankring.*
 (Se endvidere sidste Afsnit.)
 34/1385 *Danmark. Lister Dyb. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*
 35/1494 *Tyskland. Sild W. Losseplads afmærket. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 34/1386 *Tyskland. Hörnum Odde NW. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*
 34/1387 *Tyskland. Helgoland. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*
 34/1388 *Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1945
 21/918 *Færøerne. Fyr atter tændt.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1945
 3/418 *Skagerrak. Nordsoen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.*
 2/309 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Fiskeri. Advarsel.*
 5/494 }
D a n m a r k.
 2/310 *Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.*
 2/311 *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.*
 2/312 *Bekendtgørelse om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.*
 2/313 *Nødmeldinger fra Skibe.*
 25/1061 *Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartons Botryggelse. Indberetning om drivende Miner og andre Farer for Sejladsen.*
 25/1062 *Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.*
 2/314 *Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 2/315 }
 2/316 } *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.*
 2/317 }
 2/318 }
 2/319 }
 2/320 }
 28/1139 }
 2/323 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Jyllands Kyst. Mineomraade.*
 2/324 }
 28/1138 *Politibekendtgørelse om Forbud mod Sejlads paa Flensborg Fjord.*
 27/1118 *Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i danske Farvande.*
 28/1140 } *Bestemmelser vedrørende Udlevering af Sejlanvisninger samt om Anmeldelse af Sejlads til Udlandet.*
 32/1292 }
 24/1015 *Midlertidig Bekendtgørelse om Mønstring af Skibsmandskab.*
 30/1238 *Bekendtgørelse angaaende Benyttelse af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer.*
 34/1432 *Oplysninger om Magnet-Miner og akustiske Miner samt om Foranstaltninger til Sikring af Skibe mod Magnet-Miner.*
 34/1434 *Paabudte Signaler fra Skibe til og fra Østersøen.*
 26/1109 } *Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.*
 34/1435 }
N o r g e.
 2/328 *Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.*
S t o r b r i t a n n i e n.
 37/1617 *Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det britiske Admiralitet.*

Sverige.

- 2/332 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/333 Neutralitetsløbet. Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 24/1016 Forskrifter vedrørende Søfarten inden for *svensk* Kystfarvand. Miner.
 25/1072 *Stockholms* Havn. Afspærringsbestemmelser for visse Havnoomraader.
 2/342 *Falsterbokanalen*. Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 2/343 *Falsterbokanalen*. Søfartskontrol.
 2/344 *Falsterbokanalen*. Midlertidige Lodsstationer oprettet.
 2/347 *Göteborg* og *Bohus Len*. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.
 2/348 } Midlertidige Lodsfarvande.
 8/613 }
 24/1007 Indskrænkning i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse *svenske* Fyr og Fyrskibe.
 2/350 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
 19/873 Opmaalingsarbejder 1945. Midlertidige Mærker for Søopmåling og Triangulation. Advarsel.
 25/1073 Bestemmelser vedrørende Passage af Skibe, der er beskæftiget med Minestrygning.
 29/1195 *Sundet*, *Kattegat* og *Skagerrak*. Minofrie og minofarlige Omraader.
 31/1270 Bestemmelser for Skibsfarten.
 31/1271 Bestemmelser angaaende Udlevering af Kursanvisninger og Anmeldelse pr. Radio af Ankomst til Havn.
 35/1488 *Sverige S.-Kyst* og *Sundet*. *Ystad*. *Trelleborg*. *Falsterbokanalen*. *Malmö*. *Landskrona*. *Hälsingborg*. Forbud mod Ankring.
Tyskland.
 36/1556 *Østersøen* W.-lige Del. Sejladsforskrifter.

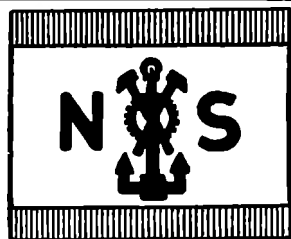
Efterretninger om danske Havne og Broer angaaende Dybdeforringelser paa Grund af Tilsanding o. lign.

1945.		1945.	
2/225	<i>Aalborg Portland-Cementfabrik</i> .	9/623	<i>Kastrup</i> Skibsbro.
2/197	<i>Aarhus</i> .	1/158	} <i>Korsør</i> .
8/604	<i>Aarøsund</i> .	8/602	
12/700	<i>Aaso</i> Bro.	7/554	<i>Lundeborg</i> .
1/156	<i>Agerso</i> .	6/516	<i>Lundehøje</i> .
12/712	<i>Agger Tange</i> Bro.	12/706	<i>Maarup</i> .
12/711	<i>Amtoft</i> Bro.	12/708	<i>Mellerup</i> .
32/1288	<i>Anholt</i> .	1/172	<i>Mommark</i> .
9/630	<i>Asaa</i> .	1/157	<i>Mullerup</i> .
5/485	<i>Assens</i> .	2/229	<i>Nibe</i> .
33/1302	<i>Augustenborg</i> .	1/159	<i>Nyborg</i> .
10/786	<i>Avdebo</i> Anlægsbro.	10/651	<i>Nykøbing S</i> .
1/8	<i>Bagenkop</i> .	8/016	<i>Nyord</i> .
9/622	<i>Bakkerne</i> Baadehavn.	1/162	<i>Omo</i> .
5/484	<i>Ballen</i> Bro, <i>Fyn</i> .	10/648	<i>Reerso</i> .
5/484	<i>Ballen</i> , <i>Fyn</i> , Bro.	7/565	<i>Ringkøbing</i> .
6/532	<i>Birkholm</i> .	10/650	<i>Ristinge</i> Bro.
10/647	<i>Bisserup</i> Bro.	14/744	<i>Rungsted</i> .
10/785	<i>Bjørnø</i> Landingsbro.	29/1145	<i>Rodby</i> Havn.
2/188	<i>Bregner</i> .	2/215	<i>Skagen</i> .
5/491	<i>Dover Odde</i> Anlægsbro.	2/234	<i>Skive</i> .
7/562	<i>Ejerslev</i> Udskibningssted.	7/557	<i>Skuldelev</i> Bro.
7/566	<i>Esbjerg</i> .	1/123	<i>Sletten</i> .
6/529	<i>Espergærde</i> .	16/784	<i>Spodsbjærg</i> .
10/661	<i>Feggesund</i> Bro.	7/563	<i>Sundby Tovbane</i> , <i>Limfjorden</i> .
16/790	<i>Fladbjerg</i> Bro.	20/896	<i>Sæby</i> .
2/210	<i>Frederikshavn</i> .	10/654	<i>Sælvig</i> Bro.
11/672	<i>Gilleleje</i> .	8/605	<i>Sønderborg</i> .
16/789	<i>Grenaa</i> .	1/125	<i>Taarbæk</i> .
20/891	<i>Grønsund (Borgsted)</i> Færgebro.	8/589	<i>Tejn</i> .
1/153	<i>Guldborg</i> , <i>Lolland</i> .	2/293	<i>Torsminde</i> Slusshavn.
9/627	<i>Hadsund</i> .	25/1071	<i>Tyborøn</i> .
8/607	<i>Havnø</i> Anlægsbro.	1/154	<i>Urne</i> .
1/169	<i>Hejlsminde</i> .	20/901	<i>Varde</i> .
25/1031	<i>Helsingør</i> .	12/710	<i>Vesterø</i> , <i>Læsø</i> .
2/246	} <i>Hirtshals</i> .	2/236	<i>Vilsund</i> Anlægsbro.
17/814			7/559
2/183	<i>Holbæk</i> .	1/164	<i>Æroskøbing</i> .
7/578	<i>Hornbæk</i> .	2/235	<i>Ørødde</i> Bro.
1/122	<i>Humblebæk</i> .	2/218	<i>Østerby</i> , <i>Læsø</i> .
2/180	<i>Hundested</i> .	2/208	<i>Øster-Hurup</i> .

DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

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



*Tegn Deres
Forsikringer*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Scandinavian 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
REFSHALEØEN

MASKINFABRIK
STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGLHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DØKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER

FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

B&W

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

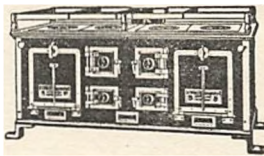
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMANDe

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

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

TELEFON NR. 108, 408 & 618

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.

»Hudee.

Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

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

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 35

FREDAG 14. SEPTEMBER 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

TO STORE REDERIERS KRIGSTAB

Der foreligger nu en Oversigt over, hvad de to store Rederier: De A. P. Møller'ske Selskaber og J. Lauritzen har mistet af Skibe under Krigen.

Rederiet A. P. Møllers to Dampskibsselskaber, »Dampskibsselskabet af 1912» og »Dampskibsselskabet Svendborg« har tilsammen under Krigen mistet 24 Skibe paa ialt ca. 170.000 Tons d. w., nemlig 10 Dampere paa 33.900 Tons d. w., 9 Dieselmotorskibe paa 69.000 Tons og 5 Tankskibe paa 67.000 Tons. Dette betyder et Tonnagetab paa omkring 55 pCt.

I Krigens første Aar solgte Rederiet Damperen *Mathilde Mærsk*, der var oplagt i irsk Havn, til den irske Fristat og Tankmotorskibet *Kathrine Mærsk*, som blev købt af den spanske Regering.

Af de Skibe, som sejlede under engelsk Flag, har Rederiet nu overlagt Damperne *Gunvor Mærsk*, og *Kirsten Mærsk*, der er paa henholdsvis 3.295 og 3.940 Tons d. w., og yderligere venter man, at tre af de rekvisitionerede Tankskibe snart stilles til Raadighed for Rederiet.

Af de 12 Mærskskibe, som Amerika overtog ved Krigens Begyndelse, regner man med, at 6 er gaaet tabt, nemlig Damperen *Herta Mærsk* paa 3.400 Tons d. w., Tankskibet *Caroline Mærsk* paa 12.700 Tons og de fire store kombinerede Fragt- og Passagermotorskibe *Leza Mærsk*, *Niel Mærsk*, *Anna Mærsk* og *Hulda Mærsk*, der alle var omkring 8.600 Tons d. w. og sejlede i Rutefart mellem Østamerika og Stillehavs-kysten.

Under Krigen har A. P. Møller paa Odense Staal-skibsværft faaet bygget 7 nye Skibe, nemlig et Tankmotorskib paa 16.200 Tons d. w., to Tankmotorskibe paa 15.400 Tons og fire Fragtskibe paa hver 9.000 Tons d. w. Tankskibene *Caroline Mærsk*, *Kathrine Mærsk* og *Henning Mærsk* er paa deres Jomfrurejser gaaet til U. S. A. for Ordre, og af de fire andre Skibe er *Chastine Mærsk*, *Leise Mærsk* og *Sally Mærsk* ligeledes gaaet til Østkysthavne i Amerika, medens *Trein Mærsk* er gaaet til Sydamerika.

Under Krigen har A. P. Møller kun haft syv mindre Dampere i Fart indenfor Spærre-zonen.

I en Artikel i *Frivagten* — Rederiet J. Lauritzens Husorgan — bringes der en Oversigt over den Tonnage, Rederiet i Dag raader over. Det oplyses, at af de 50 Skibe, J. Lauritzen disponerede over før Krigen, har man nu kun Raadighed over 9.

Imidlertid regner Rederiet med at faa ti Skibe tilbageleveret fra England og Sydamerika, saaledes at man kommer op paa 19 Skibe — eller med den nye *Lotta Dan* 20 Skibe.

Af de 31 Skibe, Rederiet ikke mere faar igen, er 22 blevet sænket, 4 blevet beslaglagt uden at blive tilbageleveret og 5 solgt.

Udregnet procentvis betyder det, at Rederiet til sine Værdier har en Flaade, der er 63 Procent mindre end før Krigen, medens det i Forhold til Skibenes Antal har 62 Procent færre Skibe end før Krigen.

Tabene blandt Besætningerne har været meget store, men de endelige Tal kan dog først opgøres noget senere, naar samtlige Tilfælde er blevet undersøgt, men

Rederiet regner med, at det ved de 22 Krigsforlis har mistet ikke færre end 140 Mand, hvoraf henved 70 var Danskere. Hertil kommer, at i alle Tilfælde 36 Mand fra Rederiet har mistet Livet med andre Skibe under allieret Flag.

SMAASKIBSFARTEN ØNSKER FRAGTNÆVNET OPHÆVET

Sejlskibsrederiforeningen for mindre Skibe har rettet en Henvendelse til Ministeriet for Handel og Søfart om, at Disponeringsretten for Smaaskibe undrages fra Fragtnævnets Virkefelt og gives tilbage til Smaaskibsejerne selv. Man ønskede endvidere de nugældende Maksimal-Fragtrater ophævet og de tidligere gældende Standard-Rater genindført. Ministeriet mener det maaske muligt at foretage den ønskede Forandring med Henhold til Fragtraterne, men kan foreløbig ikke give Smaaskibene fri af Fragtnævnet, idet alle danske Skibe i Realiteten er underlagt den allierede Organisation U. M. A. Opretholdes Tilsagnet om, at denne Organisation skal ophæves et halvt Aar efter Afslutningen paa Krigen i Østen, skulde der vel ikke gaa længere Tid ud derudover, før ogsaa det danske Fragtnævn forsvinder.

INTERNATIONAL SØFARTSKONFERENCE I KØBENHAVN

Der vil i nær Fremtid blive afholdt en international Søfartskonference i København med Deltagelse af ca. 200 Repræsentanter for de Lande, der er Medlem af Det internationale Arbejdsbureau.

Paa Konferencen vil der finde en forberedende Drøftelse Sted af et saa vigtigt Spørgsmaal som Søfolkernes Arbejdstid, et Spørgsmaal, der vil finde sin endelige Afgørelse under en senere Konference i London.

TO DANSKE SKIBE VENDER HJEM EFTER REKVISITIONERING

Efter en Række Forhandlinger med den uruguayanske Regering tyder det paa, at Holm & Wonsilds Motorskib »Chr. Sass«, der blev rekvisitioneret af Uruguay, med det første vil blive tilbageleveret Rederiet. Det sejler i Øjeblikket i fast Fart mellem Montevideo og Rosario, og man regner med, at Skibet, naar det om et Par Uger kommer til Montevideo, vil blive sat under dansk Flag og føre Rederiets Kontorflag.

Endvidere har man Haab om, at J. Lauritzens Damper »Laura« ligeledes meget snart vil blive overdraget til Rederiet.

FORAN NORMAL D. F. D. S.-RUTEFART PAA SPANIEN

I Slutningen af denne Maaned laster Det Forenede Dampskibs-Selskabs Motorskib Marokko i forskellige Havne langs den spanske Kyst, og i Begyndelsen af Oktober afsejler Skibet fra Pasajes til København.

Selskabet haaber nu, at det vil være muligt at opretholde en regelmæssig Rutefart paa Spanien.

NY UNDERDIREKTØR I DET FORENEDE

Ledelsen af Det forenede Dampskibs-Selskab har udnævnt Prokurist G. Andersen til Underdirektør.

Den nye Underdirektør har i en meget lang Aarrække været knyttet til Selskabet, og han har i adskillige Aar virket indenfor den amerikanske Fragt-

afdeling — en Stilling, han har haft de allerbedste Betingelser for at varetage, idet han har været beskæftiget i Selskabets Tjeneste i Amerika. Kort før Krigen blev G. Andersen udnævnt til Kontorchef og senere til Prokurist. Hans Arbejdsfelt laa ogsaa paa denne Post i Ledelsen af Selskabets Linier paa Amerika.

Samtidig er Ledelsen af Selskabets Eksportafdeling, Kontorchef P. Zimmermann og Direktionssekretær Emil Olsen udnævnt til Prokurister.

Prokurist Zimmermann har været knyttet til Det Forenede siden 1908, og han blev i 1925 Kontorchef for Landbrugseksportafdelingen. Han er meget kendt i Landbokredse, hvor han har forstaaet at gøre sig afholdt, ikke mindst takket være sin Forhandlingsevne.

Prokurist Emil Olsen, der er 39 Aar gammel, blev i 1934, da Direktør Kørbing blev Selskabets administrerende Direktør, Direktionssekretær, og i denne Stilling er han kommet i Berøring med et stort Tal af D. F. D. S.s Forretningsforbindelser og Kunder, og han er lige velset indenfor Selskabets Ledelse som blandt de mange, der staar i Forbindelse med Direktionen.

MINISTRYGER-FLOTILLEN ER NU FULDTALLIG

Den danske Marine har fornylig overtaget den engelske Ministryger »MMS 1016«. Skibet hører til 137. Ministrygerflotille, men var under Udrustning i England, da Søværnet den 7. August fik overdraget de 7 første Ministrygere af samme Flotille.

Flotillen er saaledes nu fuldtallig, og »MMS 1016« som er blevet sejlet hjem af dansk Besætning, paabegynder snarest Ministrygningen i vore Farvande.

RADIOSTATIONER I VORE SKIBE

I Forbindelse med Loven om Radiostationer om Bord i danske Skibe eller Luftfartøjer har Trafikministeriet udsendt et Regulativ, hvoraf vi citerer nogle Paragraffer:

Radiostationer i danske og fremmede Skibe eller Luftfartøjer maa paa eller over dansk Territorium kun korrespondere med danske Radiostationer under Statens Drift, herfra undtages Nød- og Sikkerhedstjenesten.

Følgende Trafik kan ekspederes:

1. Telegrammer (Radiobreve) vedrørende Fartøjets Forhold (MSG-Telegrammer).
2. Telegrammer (Radiobreve) med privat Indhold.
3. Telefonsamtaler vedrørende Fartøjets Forhold (MSG-Samtaler).
4. Telefonsamtaler med privat Indhold.

Mellem danske Fartøjer og Indlandet er Forretningskorrespondance ligeledes tilladt.

Skibs-Radiosendere maa, naar Skibet befinder sig i dansk Havn, kun benyttes til Nødkorrespondance.

Bekendtgørelsen træder i Kraft straks.

DEN NYE MALMØ-FÆRGE FORAN SIN FULDE- ENDELSE

Den nye svenske Færge *Malmøhus*, der skal besejle Ruten mellem København og Malmø, er nu saa vidt færdig, at den skal afsejle paa Prøvetur fra Kockums Værft i Øresund paa Torsdag.

Malmøhus kommer paa en Præsentationssejlad til København paa Kongens Fødselsdag, men den bliver først indsat i den ordinære Trafik omkring den 1. Oktober. Den nye Færge kan tage et betydeligt større Antal Passagerer end de to gamle, den danske *Prins Christian* og den svenske *Malmø*, nemlig 1.800 mod 1.000—1.200. Dens Indsættelse paa Ruten betyder, at der dagligt kan befordres 5.400 Passagerer over Øresund.

FRA SKIBSREGISTERET

For sidste Halvdel af August Maaned meddeles der følgende Ændringer til Skibsregisteret:

Navitas A/S, København. Bestyrelsen. Udtraadt: K. S. Sthyr.

Rederiet *Ocean* A/S, København. Bestyrelsen. Tiltraadt: Direktør Tage Nielsen, New York.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S *Paraguay* af København (OUUP) er nu henholdsvis 4625 og 3484 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for Galease med Hjælpe-motor *Ebba* af Ebeltoft (OUQX) er nu henholdsvis 87 og 45 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for Dampskib *Thyra* af Odense (OXZA) er nu henholdsvis 1517 og 901 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Rikke Skou* af København (OUIF) er nu henholdsvis 1489 og 864 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S *Florida* af København (OUXK) er nu henholdsvis 3538 og 2506 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S (Færge) *Sjælland* af Korsør (OXLS) er nu henholdsvis 2637 og 1355 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Rota* af Odense (OYPA) er nu henholdsvis 1324 og 771 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Rønæs* af København (OUZQ) er nu henholdsvis 1751 og 920 Tons.

TRAFIKEN PAA KØBENHAVNS HAVN

Efter 6 Aars Standsning foreligger nu den første officielle Maaned-Oversigt over Trafiken paa Københavns Havn. Det fremgaar heraf, at der til Københavns Havn i Juli Maaned indkom 1022 Skibe paa tilsammen 169.715 Netto Reg. Tons, heraf andrager Trafiken fra udenrigske Havne 112 Skibe paa 74.724 Tons. Af det samlede Antal indkomne Skibe var 959 danske, og fra Udlandet kom bl. a. 20 svenske, 16 engelske og 2 amerikanske Skibe.

Der er imidlertid langt inden man naar Førkrigs-Trafikens Tal. I den tilsvarende Maaned 1939 indkom saaledes 3019 Skibe paa tilsammen 900.324 Netto Reg. Tons.

TOLV SVENSKKE SKIBE SÆLGES TIL UDLANDET

Et Antal svenske Skibe, deriblandt ældre Tanktonnage, kan nu efter en Regeringsbeslutning sælges til Udlandet. Saaledes har Trafikkommissionen faaet Bemyndigelse til at sælge ialt 117.000 Tons ældre Tanktonnage.

Til Norge sælger Svea-Bolaget Damperne *Odin* (617 BRT — bygget i 1885), *Hyperion* (616 BRT. — bygget 1884) og *Dronning Sophia* (728 BRT. — bygget i 1875), samt Motorskibet *Astrea*.

Rederiaktiebolaget Trans-Ex sælger — ligeledes til Norge — Motorskibet *Mongabarra* (9350 Tons d. w. — bygget i 1941).

Rederierne Bellatrix og Ericus i Stockholm sælger til Sovjetunionen de fire Motortankskibe *Nordanbris* (13.465 Tons d. w. — bygget i 1928), *Ostbris* (1.220 Tons d. w. — bygget i 1937), *Sunnanbris* (13.625 Tons d. w. — bygget i 1932) og *Westbris* (1230 Tons d. w. bygget i 1936).

Endvidere sælger Bleking Ångbåts Aktieholag i Karlskammn Damperne *Blekinge*, *Södern* og *Ronneby* til Grækenland.

30 TRAWLERE FRA ENGLAND TIL ISLAND

Den islandske Regering har den 23. August udstedt en provisorisk Lov, der bemyndiger til Oplagelse af et Laan paa 60 Mill. Kr. til Bygning af 30 Trawlere, leveret fra England. Foreløbig har man den engelske Regerings Tilladelse til Levering af 6 Skibe, men man venter dog at faa dem alle færdigbygget til Sommeren 1947. De største Skibe koster fra 1,8—1,9 Mill. isl. Kroner.

NYT REDERI I HALMSTAD

I Halmstad er der i disse Dage dannet et nyt Rederiaktieselskab, som endnu ikke har faaet Navn, men den, der har taget Initiativet til dets Oprettelse, er Malmuskoncernens Chef, Direktør *Edward Berger* og Chefen for Halmstad-Nässjö Jernbaneselskab. Aktiekapitalen i det nystiftede Selskab skal mindst være 150.000 og højst 500.000 Kroner.

Ugens Fragtberetning.

Beretningerne, der kommer ude fra om Udviklingen paa de forskellige Markeder, er stadig uden større Interesse, og dette Forhold forandres næppe saa længe som UMA. Aftalen er i Kraft. Alle Rater og Betingelser i de forskellige Trades fastlægges som bekendt iflg. denne Aftale, og det, der sætter Kulør paa en Reders Liv, nemlig hans Frihed til at handle i Overensstemmelse med hans Bedømmelse af Stillingen, er derfor borte. Heldigvis synes den almindelige Opfattelse af Udviklingen at være den, at der er Muligheder for, at Tempoet i Afviklingen af Krigstidsforanstaltninger er saa hurtigt, at man maaske kan vende tilbage til friere Forhold førend beregnet. —

Om de oversøiske Markeder foreligger der kun faa Efterretninger. Det synes, som om Tilgangen paa Tonnage til de handelsmæssige Markeder er i jævn Fremgang, men der er dog stadig et betydeligt Behov for Tonnage til Krigstransporter. Amerikanerne har frigivet Tonnage for de sædvanlige Kulladninger til Vestindien og Sydamerika, ligesom Farten fra Sydamerika og Vestindien til Nordstaterne og Golfen har faaet betydelige Tonnagetildelinger. Der er endvidere tildelt meget betydelige Tonnagemængder for Korn fra Canada og Northern Range til UK. og Kontinentet, ligesom der ogsaa er frigivet en Del Tonnage for Kul fra Hampton Roads til forskellige europæiske Lande. Norge skal saaledes efter Forlydende have faaet tildelt 150.000 Ts. pr. Maaned og Holland og Belgien tilsammen 175.000 Tons. Fra svenske Kilder meldes om, at ogsaa Sverige skal have Del i den amerikanske Kuleksport, men Befragtninger herfor er dog endnu

ikke foretaget. Ogsaa Danmark faar forhaabentlig Del i de amerikanske Kulafskibninger. Af nye Rater i transallantisk Fart skal nævnes: Tungt Korn St. Lawrence/Hamburg, 12/— pr. Qr., Kul Hampton Roads/Norge, 55/—, Gibs Canada/UK. 43/— fob. —

Fra River Plate og de øvrige oversøiske Markeder meldes fortsat om betydelige Transporter af forskellige Varer, baade Levnedsmidler og Raastoffer til Industrien, men ogsaa for disse Markeder gælder det naturligvis, at UMA. dikterer alt, hvad der sker. —

Paa de europæiske Markeder er der stadig mere end tilstrækkeligt at bestille for den disponible Tonnage. Trælastfarten fra Østersøen til UK./Continent er særdeles aktiv til de af UMA. fastsatte Rater og Betingelser, men der klages stadig over Ekspeditionen i visse engelske Havne. Kulfarten fra England til Skandinavien er uden større Ændringer. Saavel danske, som engelske og svenske Baade har fundet Beskæftigelse med Kul til Danmark, men om nogen Udvidelse er der ikke Tale, tværtimod synes Englænderne at ville fastholde, at de polske Kul, vi evtl. faar, skal fratrækkes det Kvantum, som er lovet os fra England, hvilket naturligvis vil medføre, at endnu flere af de Baade, der lossere Trælast eller andre Varer i England, maa gaa i Ballast tilbage.

I vore hjemlige Farvande har der været ret god Beskæftigelse for Smaaskibe for Brunkul fra Østjylland til København og forskellige andre Pladser paa Øerne, ligesom der ogsaa er placeret mange Skibe for Tørv, Korn o. s. v. til de fastsatte Rater. —

KULLENE FRA POLEN

Den europæiske Kulorganisation har i denne Maaned nedsat vor Kulimport vestfra. I August var vor Kvota 218.000 Tons vestfra, i September bliver den kun paa 191.000 Tons. Aarsagen til Nedsættelsen er det Tilsagn, vi har om Kulleverancer fra Polen.

Endnu har vi ganske vist ingen Kul faaet fra Polen, der har forlangt, at vi skal stille Jernbanemateriel til Raadighed for Transporten, men der skal dog være en Mulighed for, at et Par UNRRA-Skibe i Løbet af September Maaned bringer 3400 Tons polske Kul hertil.

LUFTFARTS-RUTER OVER NORD-ATLANTEN

Tre amerikanske Luftfartsselskaber vil — formentlig i Løbet af 6—8 Uger — oprette Rutefart over Nordatlanten, bl. a. til Danmark, Norge, Sverige og Island. De skandinaviske Lande skal beflyves af American Export Airlines, og der er allerede truffet Overenskomster med Island og Sverige. For Danmark og Norge er Udsigterne til en Ordning gode.

Andre Ruter skal gaa til Holland, Berlin, Finland, Polen og Rusland.

DE TYSKE VÆRFTSMASKINER DELES MELLEM DE ALLIEREDE

De Allierede lægger ikke Skjul paa, at Meddelelsen om, at Tyskland i Fremtiden ikke maa bygge oceangaaende Skibe, er alvorlig ment. Chefen for Vickers-Armstrongs Værft opholder sig i denne Tid sammen med andre engelske Skibsbygningseksperter i Tyskland for at inspicere de tyske Værfter. Først og fremmest undersøger de, hvor meget af disse Værfters Materiel og Maskiner, der med Fordel kan overføres til England. I Fremtiden maa de tyske Værfter kun bygge Skibe til den rent lokale Kysttrafik.

Det er imidlertid ikke Hensigten, at Englænderne skal overtage alt, hvad der findes paa de tyske Værfter.

Baade Maskiner og Materiel skal deles mellem England og Sovjetunionen. De Maskiner, man ikke har Brug for, bliver ødelagt.

FRAGTRUTE NEW YORK—AMSTERDAM

I Løbet af den nærmeste Fremtid vil der blive aabnet en Fragtrute mellem Amsterdam og New York. Dette er blevet meddelt af Kaptajn Evans, som er Repræsentant for De forenede Staters War Shipping Administration i Holland.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Finnboda Værft har leveret Lastdamperen Bifrost paa 2.500 Tons til Sveabolaget. Bifrost er af omtrent samme Type som de fra Finnboda til Sveabolaget tidligere leverede Skibe *Freja* og *Fidra*. Det er en aaben Shelterdækker med følgende Hoveddimensioner: Længde 83,62 Meter, Bredde 12,04 Meter og Dybde til Shelterdæk 7,92 Meter, Skroget har ludende Stævn med soft nose og Krydser Hæk. Skibet er indtil 70 Procent elektrisk svejset.

Maskineriet bestaar af en Turbo-compound Dampmaskine med Afløbsturbine af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeris patenterede Fabrikat.

Det af Waages Tankrederi hos Kockums bestilte Tankmotorskib *Sysla* har været paa Prøvetur i Øresund og er leveret til Rederiet. Nybygningen har følgende Dimensioner: Længde 500 Fod, Bredde 63 Fod og Dybde 29 Fod 6 Tommer, og det er paa 16.200 Tons. Det er bygget til Lloyds højeste Klasse med to Langskibsskodder, et Dæk. Lastrummene er delt i ni Midter- og ti Sidelanke. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en oltecyllindret dobbeltvirkende Kockum-Man Dieselmotor paa 5.500 HK, og Farten paa fuld Last bliver 14½ Knob.

NAVIGATION VED HJÆLP AF ULTRALYD-STRALER

Det er ikke udelukket, at Fremtidens Skibsfart kommer til at navigere ved Hjælp af Ultralydstraaler, det vil sige Lydstraaler af saa høj Frekvens, at de ikke kan opfattes af det menneskelige Øre. Man kan ved Hjælp af Apparater, som er baseret paa disse Lydstraaler, fra Skibene opfatte, om der er Undervandsskær i Nærheden, ligesom Isbjerg og Skibe, skjult i Taage, kan afsløres i god Tid.

I Løbel af Foraaret og Sommeren har en Gruppe Videnskabsmænd fra Göteborg, efter hvad »Göteborg Handels- och Sjöfarts-Tidning« meddeler, foretaget interessante Eksperimenter med Ultralydstraaler i Vand. Forsøgene, der er foretaget under Ledelse af den svenske Fysik-Professor *Erik Rudberg*, er foretaget ved Sveriges Vestkyst.

Efter hvad Professoren oplyser, er de indhentede Resultater endnu ikke fuldt bearbejdede, men saa vidt man kan bedømme allerede nu, har man Lov at vente sig en hel Del af dem. Man tør regne med, at Ultra-

lydstraale-Apparaterne paa værdifuld Vis vil komplettere Ekkoradioen »Radar«, som de Allierede lancerede under Krigen.

De konstruerede Apparater er ganske ufølsomme overfor Skibets Bevægelser i Søen, men for den praktiske Anvendelse lider de endnu af visse Fejl. Det kræves saaledes, at Besætningen om Bord skal forholde sig helt i Ro. Blot en Mand oppe paa Dækket fløjter, forstyrres Apparaternes Funktion straks. Imidlertid regner man med at kunne komme ogsaa over disse Vanskeligheder.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Admiral Holt besøger »Georg Stage«

Chefen for de engelske Marinestyrker i Danmark Admiral *Holt*, har aflagt et Besøg om Bord i Skoleskibet »Georg Stage« i Isefjord. Den engelske Admiral overværede forskellige Øvelser med Eleverne om Bord. Han var ledsaget af Viceadmiral *Vedel*, Formanden for »Stiftelsen Georg Stages Minde«, Kommandørkaptajn, Baron *Niels Juul Brockdorff* og Direktør *Suenson*.

Det store Vrag ved Havnegade fjernet

Det store Vrag ved Havnegade, som under Besættelsen blev sænket i Havnen for at spærre for Tyskernes Trafik, har, siden det blev hævet, været betragtet med noget blandede Følelser af Kvarterets Beboere. Det laa nok som et Minde om Modstandsbevægelsens Indsats, men det var ikke nogen Pryd for Omgivelserne, rustent og overskåret som det var. Svitzer har derfor fjernet det og slæbt det ud i Frihavnens Nordhavns Bassin, hvor det skal afvente sin videre Skæbne.

Norsk Motortanker bugseres fra Kalundborg

Umiddelbart for den tyske Kapitulation blev det 8.000 Tons store norske Tankmotorskib »Polycarp« sænket af Bomber i Langelandsbæltet. For fjorten Dage siden lykkedes det Svitzer at bjerge Skibet og slæbe det ind til Kalundborg, hvor det nu er blevet foreløbig tætnet.

En af de første Dage sejler »Polycarp« fra Kalundborg bugseret af Bjergningsdamperne »Freja« og »Garm«, der skal føre den til Göteborg for endelig Reparation.

Vrag af gammel Fregat fundet udfor Grenen

Bjergningseksperter *Sigurd Damsgaard* fra Hirtshals har i Farvandet Syd for Grenen fundet Vraget af en Fregat »Perle«, der forliste i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede. Af Krigsskibets 20 Kanoner er foreløbig bjerget tre af meget svært Kaliber, ligesom Skibsklokken, der er støbt i 1812 hos Firmaet C. Gamst, er bjerget. Hvad der bliver bjerget fra Skibet, vil formentlig blive overdraget Tøjhusmuseet.

Færgen »Sjælland« klar om en Maaned

Statsbanernes Store Bælt-Færg »Sjælland«, der blev stærkt beskadiget ved Branden om Bord i Fjor, er nu saa vidt færdig fra Nakskov Skibsværft, at Statsbanerne regner med, at den kan genindsættes i Store Bælt-Overfarten i Midten af næste Maaned.

Aarhus Havn har købt Flydekranen

Den tyske Flydekran, som siden Kapitulationen har ligget i Nyborg Havn, er nu af Englænderne solgt til Aarhus Havnevæsen, og forleden blev Flydekranen bugseret til Aarhus.

»Dansborg«s Jomfrurejse

Dampskibsselskabet »Dannebrog«s (C. K. Hansen) sidste Nybygning »Dansborg« er afsejlet paa sin Jomfrurejse fra København til New York via Grangemouth for Oliebunkers. Ved Prøver i Sundet opnaede den $13\frac{1}{2}$ Knobs Fart ved Anvendelse af reducerede Hestekræfter.

Mange Udlaan fra Søfartens Bibliotek

Søfartens Bibliotek har i disse Dage udsendt sin Aarsberetning, hvori det oplyses, at det samlede Udlaan udgør 54.486 Bind ifølge Statistiken, men det virkelige Udlaan har været betydeligt større, idet Krigen har afskaaret

Udeskibene fra at komme i Forbindelse med Biblioteket og hjemsende Opgørelser over Udlaanene.

Bibliotekets Bogbestand er nu naaet op paa 27.415 Bøger, hvoraf de 19.185 er i »vandrende Del« — den Del, der udsendes til Skibene, og som disse kan bytte indbyrdes — medens Resten er fordelt i Studiesamlingen, »faste Del« m. m.

Pr. 31. Marts 1945 var der ialt udsendt til Skibene 196 Skabe med 10.312 Bind.

Biblioteket har modtaget kontante Bidrag til et Beløb af ialt 47.101 Kr. Udgifterne andrager 48.653 Kr., saaledes at Regnskabet udviser et Underskud paa 1552 Kr. Krigen har paaført Biblioteket store Tab ved de talrige Krigsforlis, og der forestaar et stort Arbejde med Opgørelsen og Udbedringen af disse Tab. Blandt andet har Søfartens Bibliotek mistet 102 Bind ved Ø. K.s Brand, idet en Del af Studiesamlingens sjældnere Værker var evakueret til Kælderen i Ø. K.s Hovedbygning.

Trondheims Havn skal udvides

Trondheims Kommunalbestyrelse har vedtaget at bevilge 3,3 Mill. Kr. til Udbygning af Trondheims Havn. Udgiften er ialt beregnet til 10 Millioner, hvoraf Statskassen, Statsbanerne, Havnekassen og Kommunen yder hver sin Andel.

Ny Patrouillebaad

Toldvæsenet har faaet en ny Patrouillebaad, *Valdemar*, som er søsat fra Københavns Yacht- og Motorbaandsværft. Den skal anvendes til Havnepatrouillejeneste. Af de rigtigt store Patrouillebaade har Toldvæsenet under Besættelsen mistet tre. De to blev sprængt i Luften af Frihedskæmpere ved Middelfart, da Tyskerne havde deres Fingre ude efter dem. Den tredje stjal Tyskerne.

FRA SØRETTERNE

M/S »Stjerneborg«

Med Hensyn til Motorskibet »Stjerneborg«s Forlis har Kaptajn *R. M. Rosenhøj* i Søretten forklaret, at Skibet i Maj 1940 var blevet overtaget af de hollandske Myndigheder i Batavia og derefter sejlede under hollandsk Flag, men med dansk Besætning.

Skibet var blevet torpederet den 12. Maj 1942, da det befandt sig i vestindisk Farvand paa Rejse fra Halifax til Alexandria via Capetown. Hele Besætningen var kommet i Baadene.; Kaptajnens Baad var først kommet i Land ved Øen Desirade, men Søfolkene var blevet vist bort herfra, fordi Øen benyttedes som Internat for Spedalske. Myndighederne havde henvist de Skibbrudne til at sejle videre til Gouadeloupe, men da man frygtede for at blive interneret af de franske Autoriteter der, var man i Sledet sejlet til Dominica. De Skibbrudne fra den anden Redningsbaad var blevet optaget af en amerikansk Tankbaad og landsat i Amerika.

EUREKA

KONDENSATORER

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140, KBH. S.

C. 8901

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr. Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

Ledige Lodsstillinger.

2 Lodsstillinger ved København Lodseri ønskes besat. Fortrinnsvis Adgang til at komme i Betragtning har Navigatører med Skibsførerbevis og som ikke er fyldt 32 Aar. Skriftlig Ansøgning med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamensbeviser og af eventuelle Forholdsattester modtages inden den 10. Oktober d. A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o. V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 10. September 1945.

S/S »Samsø«

Ogsaa Damperen »Samsø«s Forlis har været til Behandling i Sørensen. Kaptajn *H. H. Juul Madsens* Forklaring gik ud paa, at Skibet havde været paa Rejse fra Bathurst via Freetown til England med Jordnødder, da det den 1. Maj 1941 var blevet torpederet af en Undervandsbaad. Ved Eksplosionen dræbtes Skibets Maskinchef *Poul Nielsen*, København. Hovmester *Einer Jelmo* var blevet slynget over Bord og laa og klamrede sig til en Luge, da han blev taget op af Redningsbaaden. Kaptajnen kunde oplyse at Hovmesteren havde faaet beskadiget Ryggen, men at han senere var kommet sig og paa ny var taget ud at sejle med dansk Skib under engelsk Flag.

58 Timer efter »Samsø«s Forlis var Redningsbaadene naaet i Land ved Øgruppen Ile-des Los. Herfra var de Skibbrudne under Eskorte af farvede Soldater blevet ført over til Conakry i Fransk Guinea, hvor de i ni Dage havde været anbragt i et Pakhus under Bevogtning. Deres Papirer var blevet taget fra dem — saaledes havde Kaptajnen maattet aflevere sit Skibsførerbevis, som han aldrig fik tilbage. Senere var de blevet ført længere ind i Landet, hvor Kaptajn Juul Madsen og flere andre af Skibets Besætning var kommet paa et Hospital som Følge af Sult og Udmattelse.

Paa Hospitalet havde Kaptajn Juul Madsen faaet Besøg af en ukendt engelsktalende Mand, der havde tilbudt at hjælpe de danske Søfolk til Flugt, og samme Nat var saa Kaptajnen og syv andre kommet af Sted i Lastbiler, som den ukendte Fremmede havde fremskaffet. Efter en lang Rejse, dels i Bil, dels til Fods, var de kommet til Freetown, som de naaede den 12. Juli 1941.

M/S »Olga S.«

Om Motorskibet »Olga S.«s Forlis har dets Kaptajn *Chr. Sørensen Kellermann* i Sørensen forklaret, at han i sin Tid havde protesteret mod Beslaglæggelsen af Skibet, men Kontrolofficeren, der var ombord, vilde ikke modtage Protesten og næglede Kaptajnen Tilladelse til at gaa i Land for at faa Protesten ført frem paa anden Maade.

Fra 1. Mester *Kaj E. Schmidt* forelaa en Rapport, hvorefter »Olga S.« den 6. April 1941, paa en Rejse fra Glasgow til Freetown, Nord for Island var blevet angrebet af en tysk Flyver, der kastede 2 Bomber, hvoraf den ene ramte Agterskibet saa »Olga S.« sank i Løbet af 4 Minutter. 1. Mester og 3. Mester blev saaret ved Eksplosionen, medens 2. Mester *Hartvig Svendsen*, Aalborg, der havde Vagt i Maskinen, da Eksplosionen skete, gik ned med Skibet, medens den øvrige Besætning gik i Baadene og 4 Timer senere optoges af nogle Krigsskibe.

S/S Chr. J. Kampmann«

Da Dampskibsselskabet Vendilas Damper »Chr. J. Kampmann« forliste i allieret Fart, omkom 19 Mand af Besætningen. De fem var Danske. Kaptajn *Martin Jensen*, der førte Skibet paa Ulykkesrejsen, mødte i Sørensen og forklarede overfor Retspræsident N. L. Hvidt om Forliset:

»Chr. J. Kampmann« var den 19. April 1940 blevet overtaget af de canadiske Myndigheder i Halifax og sejlede derefter under canadisk Flag. Paa en Rejse fra Trinidad til New York med Sukker afgik Skibet den 2. November 1942 fra Port of Spain. Op ad Dagen sluttede det sig til en Konvoj. Efter nogle Timers Sejlads blev det ramt af en Torpedo i Styrbords Side ved 4-Lugen, og umiddelbart efter af en ny Torpedo ved 3-Lugen. Mandskabet forsøgte at sætte Redningsbaade i Vandet, men der blev ikke Tid.

Skibet sank paa mindre end eet Minut, 8 Mand af Besætningen bjergede Livet ved at kravle op paa Redningsflaaderne. 19 Mand gik med Skibet ned. Kaptajnen fortalte videre, at en amerikansk Torpedobaad Dagen efter fandt de 8 Skibbrudne, optog dem og førte dem til Curacao, hvor de blev landsat den 4. November.

De forulykkede Danske var 1. Mester *Chr. Mortensen*, Donkeymand *A. Christensen*, Hovmester *C. Clausen* og Sømandene *O. Sørensen* og *H. Olsen*.

Mindre Kollision ved Toldboden

Motorskibet »Maagen« paasejlede fornylig Motorskibet »Rørdal«, da det vilde fortøje ved Toldboden, og da »Maagen« den 21. August befandt sig i Nærheden af Sandhammeren, oversejlede det en svensk Fiskers Garn og ødelagde det. Kaptajn *Frederik Olsen* forklarede i Sørensen, at det første Uheld skyldtes Motorvrøvl. Han vilde slaa Fuld Kraft Bak, da Skibet var paa Vej ind mod Kajen, men Koblingen vilde ikke holde, og »Maagen« tørnede haardt, først mod Kajen og derefter mod »Rørdal«, der led nogen overbords Skade. Om Fiskerens Garn forklarede han, at der var tre Fiskere i Farvandet. Den første vinkede for tidligt af, og »Maagen« maatte derfor dreje ud af Kursen og kom ind i den andens Garn. Fra de tre svenske Fiskere forelaa der en Skrivelse til Rederiet, hvori de bad om at faa et nyt Garn — de ønskede ikke Penge.

PERSONALIA

60 Aar

Fører i Dampskibsselskabet »Vendila«, Kaptajn *H. C. Jensen*, fylder 60 Aar paa Mandag — den 17. September. Kaptajn Jensen er for Tiden ansat paa Sejlansvisningskontoret i Aalborg.

50 Aar

Maskinmester i J. Lauritzens Rederi, Maskinchef *K. N. Kristensen*, fejrer i Morgen — Lørdag — sin 50 Aars Fødselsdag.

Maskinmester Kristensen begyndte i Rederiet som 2. Maskinmester i Juni 1929, blev 1. Maskinmester fra Juli 1934 og gør for Tiden Tjeneste som 1. Maskinmester i m.s. »Argentinean Reefer«.

Statsbanerne

Efter Indstilling af Trafikministeren er Undermaskinmester af 1. Grad ved Statsbanerne *Rasmus Johannes Jespersen-Kaae*, Kalundborg—Aarhus Overfarten, udnævnt til Skibsmaskinmester af 3. Grad ved Statsbanerne fra 1. September 1945, indtil videre med Tjeneste ved Helsingør—Hålsingborg Overfarten.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har ansat Skibsfyrbøder *Fridt Joachim Jacobsen* som Maskinist i Fyr- og Vagervæsenet fra den 1. September.

Søværnet

Maskinmester af 3. Grad *Oluf Sigfred Lessél* udnævnes til Maskinmester af 2. Grad og

Undermaskinmester af 1. Grad *Anders Valdemar Pedersen* til Maskinmester af 3. Grad

i Søværnet fra den 1. Oktober d. A. at regne.

Ingeniør af 1. Grad i Søværnet *Regner Henry Julius Gjetting*, R. af D. og Dbmd., meddeles der efter Ansøgning Afsked i Naade paa Grund af Alder fra Udgangen af November d. A. at regne med Pension efter Tjenestemandsløven.

Fyrbøder *Samuel Newton Møller Eriksen* er ansat som Fyrbøder i Søværnet fra den 22. August d. A. at regne.

Afskediget Skibbygningsmekaniker af 2. Grad *Tage Edmund Nilsson* er ansat som Skibbygger-Kvartermester af 3. Grad i Søværnets Reserve fra den 1. September d. A. at regne.

Officiel Paaskønnelse

Marineministeriet har i Anledning af Fyrskibsfører *Niels Sigfred Mourids Toftgaard Nielsens* Afgang af Fyr- og Vagervæsenets Tjeneste ved Udgangen af August d. A. overfor den paagældende udtalt sin Paaskønnelse af hans lange og gode Tjeneste ved Fyr- og Vagervæsenet fra den 1. April 1907.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. B. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS BYHOLM

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4
København



Telegr.-Adr.: »Marlusone«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 13. September 1945.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet 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 Kvartalsabonnementet 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 Helaarsabonnementet. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

1625. Kattegat. Østerrenden. Rute 48. Afmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1493, 36/1522, 36/1524 og 37/1592 1945.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Minestrøget Rute 48, der gaar igennem nedennævnte Punkter 1—13, er nu afmærket, som følger:

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter
	N. Br.	E. Lgd.				
1	56° 15',0	12° 15',0				Paa 56° 14' 43" N. 12° 14' 49" E., c. 500 m S. for Punkt 1, der er Tilslutningspunkt til Rute 32 og 34, er udlagt <i>Kattegat S.</i> Fyrskib, mærket <i>Kattegat S.</i> , som viser hvidt Et-Blink hver 12 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 9 ^s . Taagesignal: En-Tone hver 30 ^s , Tone 5 ^s , Pause 25 ^s . Radiofyr som det ordinære <i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib.
2	56° 20',7	12° 15',0	Lysspirt.	r.	2	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
3	56° 26',0	12° 15',0	Lysspirt.	r.	3	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
4	56° 31',7	12° 15',0	Lysspirt.	r.	4	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
5	56° 37',5	12° 15',0	Lystd.	r.	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s , Blink 2 ^s , Mørke 4 ^s .
6	56° 41',2	12° 07',5	Lysspirt.	r.	6	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
7	56° 45',0	12° 00',0				

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter
	N. Br.	E. Lgd.				
	Paa 56° 45' (00") N. 11° 59' (30") E., c. 500 m SW. for Ruten, er udlagt <i>Anholt Knob</i> Fyrskib, mærket <i>Anholt Knob</i> , som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 4 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 20 ^s . Taagesignal: To-Toner hvert 1 ^m , Tone 5 ^s , Pause 2 ^s . Tone 5 ^s , Pause 48 ^s . Radiofyr som det ordinære <i>Anholt Knob</i> Fyrskib.					
8	56° 47',9	11° 54',0	Lysspirtd.	r.	8	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
9	56° 51',0	11° 48',0	Lys- og Fltd.	r.	9	Hvidt Et-Blink hv. 10 ^s , Blink 4 ^s , Mørke 6 ^s .
10	57° 01',2	11° 43',2	Lystd.	r.	10	Hvidt Et-Blink hv. 15 ^s , Blink 5 ^s , Mørke 10 ^s .
11	57° 08',9	11° 39',7	Lystd.	r.	11	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s , Lys 5 ^s , Mørke 2½ ^s .
12	57° 22',3	11° 33',5	Lystd.	r.	12	Hvidt Et-Blink hv. 6 ^s , Blink 2 ^s , Mørke 4 ^s .
13	57° 31',9	11° 21',8	Paa 57° 31' (35") N. 11° 21' (15") E., c. 600 m SW. for Skæringspunktet mellem Rute 48 og 39, er udlagt <i>Læsø N.</i> Fyrskib, mærket <i>Læsø N.</i> , der viser hvidt Et-Blink hver 30 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 27 ^s . Taagesignal: To-Toner hver 30 ^s , Tone 3 ^s , Pause 2 ^s , Tone 3 ^s , Pause 22 ^s . Radiofyr som det ordinære <i>Læsø Trindel</i> Fyrskib.			
Kort Nr. 101, 102, 130, 125, 100 og 180. Rutekort 100.						

1626. Oplysning om Fyr. Østersøen. Rødvig Havn. Tilføjelse til E. f. S. Nr. 26/1074 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1074 1945, Punkt A.

Position. c. 55° 15',1 N. 12° 22',8 E.

Detaller. *Rødvig Havn* Fyr, der viser rødt og grønt Et-Blink hver 3^s. paa W.-Molens Hoved (Fyr-Fort. 1942, Nr. 824 A), vil indtil videre ikke blive tændt.

Rødvig Havn øvrige 3 Havnefyr er tændt.

I. Østersøen.**1627. Danmark. Gulstav W. Snekkegrund. Sømærke genudlagt.**

Position. c. 54° 43',2 N. 10° 40',5 E.

Detaller. *Snekkegrund* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste er atter udlagt paa Plads.

1628. Danmark. Møn Fyr ESE. Undervandsnetspærring forgæves eftersøgt.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1364 1945.

Position. c. 54° 55',8 N. 12° 37',5 E., c. 3 Sm ESE. for *Møn*.

Detaller. Den paa ovennævnte Plads rapporterede Undervandsnetspærring har forgæves været eftersøgt.

1629. Tyskland. Kieler Fjord Anduvning. Vrag.

Positioner. 54° 31' 24" N. 10° 30' 00" E.

54° 29' 48" N. 10° 24' 24" E.

54° 30' 24" N. 10° 24' 00" E.

54° 30' 42" N. 10° 22' 42" E.

54° 31' 24" N. 10° 22' 24" E.

54° 29' 12" N. 10° 17' 24" E.

54° 30' 10" N. 10° 17' 00" E.

54° 34' 24" N. 10° 28' 30" E.

54° 29' 24" N. 10° 15' 24" E.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser findes sunkne Vrag.

Kort Nr. 185.

(N. t. M. Nr. 2432. London 1945.)

1630. Tyskland. Kiel Anduvning. Rute oprettet.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Rute 1 A er oprettet. Bredden er 0,6 Sm og Sejlløbets Midterlinie gaar gennem følgende Punkter:

a. Kiel Fyrskib.

b. Rute 1 (A) Lystønde 2 paa Pladsen 54° 28' 36" N. 10° 15' 00" E.

c. — — 3 — — 54° 26' 36" N. 10° 14' 30" E.

d. — — 4 — — 54° 24' 12" N. 10° 12' 36" E.

De under b, c og d anførte Lystønder er rød- og hvidternede Spirtønder, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s.

2. Skibene skal holde sig i Styrbords Side af Sejlløbet og skal passere alle Tønderne i en Afstand af mindst 50 m.

Det er forbundet med Fare at komme ind i den c. 100 m brede, midterste Stribe af Sejlløbet.

Kort Nr. 185 og 126. Rutekort 185.

(N. t. M. Naveam Nr. 182. London 1945.)

1631. Tyskland. Eckernförde Bugt. Vrag.*Position.* a. 54° 30' 48" N. 10° 06' 06" E.

b. 54° 30' 45" N. 10° 04' 10" E.

c. 54° 27' 30" N. 9° 53' 56" E.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser findes sunkne Vrag. Dybden over Vraget paa Position a er 10,1 m og paa Position b 7,3 m.*Kort* Nr. 185.

(N. t. M. Nr. 2431. London 1945.)

(So Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**1632. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.***Tidligere E. f. S.* Nr. 28/1123 1945 udgaar.*Tidspunkt.* Første Søndag i Januar, Februar, Marts, November og December Kl. 0800—1400.

Fra 1. April til 31. Oktober: Hver Søndag Kl. 0700—1300 og Kl. 1400—1700.

Fra 2. Januar til 22. December: Hver Søndag Kl. 0700—1200 og Kl. 1400—1700.

Position. Avedøre Holme: c. 55° 36³/₄' N. 12° 29' E.*Detaller.* Skarpskydningsøvelser afholdes til ovennævnte Tider 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. 2¹/₄ 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.

I ovennævnte Tidsrum er al Færdsel paa det omhandlede Terræn og al Sejlads paa den forannævnte Del af Søen forbudt.

1633. Sverige. Sundet. Landskrona Indsejling. Lystønder genudlagt.*Positioner.* a) 55° 53' N. 12° 47' E.

b) 55° 52' N. 12° 48' E.

Detaller. Lystønderne a) *Pilhaken* og b) *Norra Haken*, ved Indløbet til *Landskrona*, er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 37/2440. Stockholm 1945.)

1634. Sverige. Sundet. Afmærket Sejlroute. Barsebäck W. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1371 1945 udgaar.*Position.* c. 55° 45' N. 12° 51' E.*Detaller.* Lys- og Fløjtetønden er atter udlagt paa ovennævnte Plads. Den midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

(U. f. s. Nr. 37/2439. Stockholm 1945.)

1635. Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejrø N. t. E. Vrag afmærket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1515 1945.*Position.* 55° 04' 02" N. 11° 23' 15" E., c. 1,8 Sm 15° fra *Vejrø Fyr*.*Detaller.* Vraget af den tremastede Skonnert *Svend Dahl*, der ligger sunket i 17 m Vand paa ovennævnte Plads, er afmærket med en elektrisk Blinklanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa Vragets Stormast, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 30 m NNE. for Vraget.*Kort* Nr. 160 og 140.**1636. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Havn. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1369 1944 udgaar. Nr. 37/1560 1945.*Position.* Svendborg Havn: c. 55° 03',4 N. 10° 37',3 E.*Detaller.* Vraget af tysk Damper *Sauger*, der var sunket ved SE.-Enden af Kajen ved Boghvede- og Havremøllen i Svendborg Havn E.-lige Del, er fjernet.**1637. (P). Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Rinkenæs. Fyr ommales.***Position.* 54° 53' 24" N. 9° 34' 51" N.*Detaller.* Rinkenæs Forfyr vil i Løbet af den nærmeste Tid blive malet hvidt med et c. 1,45 m bredt, rødt Bælte.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 155. Fyr-Fort. Nr. 628 b.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**1638. Danmark. Isefjord. Yderbredning. Skydeøvelser.**1. *Tidspunkt.* 12.—14. September incl. 1945, Kl. 0800—1700.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa ovennævnte Tider afholdes Skydeøvelser i et Omraade, der begrænses af Breddeparallelerne 55° 52',5 N. og 55° 53',0 N. samt af Meridianerne 11° 49' E. og 11° 52' E.

Sikkerhedshøjde: 50 m.

2. *Tidspunkt.* 18.—21. September incl. 1945, Kl. 0800—2100.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa ovennævnte Tider afholdes Skydeøvelser i et Omraade, der begrænses af Breddeparallelerne 55° 55' N. og 55° 49',5 N. samt af Meridianen 11° 50' E. og *Horns Herred W.-Kyst*.

Sikkerhedshøjde: 2100 m.

3. Under samtlige Skydninger er Ophold og Sejlads i de ovennævnte Skydeomraader forbudt.

Naar Fartøjer ad Tvangsrute 46 c skal passere Skydefelterne, indstilles Skydningerne.

(Marineministeriet, den 4. September 1945.)

1639. Danmark. Kattegat. Rute 34. Hesselø SSE. Lys- og Fløjtetønde udlagt.*Position.* c. 56° 09',0 N. 11° 45',0 E.*Detaller.* En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, mærket 5, der viser hvidt Et-Blink hver 15^s, er udlagt paa ovennævnte Plads i Rute 46's Tilslutningspunkt til Rute 34.

Den tidligere udlagte Lysspirtønde Rute 34, Pkt. 3 er inddraget.

Kort Nr. 103, 102, 100, 125 og 180. Rutekort 103 og 100.**1640. Danmark. Kattegat. Rute 34. Schultz's Grund E. Lys- og Fløjtetønde udlagt.***Position.* c. 56° 09',0 N. 11° 15',0 E.*Detaller.* En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, mærket 2, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 7½^s, Lys 5^s, Mørke 2½^s, er udlagt paa ovennævnte Plads (Tilslutningspunkt til Rute 36).*Kort* Nr. 103, 102, 100, 125 og 180. Rutekort 103 og 100.

1641. Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Lystønde atter tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/1021 1945 udgaar.*Position.* c. 56° 05',0 N. 11° 09',2 E.*Detaller.* Den E.-lige Lystønde ved Gennemsejlingsaabningen ved Netspærringen W. for *Sjællands Rev*, er atter tændt.**1642. Danmark. Kattegat. Rute 28. Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde udlagt.***Position.* c. 55° 58',2 N. 11° 00',7 E.*Detaller.* En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, mærket 22, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s, er udlagt paa ovennævnte Plads. Lysspirtønden, der var udlagt paa samme Sted, er inddraget.*Kort* Nr. 103, 102, 100, 125 og 180. Rutekort 103 og 100.**1643. Danmark. Kattegat. Rute 28 d. Marthe Flak SW. Lystønde udlagt.***Position.* c. 56° 00',0 N. 10° 49',0 E.*Detaller.* En rødmalet Lystønde, mærket 3, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s, Lys 1,5^s, Mørke 3,5^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.*Kort* Nr. 112, 103, 102 og 100. Rutekort 103 og 100.

(Nav. Warn. Nr. 78, 10. September 1945.)

1644. Danmark. Kattegat. Marthe Flak. Sømærke genudlagt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 1/3 1945.*Position.* c. 56° 00',0 N. 10° 51',3 E.*Detaller.* *Marthe Flak* røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste er atter udlagt paa Station. Den midlertidigt paa Pladsen udlagte rødmaledede Lystønde er inddraget.**1645. Danmark. Kattegat. Fornæs—Anholt. Kabel udlægges.***Positioner.* a) 56° 26' (45") N. 10° 57' (45") E.

b) 56° 42' (51") N. 11° 31' (06") E.

Detaller. Udlægning af et Kabel mellem *Fornæs* og *Anholt* er paabegyndt. Kablet vil gaa fra ovennævnte Position a), c. 300 m N. for *Fornæs Fyr*, i Retning c. 49° til Position b), umiddelbart S. for *Anholt* Havn. Arbejdet forventes at være afsluttet inden Midten af September 1945.*Kort* Nr. 102 og 100.

(Post- og Telegrafvæsenet. den 5. September 1945.)

1646. Annulleret.**1647. Danmark. Kattegat. Fornæs NNE. 1/2 E. Vrag.***Position.* c. 56° 36',0 N. 11° 06',5 E., c. 10 1/2 Sm 28° fra *Fornæs Fyr*.*Detaller.* Vraget af Sandpumperen *Holger af København* er fundet paa ovennævnte Plads. Vragets Mast rager c. 3 m op over Vandet.**1648. Danmark. Kattegat. Rute 38. Anholt NW. t. W. Lys- og Fløjtetønde udlagt.***Position.* c. 56° 50',7 N. 11° 11',0 E.*Detaller.* En rødmalet Lys- og Fløjtetønde, mærket 31, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7,5^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.*Kort* Nr. 102 og 100. Rutekort 100.

(Nav. Warn. Nr. 71, 7. September 1945.)

1649. Danmark. Kattegat. Frederikshavn Anduvning. Vrag afmærket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 17/830 1945.*Position.* c. 57° 25' (08") N. 10° 35' (30") E.*Detaller.* Vraget af Dampskibet *Neukuhr* paa ovennævnte Plads er afmærket med en elektrisk Blinklanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa den højeste Del af Vragets Kommandobro.*Kort* Nr. 101 og 100. Rutekort 100.

1650. Danmark. Kattegat. Frederikshavns Havn SSE. Vrag afmærket.*Tidligere E. f. S.* Nr. 24/997 1945.*Position.* 57° 25' (29") N. 10° 33' (44") E., c. 1000 m 156° fra *Frederikshavn S.-lige Havnefyrr.**Detaller.* Vraget af Vandbaaden *Gisela*, der er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en grønmalet Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hver 1^m, udlagt c. 100 m NE. for Vraget.*Kort* Nr. 101 og 100. Rutekort 100.**1651. Danmark. Kattegat. Skagens Rev NE. Afmærkning forandret.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/3 og 36/1522 1945, Punkt 5.*Positioner.* *Skagens Rev Fyrskib:* 57° 46' (22") N. 10° 43' (43") E.*Skagens Rev NE.* røde 3-Kost: c. 57° 45',4 N. 10° 42',8 E.*Detaller.* 1. *Skagens Rev Fyrskib* er atter udlagt paa Station.2. *Skagens Rev NE.* røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste er genudlagt.

3. Den paa Pladsen for det i Pkt. 2 nævnte Sømærke midlertidigt udlagte Lystønde er inddraget.

1652. (T). Danmark. Limfjorden. Nykøbing paa Mors. Dybde i Indsejling midlertidigt aftaget.*Position.* c. 56° 47',7 N. 8° 52',1 E.*Detaller.* Paa Grund af Tilsanding i den gravede Rende, der fører til *Nykøbing paa Mors*, kan der for Tiden kun regnes med 4,0 m Dybde i Indløbet til Havnen Oprensning vil snarest blive foretaget.**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1653. Skotland. Norgesruten. Lystønder udlagt.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Lystønder er nu yderligere udlagt:

<i>C. D.</i> ,	sortmalet, visende rødt Et-Blink hver 6 ^s ,	paa 56° 51' 00" N. 2° 02' 30" E.
<i>D. E.</i> ,	— — rødt Et-Blink hver 12 ^s ,	paa 57° 12' 30" N. 3° 00' 00" E.
<i>E. F.</i> ,	— — rødt Et-Blink hver 18 ^s ,	paa 57° 32' 30" N. 3° 51' 00" E.

(N. t. M. Naveam Nr. 211. London 1945.)

1654. Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sømærke flyttet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1598 1945.*Ny Position.* 55° 26' 09" N. 8° 15' 35" E.*Detaller.* Den røde Spidstønde, mærket *II*, ved S.-Siden af den gravede Rende over *Graadyb Barre*, er flyttet c. 200 m mod NW. og er nu udlagt i 7,1 m Vand paa ovennævnte Plads.*Kort* Nr. 95, 94 og 93.**1655. Tyskland. Elben—Jade.***Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1601 1945.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedennævnte Rute er oprettet. Bredden af Sejlrenden er 1 Sm. Rutens Midterlinie gaar gennem følgende Lystønder: *J E 4*, *J E 6*, *J E 7* og *J E 9*.

Lystønderne skal holdes om Bagbord.

(N. t. M. Naveam Nr. 215. London 1945.)

1656. Tyskland. Weser. Bremerhaven Anduvning. Vrag og Skibsfartshindring.*Position.* a. 53° 51' 15" N. 8° 06' 30" E.

b. 53° 51' 42" N. 8° 05' 00" E.

c. 53° 52' 03" N. 8° 06' 57" E.

d. *Roter Sand Fyr.* 53° 51' N. 8° 05" E.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser a, b, og c findes Vrag. En Skibsfartshindring med 8,8 m Vand findes 200 m 77° fra *Roter Sand Fyr* (d).

Ved Vragene a—c er udlagt følgende Vragafmærkning:

Ved Position a: en grøn Spidstønde.

— — b: en grøn Tønde med hvid Topbetegnelse, E. for Vraget.

— — en grøn Tønde med hvid Topbetegnelse, W. for Vraget.

(N. t. M. Naveam Nr. 194. London 1945.)

1657. Tyskland. Jade Anduvning. Vrag og Vragafmærkning.

1. *Position.* a. 53° 50' 54" N. 7° 48' 24" E.

b. 53° 50' 30" N. 7° 51' 06" E.

c. 53° 49' 12" N. 7° 56' 15" E.

d. 53° 48' 54" N. 7° 57' 00" E.

e. 53° 44' 16" N. 8° 03' 33" E.

Detaller Paa ovennævnte Pladser findes sunkne Vrag.

2. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Nedennævnte Lystønder er udlagt ved de ovennævnte Vrag, som følger:

a. Tæt N. for Vraget (1 a) grønmalet Lystønde med N.-Topbetegnelse, visende grønt Lys med En-Formørkelser hver 4^s.

b. — S. — (1 b) grønmalet Lystønde med S.-Topbetegnelse, visende grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fire-Formørkelser hver 16^s.

c. Tæt S. for Vraget (1 c) } grønmalet Lystønde med S.-Topbetegnelse, visende

d. — S. — (1 d) } grønt Lys med En-Formørkelse hver 4^s.

e. — W. — (1 e) grønmalet Lystønde med W.-Topbetegnelse, visende grønt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 10^s.

(N. t. M. Nr. 2369. London 1945.)

1658. Tyskland. Jade Anduvning. Oplysning om Fyr og Lystønder.

1. *Position.* c. 53° 51' 50" N. 7° 56' 30" E.

Detaller. *Aussen Jade Fyr*skib er inddraget.

2. *Position.* *Wangerooge Fyr:* c. 53° 47' 25" N. 7° 54' 00" E.

Detaller. Nedennævnte Lys- og Klokketønde (a) og Lystønder (b—h) er udlagt, som følger:

Nr. Retning og Afstand fra *Wangerooge Fyr.*

Beskrivelse.

a) *A.* 2,42 Sm 338½° rødmalet, visende hvidt Gruppeblink, Tre-Blink hver 16^s.

b) *2.* 2,28 Sm 22½° sortmalet, visende rødt Et-Blink hver 6^s.

c) *4.* 2,59 Sm 59½° sortmalet, visende rødt Et-Blink hver 6^s.

d) *6.* 3,89 Sm 81½° sortmalet, visende rødt Et-Blink hver 6^s.

e) *D.* 2,32 Sm 63° rødmalet, visende hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s.

f) *G.* 4,19 Sm 89½° rødmalet, visende hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4^s.

g) *J.* 5,19 Sm 108° rødmalet, visende hvidt Lys med En-Formørkelse hver 4^s.

h) *F.* 3,98 Sm 322½° sortmalet, visende hvidt Gruppeblink, To-Blink hver 18^s.

3. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Følgende Lystønder med vedføjet Afstand og Pejling fra *Wangerooge Fyr* (2) er inddraget:

a) Lystønde Nr. 2 — 2,30 Sm 23°.

b) — — 4 — 2,61 Sm 59½°.

c) — — 6 — 3,84 Sm 82½°.

d) — — 7 — 4,45 Sm 87½°.

e) — — *D* — 2,33 Sm 62°.

4. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Lys- og Klokketønden *A*, der var udlagt c. 2,82 Sm 339½° fra *Wangerooge Fyr* (2), og Lys- og Klokketønden *G*, 4,19 Sm 89½° fra samme Fyr, er inddraget.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2405. London 1945.)

1659. Tyskland. Jade—Hubert Gat. Kystrute oprettet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1459 1945.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Sejlrendens Bredde er 1 Sm. Midterlinien gaar gennem følgende Lystønder:
J. E. 10, J. E. 11, J. E. 12, J. E. 13, J. E. 14, J. E. 15, J. E. 16, J. E. 17, J. E. 18,
J. E. 19, J. E. 20, J. E. 21, H. G.

Lystønderne skal holdes om Bagbord.

(N. t. M. Naveam Nr. 212. London 1945.)

1660. Tyskland. Jade. Sejlroute oprettet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1535 1945.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedennævnte Rute er oprettet. Sejlrendens Bredde er 1 Sm fra Fyrskibet *P 15* til Lystønden *J. E. 10*, derefter 0,3 Sm til *Wilhelmshaven*.

Rutens Midterlinie gaar gennem følgende Punkter:

Fyrskibet *P 15*.Lystønden *J. E. 9*. 53° 52' 48" N. 7° 50' 09" E.— *J. E. 10*. 53° 51' 13" N. 7° 49' 48" E.— *F*.

samt Punkterne:

53° 47' 21" N. 8° 02' 06" E.

53° 39' 51" N. 8° 05' 24" E.

53° 37' 54" N. 8° 08' 54" E.

53° 35' 20" N. 8° 10' 46" E.

J. E. 9 er en rødmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s.*J. E. 10* er en rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 8^s.

Lystønderne skal holdes om Bagbord.

(N. t. M. Naveam Nr. 214. London 1945.)

1661. Tyskland. Ems.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Ruter er oprettet:1. *Emden Anduvning.*

Sejlrendens Bredde: 0,4 Sm.

Rutens Midterlinie gaar gennem følgende Punkter:

Hubert Gat Lystønde.

Positionen 53° 34' 48" N. 6° 14' 30" E.

— 53° 34' 48" N. 6° 26' 00" E.

Derfra til *Emden* via *Ranzdel Gat*, *Duke Gat* eller *Emshorn Fahrwasser* og *Ostfriesisches Gatje*.

Sejlløbets Bredde angives af de udlagte Tønder.

2. *Delfzijl Anduvning.*Fra *E. J. Lystønde* i *Emden* Anduvningsrute til *Paapsand S. Lystønde*. Sejlløbets Bredde: 139 m. *E. J. Lystønde* skal tages om Bagbord og *Paapsand S. Lystønde* om Styrbord. Fra sidstnævnte Lystønde styres via *Delfzijl S. Anduvningsrute*. Sejlløbets Bredde angives ved de udlagte Tønder.

3. I følgende Ruter er udlagt Miner, hvorfor de under ingen Omstændigheder maa benyttes:

a. *West-Ems*.b. N.-lige Indsejling til *Delfzijl* gennem *Bocht van Watum*.e. *Ems* Floden over *Emden* Dok Indløb.

(N. t. M. Naveam Nr. 216. London 1945.)

1662. Holland. Hook of Holland Anduvning. Oplysning om Sømærker.*Position.* 52° 00' 05" N. 4° 00' 54" E.*Detaller.* 1. En rødmalet Spidstønde med en Kugle som Topbetegnelse er udlagt paa ovennævnte Plads.

2. Lys- og Fløjtetønden, der var udlagt c. 0,6 Sm 282° fra den ovennævnte Spidstønde, er inddraget.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2320. London 1945.)

1663. Holland NW.-Kyst. Lystønder udlagt.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende rødmaledede Lystønder er udlagt paa vedføjede Pladser:

<i>S. T. 1.</i> Spidstønde (hvidt Et-Blink hver 20 ^s .)	— 53° 51' 12" N. 3° 42' 00" E.
<i>S. T. 2.</i> Stumptønde (hvidt Et-Blink hver 5 ^s .)	— 53° 41' 54" N. 3° 52' 12" E.
<i>S. T. 3.</i> Spidstønde (hvidt Et-Blink hver 15 ^s .)	— 53° 32' 36" N. 4° 02' 24" E.
<i>S. T. 4.</i> Stumptønde (hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .)	— 53° 23' 18" N. 4° 12' 36" E.
<i>S. T. 5.</i> Spidstønde (hvidt Et-Blink hver 2½ ^s .)	— 53° 14' 00" N. 4° 22' 48" E.
<i>M. G.</i> Kugleformet Tønde (hvidt Et-Blink hver 15 ^s .)	— 53° 05' 00" N. 4° 31' 36" E.

(N. t. M. Naveam Nr. 190. London 1945.)

1664. Holland. Nieuwe Sluis og Koopmanshaven. Fyr forandret.1. *Position.* c. 51° 24' 25" N. 3° 30' 20" E.*Detaller.* *Nieuwe Sluis* Fyr er forandret, saaledes at det nu lyser hele Horisonten rundt.2. *Position.* c. 51° 26' 25" N. 3° 34' 30" E.*Detaller.* Fyret ved Indløbet til *Koopmanshaven* er forandret, saa det nu viser hvidt og rødt Et-Blink hver 2½^s. Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt og 8 Sm for rødt Lys.

(N. t. M. Nr. 2416. London 1945.)

1665. Holland. Wester Schelde. Fyr slukkede.*Positioner.* a. *Nieuwe Sluis* hvide Blinkfyr.c. 51° 24' 30" N.
3° 31' 15" E.b. *Breskens* E.-lige og W.-lige Bølgebryder Fyr. c. 51° 24' 05" N.
3° 34' 05" E.c. *Flushing* røde Luftblinkfyr. c. 51° 27' 45" N.
3° 35' 25" E.d. *Kaapduinen* Ledefyr. c. 51° 28' 35" N.
3° 31' 00" E.e. *Zoutelande* faste, røde Fyr. c. 51° 30' 20" N.
3° 28' 30" E.d. *Zuiderhoofd* Fyr med Formørkelser. c. 51° 31' 30" N.
3° 26' 00" E.e. *Westkapelle* Blinkfyr. 51° 31' 45" N.
3° 26' 45" E.d. *Noorderhoofd* faste Fyr. 51° 32' 30" N.
3° 26' 15" E.*Detaller.* Ovennævnte Fyr er slukket.

(N. t. M. Nr. 2416. London 1945.)

1666. Belgien. Zeebrugge Anduvning. Oplysning om Lystønder.*Position.* *Bol van Heyst* S. 51° 23' 24" N. 3° 12' 36" E.*Detaller.* 1. En sortmalet Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.2. Lystønden, der var udlagt c. 3,8 Sm 70° fra ovennævnte Plads, er ombyttet med en sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 20^s.

(N. t. M. Nr. 2322. London 1945.)

1667. Belgien. Ostende Anduvning. Oplysning om Vrag og Vragafmærkning.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* 1. Paa nedennævnte Pladser findes Vrag:

a. 51° 22' 56" N. 2° 47' 09" E. To Master rager op over Vandet.

b. 51° 24' 28" N. 2° 48' 18" E. En Mast rager op over Vandet.

c. 51° 21' 40" N. 2° 50' 26" E. To Master rager op over Vandet.

d. 51° 24' 16" N. 2° 53' 06" E. To Master rager op over Vandet.

e. 51° 25' 41" N. 2° 54' 32" E. Dybden over Vraget: 10,4 m.

2. Følgende Lystønder er udlagt i Nærheden af ovennævnte Vrag:

a. 0,15 Sm 170° fra det under 1 a anførte Vrag: En grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.

- b. 0,3 Sm 315° fra det under l b anførte Vrag: En grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s.
 - c. 0,1 Sm 160° fra det under l b anførte Vrag: En grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.
 - d. 0,2 Sm 8° fra det under l c anførte Vrag: En grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s.
 - e. Tæt E. for det under l d anførte Vrag: En grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s.
 - f. Tæt N. for det under l e anførte Vrag: En grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s.
3. Følgende Vrag er fjernet og Vraglystønderne, der var udlagt ved disse Vrag, er inddraget.
- a. Vraget, der var sunket c. 0,4 Sm 102½° fra det under l a nævnte Vrag.
 - b. Vraget, der var sunket c. 0,3 Sm 217° fra det under l b nævnte Vrag.
 - c. Vraget der var sunket c. 0,6 Sm 132° fra det under l c nævnte Vrag.
 - d. Vraget, der var sunket tæt ved det under l d nævnte Vrag.
 - e. Vraget, der var sunket 0,75 Sm 225° fra det under l e nævnte Vrag.
 - f. Vraget, der var sunket paa Pladsen c. 51° 24' N. 2° 53½' E.
4. Dybden over det paa Pladsen 51° 24¾' N. 3° 20½' E. sunkne Vrag er 9,1 m.
5. Lys- og Klokketønden, der var udlagt paa Pladsen c. 51° 21½' N. 3° 09½' E., er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2323. London 1945.)

1668. Belgien. La Panne—Walcheren. Fyr nedlagt.

- Position.*
- a. *La Panne* Fyr: 51° 06' 00" N. 2° 35' 00" E.
 - b. *La Panne* Luftfyr: c. 0,5 Sm 125° fra a.
 - c. Fyret paa *Nieuport* W.-lige Bølgebryder: 51° 09' 00" N. 2° 43' 00" E.
 - d. Fyret paa *Nieuport* E.-lige Bølgebryder: c. 0,15 Sm 60° fra c.
 - e. De røde og grønne, faste Fyr i *Nieuport* Havn: c. 0,12 Sm 127° fra c.
 - f. Fyret paa *Blankenbergh* W.-lige Bølgebryder: 51° 19' 00" N. 3° 06' 30" E.
 - g. Fyret paa *Blankenbergh* E.-lige Bølgebryder: c. 0,1 Sm 85° fra f.
 - h. Fyret paa *Zeebrugge* Molehoved: 51° 20' 50" N. 3° 12' 15" E.
 - i. To grønne og to røde, faste Fyr paa *Molen S.* for h.
 - j. Luftfyr: 51° 09' 30" N. 3° 15' 00" E.

Detaller. Ovennævnte Fyr er nedlagt, og Taagesignalerne, der blev givet fra Fyrene paa Pladserne: c, d, g og h, er ophørt.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 2416. London 1945.)

1669. Belgien. Oost Dyck (Clif d'Islande) Banke. Lystønde udlagt.

Position. 51° 21' 36" N. 2° 31' 00" E.

Detaller. En rødmalet Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10^s, er udlagt paa ovennævnte Plads paa N.-Enden af *Oost Dyck Banke*.

(N. t. M. Nr. 2324. London 1945.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1670. Frankrig. Boulogne Anduvning. Lystønde udlagt.**

Position. Fyret paa det yderste af S.-lige Bølgebryder: c. 55° 44' 30" N. 1° 34' 05" E.

Detaller. En sortmalet Lystønde *P. B. 6*, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, er udlagt 0,7 Sm 270° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 2429. London 1945.)

1671. Frankrig. Roches Douvres. Midlertidigt Fyr tændt.

Position. *Roches Douvres* 49° 06',5 N. 2° 48',8 W.

Detaller. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6^s, Blink 1,5^s, Mørke 4,5^s, er tændt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 11 Sm.

Fyret er tændt paa Toppen af et Træstillads paa Fyrtaarnets Plads.

(A. a. N. Nr. 1817. Paris 1945.)

1672. England. Plymouth Sund. Oplysning om Fyr og Lystønder.

1. *Position.* c. 50° 20' 30" N. 4° 07' 25" W.
Detaller. a. Fyret paa NW.-Enden af *Staddon Heights wall* paa ovennævnte Plads er nedlagt.
b. Fyret, der var beliggende 0,5 Sm 44° fra ovennævnte Fyr, er nedlagt.
2. *Position.* Forfyret i *Cawsand Bay* Ledefyrline: c. 50° 19' 50" N. 4° 12' 00" W.
Bagfyret c. 213 m 280½° fra Forfyret.
Detaller. Ledefyrene er nedlagt.
3. *Position.* *Maker Fyr:* c. 50° 20' 30" N. 4° 10' 50" W.
Detaller. Lystønderne, der var udlagt 896 m 147° fra *Maker Fyr* samt Lystønden *South Cawsand*, 1554 m 166° fra samme Fyr, er inddraget.
Tønden, der var udlagt c. 670 m 141° fra *Maker Fyr*, er inddraget.
4. *Position.* c. 1000 m 113° fra *Maker Fyr.*
Detaller. En rød- og hvidternet Lystønde, som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15^s, er udlagt paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 2414. London 1945.)

1673. England. Firth of Clyde. Sejladsforskrifter.*Position.* Se nedenfor.

- Detaller.* 1. Skibe, som ankommer til eller forlader *Firth of Clyde*, maa kun benytte det 0,5 Sm brede Sejlløb, hvis Midterlinie gaar gennem følgende Punkter:
- a. 55° 00' 00" N. 5° 20' 45" W.
 - b. 55° 19' 30" N. 4° 53' 48" W.
 - c. 55° 31' 36" N. 4° 47' 30" W.
 - d. 55° 42' 00" N. 4° 59' 06" W.
- Fra *Position d* kan Sejladsen fortsættes ind paa *Clyde Floden*.
2. Signal for Lods sættes ud for *Cloch Point*, og Lodsens tages om Bord ud for *Kemrock Point*.
 3. Skibe, der er bestemt til Havne paa Fjordens E.-Side, forlader Ruten, naar de er ud for Havnen, og fortsætter direkte til denne.

(N. t. M. Naveam Nr. 179. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1674. Frankrig. Gironde Anduvning. Sejladsforskrifter.***Position.* 45° 39' 42" N. 1° 50' 00" W.*Detaller.* Skibe, som er bestemt til *Gironde*, skal underrette *Marine Bordeaux* 24 Timer inden Ankomst til ovennævnte Plads, hvor der findes Lods.

(A. a. N. Nr. 1833. Paris 1945.)

1675. Marokko W.-Kyst. Fdala Anduvning. Grund.*Position.* 33° 45' 07" N. 7° 23' 00" W.*Detaller.* En Grund med 6,9 m Vand findes paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 2321. London 1945.)

1676. Afrika W.-Kyst. Kap Sierra Leone. Afmærkning forandret.*Position.* *Kap Sierra Leone Fyr:* c. 8° 29' 45" N. 13° 17' 40" W.

- Detaller.* 1. En Lystønde er udlagt paa Pladsen 0,9 Sm 50½° fra ovennævnte Fyr, c. 0,1 Sm 16° fra dens tidligere *Position*.
2. Lystønden, der er udlagt c. 1,2 Sm 287° fra ovennævnte Fyr, viser nu hvidt Et-Blink hver 10^s.

(N. t. M. Nr. 2282. London 1945.)

1677. Canada. Newfoundland. Great Bank. Grund.*Position.* c. 45° 43' N. 48° 14' W.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads findes en Grund med 12,8 m Vand.

(N. t. M. Nr. 2314. London 1945.)

1678. Canada. New Brunswick. St. John's Harbour. Vrag og Vragafmærkning.

Position. Fyret paa *Courtenay Bay* Bølgebryder: c. 45° 15' 30" N. 66° 02' 45" W.

Detaller. Et Vrag, som er sunket 700 m 234° fra ovennævnte Fyr, er afmærket med en grønmalet Spidstønde, udlagt tæt SW. for Vraget.

(N. t. M. Nr. 2313. London 1945.)

1679. U. S. A. New York Havn Anduvning. Lystønder midlertidigt udlagt.

Positioner. a. 40° 04' 50" N. 73° 31' 45" W.

b. 40° 06' 36" N. 73° 35' 43" W.

c. 40° 08' 30" N. 73° 39' 34" W.

d. 40° 10' 42" N. 73° 42' 40" W.

e. 40° 13' 06" N. 73° 45' 54" W.

f. 40° 16' 44" N. 73° 47' 27" W.

g. 40° 20' 09" N. 73° 48' 54" W.

h. 40° 23' 26" N. 73° 50' 23" W.

i. 40° 26' 46" N. 73° 51' 51" W.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser er midlertidigt udlagt Lystønder malet med sorte og hvide, lodrette Striber. Alle Lystønderne viser hvidt kort-langt, Blink med Undtagelse af Lystønden paa Position e, der viser hvidt Hurtigblink.

Lystønderne paa Positionerne a—d er tillige Fløjtetønder, paa Position e tillige Pauketønde og paa Positionerne f—i tillige Klokketønder.

(N. t. M. Hydrolant Nr. 122. London 1945.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1680. Brasilien E.-Kyst. Porto de Pedras. Fyr flyttet.**

Position. 9° 11' 20" S. 35° 20' 00" W.

Detaller. Fyret, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20^s, er flyttet til ovennævnte Plads, c. 2,1 Sm 207° fra dets tidligere Position.

Flammens Højde: 85 m. Synsvidde: 22 Sm. Fyret er nu bevogtet.

(N. t. M. Nr. 2376. London 1945.)

1681. Colombia W.-Kyst. Bahia Solano. Fyr forandrede.

1. *Position. Punta Solano* Fyr. c. 6° 18' N. 77° 29' W.

Detaller. Fyret viser nu hvidt Et-Blink hver 10^s. Synsvidde: 14 Sm.

2. *Position.* c. 7 Sm 135° fra *Punta Solano* Fyr. Fyret viser nu hvidt Et-Blink hver 4^s. Synsvidde: 8 Sm.

(N. t. M. Nr. 2374. London 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1682. Italien. Adriaterhavet. Bari. Fyr forandret.**

Position. c. 41° 08' 25" N. 16° 50' 50" E.

Detaller. Fyret paa *San Cataldo* Pynt viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s.

(N. t. M. Nr. 2388 (3). London 1945.)

1683. Italien. Adriaterhavet. Tremiti Øerne. Fyr forandret.

Position. 42° 06' 20" N. 15° 28' 50" E.

Detaller. Fyret paa *San Dominos* S.-Ende har nu en Synsvidde af 13 Sm.

Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 48 m.

(N. t. M. Nr. 2389. London 1945.)

1684. Italien. Adriaterhavet. Kap Otranto. Fyr forandret.

1. *Position.* c. 40° 06' 30" N. 18° 31' 30" E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads viser nu hvidt Et-Blink hver 5^s. Flammens

Højde: 60 m. Synsvidde: 20 Sm.

(N. t. M. Nr. 2387. London 1945.)

1685. Italien. Adriaterhavet. Porto di Ortona. Fyr tændt.*Position.* Domkirkens Kuppel: c. 41° 21' 25" N. 14° 24' 20" E.*Detaller.* Paa Fyrtaarnets Plads, c. 427 m 56° fra Domkirkens Kuppel, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s. Flammens Højde: 20 m. Synsvide: 8 Sm.

(N. t. M. Nr. 2276. London 1945.)

1686. Italien. Adriaterhavet. Venedig Bugt. Forbud mod Ankring ophævet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 34/1427 1945 udgaar.*Position.* 44° 54' 40" N. 13° 04' 30" E.*Detaller.* Forbudet mod at ankre i det i ovennævnte E. f. S. anførte Omraade er ophævet.

(N. t. M. Nr. 2433. London 1945.)

1687. Italien. Triest Bugt. Skibsfartshindringer.*Position.* a. 45° 37' 19" N. 13° 17' 19" E.

b. 45° 37' 05" N. 13° 16' 50" E.

c. 45° 36' 16" N. 13° 16' 06" E.

Detaller. Skibsfartshindringer findes paa ovennævnte Pladser. Dybden over Hindringerne er følgende:

Position a: 6,4 m.

— b: 6,4 m.

— c: 4,6 m.

(N. t. M. Nr. 2277. London 1945.)

1688. Dalmatien. Pakleni Kanal. Fyr forandret.*Position.* Kap Pelegrin c. 43° 11' 50" N. 16° 22' 05" E.*Detaller.* Fyret paa Kap Pelegrin viser nu hvidt Et-Blink hver 10 s.

(N. t. M. Nr. 2264. London 1945.)

1689. Grækenland. Saloniki Bugt. Panomi Pynt. Lystønde forandret.*Position.* Panomi Pynt Fyr: c. 40° 22' 30" N. 22° 55' 05" E.*Detaller.* Lystønden, der er udlagt c. 1,45 Sm 195° fra ovennævnte Fyr, er nu sortmalet og cylinderformet med hvid Diamant som Topbetegnelse og viser hvidt Et-Blink hver 3 s.

(N. t. M. Nr. 2278. London 1945.)

1690. Grækenland. Burji Kanalen. Fyr forandret.*Position.* Kap Avlis: c. 38° 24' 20" N. 23° 38' 20" E.*Detaller.* Fyret paa Kap Avlis viser nu hvidt og rødt Lys med En-Formærkelse hver 5 s.

(N. t. M. Nr. 2279. London 1945.)

1691. Rhodos. Rhodos Havn. Skibsfartshindringer.*Position.* Kandia Pynt Fyr: c. 36° 26' 30" N. 28° 14' 25" E.*Detaller.* Skibsfartshindringer findes inden for en Cirkel med Centrum i et Punkt, der ligger 0,15 Sm 134° fra ovennævnte Fyr, og med Radius 40 m.

(N. t. M. Nr. 2280. London 1945.)

1692. Tunis. Jerba. Vrag.*Position.* Ras Turgeuness Fyr. c. 33° 49' 00" N. 11° 02' 30" E.*Detaller.* Vrag findes paa følgende Pladser, angivet ved Afstand og Retning til ovennævnte Fyr.

a. 4,25 Sømil 13°. c. 5,37 Sømil 130°.

b. 7,5 — 47½°. d. 11,8 — 181°.

(N. t. M. Nr. 2417. London 1945.)

1693. Tunis. Kelibia Road og Hammamet Bugt. Vrag.1. *Position.* 36° 49' 30" N. 11° 06' 21" E.*Detaller.* Et Vrag findes paa ovennævnte Plads, 1,3 Sm 223° fra Kelibia Road hvide Fyr med Formærkelser.

2. *Position.* 36° 23' 00" N. 10° 49' 23" E.
Detaller. Et Vrag findes paa ovennævnte Plads i *Hammamet* Bugt.
3. *Position.* 36° 04' 10" N. 10° 29' 21" E.
Detaller. Vraget paa ovennævnte Plads i *Hammamet* Bugt var tidligere rapporteret beliggende c. 0,9 Sm 326° derfra.

(N. t. M. Nr. 2418. London 1945.)

1694. Tunis. Bizerta. Fyr nedlagt.

- Positioner.* a. Bølgebryderens Inderside c. 37° 16',7 N. 9° 53',6 E.
 b. E.-Molens N.-lige Hoved c. 37° 16',4 N. 9° 53',4 E.
 c. N.-Siden af Havneindløbet c. 37° 16',3 N. 9° 52',9 E.
 d. Havneindløbets N.-Kaj c. 37° 15',8 N. 9° 52',1 E.
 e. Havneindløbets S.-Kaj c. 37° 15',7 N. 9° 52',2 E.
 f. *de Sebra* Pynten c. 37° 15',4 N. 9° 51',5 E.

Detaller. Fyrene paa ovennævnte Pladser er nedlagt.

(A. a. N. Nr. 1839. Paris 1945.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**1695. Røde Hav. Zubair Øerne. Centre Peak Ø. Fyr slukket.***Position.* c. 15° 01' 00" N. 42° 09' 30" E.*Detaller.* Fyret paa ovennævnte Plads paa *Centre Peak Ø* er slukket.

(N. t. M. Nr. 2406. London 1945.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**1696. Java N.-Kyst. Surabaya Strædet Anduvning. Vrag.***Positioner.* c. 6° 51' S. 112° 48' E.

c. 6° 52' S. 112° 48' E.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser findes Vrag.

(N. t. M. Nr. 2326. London 1945.)

1697. Australien. Queensland. Lizard Island. Grund.*Position.* *Saddle Island* Fyr: c. 14° 41' 40" S. 145° 26' 45" E.*Detaller.* En Grund rapporteres at ligge i Nærheden af Pladsen: 5,2 Sm 305½° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 2351. London 1945.)

1698. New Zealand. North Island. Bay of Islands. Grund findes ikke.*Position.* *Fraser Rock* Fyr. c. 35° 14' 30" S. 174° 07' 00" E.*Detaller.* Grunden med 11 m Vand, der var rapporteret at ligge 3,35 Sm 62½° fra ovennævnte Fyr, findes ikke.

(N. t. M. Nr. 2338. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1699. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Benyttelsen af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer.***Tidligere E. f. S.* Nr. 30/1238 1945 udgaar.*Detaller.* Trafikministeriet har under den 5. September 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af Lov Nr. 99 af 19. April 1907 om traadløse Telegrafer (Radiotelegrafer) og Lov Nr. 166 af 1. Maj 1923 om traadløse Telefoner (Radiotelefoner) fastsættes herved følgende:

§ 1.

Radiostationer i *danske* og fremmede Skibe eller Luftfartøjer maa paa eller over *dansk* Territorium kun korrespondere med *danske* Radiostationer under Statens Drift, herfra undtages Nød- og Sikkerhedstjenesten.

§ 2.

Følgende Trafik kan ekspederes:

1. Telegrammer (Radiobreve) vedrørende Fartøjets Forhold (MSG-Telegrammer).
 2. Telegrammer (Radiobreve) med privat Indhold.
 3. Telefonsamtaler vedrørende Fartøjets Forhold (MSG.-Samtaler).
 4. Telefonsamtaler med privat Indhold.
- Mellem *danske* Fartøjer og Indlandet er Forretningskorrespondance ligeledes tilladt.

§ 3.

Skibs-Radiosendere maa, naar Skibet befinder sig i *dansk* Havn, kun benyttes til Nødkorrespondance.

§ 4.

Overtrædelse af ovennævnte Bestemmelser vil kunne medføre Straf efter Straffelovens § 104, Pkt. 3.

§ 5.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks og samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 335 af 12. Juli 1945 angaaende Benyttelsen af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer.

1700. Britiske Øer. Fyrværkeri-Signaler.

Detæiller. Nedennævnte Signaler vil fremtidigt blive brugt ved Kysterne af de *britiske* Øer, som følger:

<i>Signal.</i>	<i>Afsender.</i>	<i>Betydning.</i>
1. Røde eller grønne Stjerne- raketter eller Lyskugler.	Fyrskibe og visse iso- lerede Fyr.	At tilkalde Hjælp til Afsenderen eller til et Skib i Nærheden.
2. Lyskugler med a. grønne Stjerner. b. hvide Stjerner.	a. Redningsstationer. b. <i>Coastguard</i> Statio- ner.	a. At samle Mandskabet til Red- ningsbaadene. b. At samle Mandskabet til Ra- ketstationerne og advare Ski- be, som støvner mod Fare.
3. Raketter med hvide Stjerner og/eller hvide Blus.	<i>Coastguard</i> .	At meddele Skibe i Nød, at Hjælp er undervejs.
4. Rødt Blus.	<i>R. N. L. I.</i> Rednings- baade.	At tilkalde Assistance fra Kysten.
5. Grønt Blus, der overgaar til hvidt.	<i>Coastguard</i> , Fyr og Fyrskibe.	At tilbagekalde en <i>R. N. L. I.</i> Redningsbaad.
6. Raketter med hvide Stjerner.	<i>Coastguard</i> Fyr og Fyrskibe.	Til Redningsbaad om at komme nær for at modtage en Med- delelse.
7. Røde romerske Lys. Røde Lysbomber.	Ethvert Skib i Nød.	Nødsignal.

(N. t. M. Nr. 2428. London 1945.)

Tillæg.

I. Østersøen.

1701. Danmark. Rute 1. Gedser Rev S. Fyrskib udlagt. Sømærke inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1561 1945.

Position. c. 54° 25',2 N. 12° 08',7 E.

Detaller. *Gedser Rev* Fyrskib er udlagt paa ovennævnte, midlertidige Plads (Punkt 8 a i Rute 1). Samtidigt er den paa Pladsen liggende Spirtønde inddraget.

Fyrskibet afgiver de for det ordinære *Gedser Rev* Fyrskib fastsatte Signaler, hvad angaar Fyr, Taagesignal og Radiofyr, medens Undervandssignalet er bortfaldet.
Kort Nr. 191, 186, 187, 188, 126 og 180. Rutekort 186 og 188.

1702. Sverige. Sejlanvisning fra svensk Farvand til Bornholm.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Fra 55° 21',4 N. 14° 13',2 E. (*Sandhammarens* Lystønde) styres til Pkt. 1 55° 01',0 N. 14° 26',0 E. (Spirtønde), derfra
- Pkt. 1 a 55° 03',5 N. 14° 34',5 E. og } Rute 52 a.
- Pkt. 2 *Rønne* Anduvningstønde, }
derfra i Fyrlinien til *Rønne* Havn.

Anm. 1. Skibe, der er bestemt til anden Havn paa *Bornholm* end *Rønne*, maa indhente Sejlanvisning herom i *Rønne*.

Anm. 2. I Omraader omkring *Bornholm*, hvor Dybden er mindre end 40 m, bør Skibene saa vidt muligt holde sig mindst 5 Sm fra Land.

(U. f. s. Nr. 33/2156. Stockholm 1945.)

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

1703. Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø SE. Undervandshindring rapporteret.

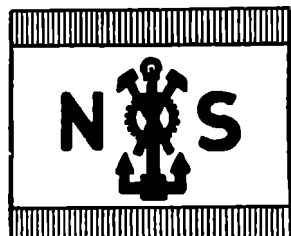
Position. c. 54° 56',7 N. 11° 36',6 E., c. 3,3 Sm 121° fra *Femø Kirke*.

Detaller. En Undervandshindring rapporteres at være observeret paa ovennævnte Plads.

Anm. Paa den paagældende Plads findes det til 7,5 m Dybde nedsprængte Vrag af Motorskibet *Hinrich*.

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 Næstformand	Løbore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen Stevedorekompagniet	
Aalborg Hassing & Drescher	Dispatch
Aarhus Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Esbjerg Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgiverne's Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13770
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT ^{A/s}

(Odense Steel Shipyard Ltd. ^{A/s}.)

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 » »

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN ^{A/s}



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Elnørshp



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlæg W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 36

FREDAG 21. SEPTEMBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

NYT Ø. K.-SKIB FRA NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Det østasiatiske Kompagnis sidste Nybygning, Motorskibet *Malacca*, kom i denne Uge til Frihavnen fra Nakskov Skibsværft. Man regner med, at *Malacca*, der har været til Afmagnetisering, afsejler paa sin Jomfrurejse i Dag — Fredag.

Malacca er i det væsentlige Søsterskib til *Mongolia* og *Manshuria*, der imidlertid begge er bygget hos Burmeister & Wain. Det nye Skib er paa 10,100 Tons d.w., 445 Fod langt og 61 Fod bredt.

STADIG ALVORLIG MINEFARE

Der er stadig en meget betydelig Minefare i vore Farvande, og der er lang Vej hjem, før man kan tale om blot nogenlunde Sikkerhed for Skibsfarten i vore Farvande, oplyser Mariniministeriet og tilføjer, at Situationen fortsat opfordrer til den allerstørste Forsigtighed.

I August Maaned blev der strøget 16 Afstandsminer — magnetiske eller akustiske Miner, der ligger paa Bunden, medens der af de almindelige forankrede Miner sprængtes tre af tysk Oprindelse og tre Sprængbøjer.

Disse Tal viser klart, at Minefaren er til Stede i stort Omfang. Det fremgaar ogsaa af den sørgelige Kendsgerning, at der i det korte Tidsrum af en Maaned forliste ikke mindre end fire danske Skibe som Følge af de magnetiske eller akustiske Miners Virksomhed, nemlig Bornholmerbaaden, Motorskibet *Østbornholm* og Kutterne *Jutlandia*, *Bjørn* og *Elna*.

Ialt er der siden Kapitulationen strøget 25 Afstandsminer, medens en er sprængt paa Land af et Minørhold, og i samme Tidsrum er otte Skibe gaaet ned, nemlig de fire nævnte og fire andre, hvoriblandt var Redningsdamperen *Vesterhavet* og Det Forenedes *Esbjerg*. Desuden har et Skib bragt en Mine til Eksplosion uden selv at lide Skade.

Af Minerne er 12 strøget i Østersøen, hvoraf alene 9 Sydøst for Stevns i Tvangsruten, 9 blev strøget i Kattegat, og 4 i Øresund. Minestrygningsarbejdet skrider godt fremad, og man arbejder i Øjeblikket paa at stryge Tvangsruterne i 400 Meters Bredde, og endvidere er man adskillige Steder ved at udvide Ruterne for at skabe større Sikkerhed.

»CONFERENCEN«S FØRSTE EKSEKUTIVMØDE

Eksekutivkomiteen for »Baltic and International Maritime Conference« har i den forløbne Uge været samlet til et Møde i Stockholm — det første siden 1939. Mødet havde udelukkende forberedende Karakter. Tilstede ved Mødet var Direktør *H. Steuch* og fra dansk Side deltog endvidere Skibsrederne *L. R. Schmith*, *Hans P. Carl*, *A. Kampen* og *A. Møller*.

»DANSBORG«S TEKNISKE DETAILLER

Fra Burmeister & Wain har *Dansk Søfarts Tidende* modtaget en Række nærmere Enkeltheder om Motorskibet *Dansborg*, som Værftet har bygget til C. K. Hansens Rederi.

M/S »Dansborg« er et Lastmotorskib med fire store Lastrum og Højtank. Det er paa 4,984 Brutto Register Tons, Displacement 12,560 Tons og Deadweight 8,920 Tons. Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde 415,0 Fod, Bredde 56,0 Fod, Dybde 28,8 Fod og Dybgang lastet 25,7 Fod.

Alt Dæksmaskineri for Lossegrejer, Ankerspil og Styremaskine er elektrisk drevet. Foruden de almindelige 5 Tons Bomme har Skibet en 15 Tons Bom for svært Gods.

Apteringen for Mandskabet er indrettet agter, udelukkende med 1-Mandskamre samt med Messer for Maskinpersonale og Sømand. Officerskamrene er beliggende midtskibs med et Kammer for hver Officer. Paa Baadedækket findes moderne udstyrede Kamre for 6 Passagerer, Spisesalon og Kaptajnskamre. Bestik- og Radiorummet paa Kommandobroen er udstyret med Radiosender og Pejleapparat samt Ekkolod. Provirantrummet under Huset midtskibs er forsynet med Kølerum for Kød og Grøntsager, og endvidere er der Rum for almindelig Proviant. For Brandslukning er der indrettet et CO₂-Anlæg med Ledning til hvert Lastrum.

I Skibet er installeret en direkte-omstyrbar, enkeltvirkende, 8-cylindret, 2-takts, indelukket, tryksmurt Krydshoved Dieselmotor, Type 862-VTF₂115 med Trykforstøvning, Cylinderdiameter 620 mm, Slaglængde 1150 mm, i Stand til at udvikle 4800 I. H. K. svaerende til ca. 3900 E. H. K. ved 120 Omdrejninger pr. Minut. Denne Hovedmotor var i Stand til at give Skibet en Fart af ca. 13 Knob paa Prøveturen.

Endvidere er der installeret tre 3-cylindrede Hjælpe-Dieselmotorer af B & W's ikke-omstyrbare, enkeltvirkende, 4-takts, indelukkede, tryksmurte Trunktype 325-MTH-40 med Trykforstøvning, hver direkte koblet til en Dynamo paa 100 Kw ved 220 Volts Spænding og 425 Omdrejninger pr. Minut.

MARIANNE TOFTS FORLIS KRÆVEDE 10 DØDS-OFRE

Skibsreder *Ove Toft*, Dampskibsselskabet *Jutlandia*, har fra England modtaget Meddelelse om, at Damperen *Marianne Toft* Natten mellem Tirsdag og Onsdag i sidste Uge er gaaet ned efter Kollision med den amerikanske Damper *Cornelius Ford*. Dette Forlis kostede ti danske Søfolk Livet.

Rederiet har udsendt følgende Meddelelse:

— Dampskibsselskabet *Jutlandia* beklager dybt at maatte meddele, at dets Damper *Marianne Toft* paa Rejse fra Oxelösund til Barrow in Furness Onsdag den 12. September Kl. 0,20 efter Kollision med den amerikanske Damper *Cornelius Ford* i stærk Taage er sunket i det irske Hav ved Checkenrock ved Isle of Man, hvorved følgende Medlemmer af Besætningen savnes:

Kaptajn *A. Eriksen*, Niels Finsens Allé 94, Søborg, 2. Maskinmester *F. Christensen*, Margrethevej 2, Køge, Hovmester *P. F. Olsen*, Julius Blomsgade 4, København, Kok *A. V. Christensen*, Rørholmegade 13, København, Baadsmand *S. Andreasen*, Nyborg, Letmatros *L. F. Nielsen*, Ellegaardsvænget 29, Gentofte, Fyrbøder *G. Jensen Worm*, Baggensengade 42, København, Fyrbøder *K. H. Andersen*, Gladsaksevej 28, Søborg, Kullempere *H. E. Westerlund Petersen*, Højby, og Messedreng *K. Andersen*, Grenaa.

Følgende Medlemmer af *Marianne Tofts* Besætning er blevet reddet og landsat paa Isle of Man:

Maskinchef *Otto Sørensen*, Maskinassistent *J. Ejby Hansen*, Donkeymand *Koogi*, 1. Styrmand *J. C. Chri-*

stensen, 2. Styrmand K. T. Holm, Matroserne C. Christensen, S. G. Christensen og J. Thomsen, Letmatros A. K. Pedersen og Jungmand A. C. Schories.

HANSA-SKIBENE PAA DAGSORDENEN I LONDON

Nationaltidendes London-Korrespondent meddeler: Det for Danmark saa yderst vigtige Spørgsmaal om Hansa-Skibenes Fremtid er for Tiden Genstand for Drøftelser mellem den danske og den engelske Regering. Det er bl. a. om dette Problem, at den danske Delegation, der bestaar af Minister *Wærum*, Afdelingschef *Villadsen* og Sekretær i Udenrigsministeriet *Winge* paa den danske Regerings Vegne i disse Dage forhandler med det britiske Krigstransportministerium.

I det indviklede Kompleks af juridiske og tekniske Spørgsmaal i Forbindelse med Hansa-Skibene er Problemet, om de Skibe, som paa tysk Ordre er bygget paa danske Værfter og betalt over Nationalbankens Clearingkonto, skal kunne betragtes som allieret Krigsbytte, eller om der kan findes en Form, hvorunder Skibene kan indgaa i den danske Handelsflaade.

Saa vidt man kan forstaa, omfatter Forhandlingerne ikke blot færdige Hansa-Skibe, men ogsaa Skibe, hvortil Kølen var lagt, eller som var under Bygning ved Krigens Ophør i Europa.

FYR- OG VAGERVÆSENET OVERTAGER TYSK VAGERSKIB

Siden *Absalons* Forlis har Fyr- og Vagervæsenet lidt under en alvorlig Mangel paa Skibsmateriel, ikke mindst nu, hvor der stilles saa store Krav til Afmærkningen. Denne Mangel er nu i nogen Grad afhjulpet, ikke mindst takket være Nybygningen *H. V. Ravn*, men ogsaa fordi de engelske Flaadeautoriteter har stillet et tysk Kabel- og Vagerskib til Disposition for vort Fyrvæsen.

Det drejer sig om den tidligere tyske Damper *Minzen*, der er omdøbt til *Zeus*. Skibet ligger for Tiden ved Orlogsværftet, men allerede om nogle Dage vil det kunne indsættes i Farten for Fyr- og Vagervæsenet. Det er et forholdsvis nyt Skib, og selv om det ikke er bygget af de bedste Materialer, vil det dog indtil videre kunne gøre god Fyldest.

KULLENE FRA POLEN

Pol-Kul, Organisation, som skal varetage vore Indkøb af Kul i Polen, har nu opnaaet Indrejse- og Opholdstilladelse for en Repræsentant i Polen. Det er Mening, at han skal bo i Gdynia og arbejde for at fremme Eksporten til Danmark mest muligt. Som bekendt har Polen lovet at gøre, hvad der er muligt, for at vi kan faa 200,000 Tons Kul inden Jul og yderligere 400,000 Tons inden Maj næste Aar.

Størsteparten af Kullene skal transporteres hjem paa Smaaskibe. Det sker særligt af Hensyn til de vanskelige Besejlingsforhold, der stadig er ved mange polske Havne.

Det var Mening, at Danmark selv skulde have leveret Jernbanevogne til Transporten i Polen, men dette Krav er nu blevet frafaldet, efter at man har forklaret, at der umuligt kan undværes danske Jernbanevogne. Der er nemlig Brug for flere Vogne, end der er til Raadighed til Transport af indenlandsk Brændsel.

Hvornaar Hjemtransporten kan begynde, vides der endnu intet afgjort om, men man maa haabe, at det ikke varer saa længe. Filmed er vor Tildeling Vest fra jo skaaret ned i September Maaned i Forhold til August. Denne Nedskæring staar ikke i Forbindelse med Leverancerne fra Polen, hævdes det nu, idet den var foretaget inden Aftalen med Polen blev truffet.

KUL FRA U. S. A.

En af de nærmeste Dage ventes en stor Ladning Kul fra U. S. A. til København. Det er Motorskibet »Vedby«, tilhørende Rederiet Motortramp, der kommer med 7000 Tons Kul fra Baltimore.

»FONDEN TIL FÆDRELANDETS VEL«

Naar Krigens Aar kommer paa Afstand, og Udrensning og Drøftelse af den enkelte Mands Forhold under Besættelsen er glemmt, skal »Fonden til Fædrelandets Vel« bestaa som et varigt Minde om, at den danske Nation i Kærlighed til Fædrelandet stod sammen, da Landet var i Nød.

Alle maa vi ønske at støtte dette Minde, og alle bør yde deres Bidrag til »Fonden for Fædrelandets Vel«.

J. A. Kørbing,

Formand for Dansk Dampskibsrederiforening.

NY SVENDBORG—VINDEBY FÆRGE NÆSTE SOMMER

Færgeudvalget for Svendborg—Vindeby-Færgen har besluttet at bestille en ny Færge til Overfarten mellem Fyn og Taasinge. Den nye Færge skal bygges paa Ring-Andersens Værft i Svendborg og udstyres med Motorer fra Burmeister & Wain.

Nybygningen faar samme Bredde som den nuværende Færge, »Taasinge«, men den bliver 15 Fod længere, ligesom Motoren er paa 200 HK eller 80 mere end »Taasinge«s. Færgen kan antagelig sættes i Fart Forsommeren næste Aar.

TILBUD OM TO MODERNE INSPEKTIONSSKIBE

Der er som bekendt tidligere fra England købt to »Korvetter« til Fiskeriinspektion. Den ene er kommet.

Nu foreligger der Tilbud fra England om to »Fregatter« til en Pris af 11 Mill. Kr., hvilket er betydeligt mindre, end det i 1944 har kostet at bygge disse Skibe.

»Fregatterne« er ikke Sejlskibe, men moderne Marineskibe, som har været anvendt til Konvojtjeneste og egnede til Inspektions- og Øvelsesfartøjer.

Forsvarsminister *Kraft* vil nu forelægge Sagen i Partierne og Finansudvalget.

HAVNEAFGIFT FOR GODS UDEN OM BOLVÆRKET

Sammenslutningen af danske Havne har holdt Møde i Odense. Der var mødt ca. 150 Repræsentanter fra saa godt som alle Havne. Man drøftede bl. a. Afgiften for Biler og Jernbanevogne, der fører Gods til Havnene uden om Bolværket. Man enedes om et af Formanden, Folketingsmand *M. Larsen*, Kolding, fremført Forslag, gaaende ud paa en ensartet Afgift for samtlige Havne i Danmark. For Varer, der kommer fra Udlandet eller transporteres fra Havneby til Havn og fra Havn til Havn, vedtoges det at opkræve en Afgift, svarende til den Afgift, der opkræves, hvis Varerne losses over Bolværket. Forslaget vil nu blive fremsendt til Ministeriets Approbation. Spørgsmaalet om en Takstrevison var ogsaa til Behandling, og det vedtoges at vente med en saadan til 1947.

SVERIGES TREDJE AFMAGNETISERINGSSTATION

Den tredje svenske Afmagnetiseringsstation, som skal ligge i Karlshamn, nærmer sig nu sin Fuldendelse, og man regner med at kunne tage den i Brug i Oktober Maaned.

Den nye Station vil faa stor Betydning for Skibsfarten i Østersøen. Karlshamns Havn er en af de dybeste i Østersøen, hvilket muliggør Afmagnetisering endog af meget dybgaende Skibe.

Ugens Fragtberetning.

Efterhaanden som vi faar VJ-Dagen paa Afstand, nærmer det Tidspunkt sig, da de Aftaler, som i Krigens Slutfase blev truffet mellem Sejrsmagterne om en Regulering af Verdensskibsfarten efter Krigs-afslutningen, automatisk udløber, og det Spørgsmaal melder sig da uvilkaarligt, hvad vil der saa ske. Nogen Mening herom er det imidlertid umuligt at danne sig allerede paa nuværende Tidspunkt, da Udviklingen fuldstændig er afhængig af de politiske og økonomiske Faktorer, der nu manifesterer sig i London og i Washington, hvor henholdsvis de 5 Stormagters Udenrigsministre holder Møde om den politiske Udvikling og de engelsk-amerikanske Forhandlinger om de økonomiske Forhold mellem de to Lande finder Sted. Ud fra mange Synspunkter er der derfor god Grund til at følge disse Møder med største Interesse.

Rapporterne fra de oversøiske Fragtmarkeder er stadig uden større Nyheder. Der kommer efterhaanden flere og flere UMA.-Rater, ligesom enkelte tidligere Rater undergaar Ændringer, men i det Store og Hele er Forholdene principielt uændrede.

I transatlantisk Fart gøres der stadig en stor Del Befragtninger for Korn og andre Levnedsmidler fra Canada og U. S. A. til UK. og Kontinentet, ligesom der gaar adskillige Kulladninger fra Hampton Roads til Europa. Sidstnævnte Trade synes iøvrigt at staa overfor en betydelig Udvidelse, idet Præsident Truman for faa Dage siden meddelte, at den amerikanske Kuleksport til Europa, der i Øjeblikket er paa ca. 1.6 Mill. Tons pr. Maaned for Aarets sidste 3 Maaneder, vil beløbe sig til ca. 2.7 Mill. Tons pr. Maaned. Paa de amerikanske Markeder tildeles der iøvrigt som sædvanligt Tonnage for Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika, for Sukker fra Vestindien og for Malm fra Brasilien til Northern Range og Golfen. Endvidere er der sluttet Tonnage for Hørfro fra River Plate til New York og for Salpeter fra Chile til Gol-

fen og South Atlantic. Det siger sig selv, at alle Forretninger gøres til UMA.-Rater.

Af de sidste amerikanske Rater kan nævnes: Kul Hampton Roads/Bahia \$12, til Rio \$10, til Montevideo/Buenos Aires eller La Plata \$11.

Fra River Plate er der stadig betydelig Efterspørgsel efter Skibsrum til forskellige Destinationer i Europa, men det synes som om UMA., antagelig paa Grund af den betydeligt længere Tid det tager at gøre en Rundrejse fra Europa/River Plate og tilbage sammenlignet med en transatlantisk Rundrejse, fortrinsvis tildeler Tonnage til Kornladninger fra Staterne og Canada.

Fra de afrikanske, indiske og australske Markeder foreligger kun faa Rapporter. Der er sluttet yderligere Tonnage for Kul fra Durban til Colombo og det østlige Middelhav, ligesom der er frigivet Tonnage for Malm fra Forindien til Northern Range, og for Kerner fra Madras Kysten til UK.

Fra Nordafrika foreligger en lang Række forskellige Ordre, bl. a. Malm fra Bona til Antwerpen eller U.K. til 37/6d., for Salt fra Spanien til Norge og Sverige o. s. v. Alle Rater er naturligvis fastsat af UMA. Fra Vestafrika er de første Jordnøds-laster nu kommen i Markedet. Fra Dakar til Rouen noteres 75/-.

I Nord-Østersø Farten er der stadig Anvendelse for Tonnage for Trælast og Masse fra Sverige og Finland til U.K., Belgien og Holland, ligesom der gøres betydelig Forretning i Malm fra Luleå og Oxeløsund til UK. Det er stadig kun smaat bevendt med Kuleksporten fra England til skandinaviske Havne og nogen umiddelbar Bedring heri bliver der næppe Tale om. Fra Polen gaar der stadig nogle Kullaster til Sverige, og man regner med, at der i Løbet af forholdsvis kort Tid ogsaa vil blive et Marked for mindre danske Skibe derfra med Kul til Danmark.

FINLANDS HANDELSFLAADE KUN EN TREDJEDEL AF FØRKRIGSTIDENS

Efter alle Krigsforlis og Overdragelsen af Skibe i Henhold til Vaabenstilsandsbetingelserne bestaar den finske Handelsflaade nu af 299.000 Tons d.w. i Skibe paa over 500 Tons, hvilket vil sige en Tredjedel af den finske Handelsflaade i Aaret 1939.

Størstedelen af de 299.000 Tons har Rederne imidlertid ikke Dispositionsret over, idet ikke mindre end 33 Dampere paa tilsammen 126.300 Tons af den finske Stat er timechartret til Sovjetunionen paa 6 og 12 Maaneder.

Hertil kommer, at et stort Antal Dampere kræves til Transport af Krigsskadeserstatningslaster fra Finland til Rusland, og den finske Stat har derfor været nødsaget til at timechartre en hel Række Skibe for at faa disse Laster transporteret. Resultatet er blevet, at finske Redere kun kan disponere over et meget lille Antal Skibe.

Udsigterne for en Genopbygning af den finske Handelsflaade er ikke lyse, idet Landets Værfter i de nærmeste Aar fremover er fuldt optaget med Krigsskadeserstatnings-Leverancer til Rusland, og Finlands øjeblikkelige svage økonomiske Stilling gør det vanskeligt at indkøbe Skibe fra Udlandet.

BREMENS HAVN GENAABNET

Efter hvad der meddeles officielt er Bremens Havn blevet genaabnet for Skibsfarten. Det første Skib, der gik op ad Weser-Floden, var den polske Dampers »Kielce«. Det var første Gang, en polsk Dampers anløb Bremens Havn.

KRIGSRISIKO-RATERNE NEDSÆTTES

Krigsrisiko-Forsikringsraterne mellem nord- og centralamerikanske Atlanterhavs- og Stillehavshavne, til eller fra Afrika, Mauritius, Madagascar, Réunion, Seychellerne, Aden og Rødehavet er blevet nedsat fra $\frac{1}{4}$ til $\frac{1}{8}$ pCt. Mellem nord- og centralamerikanske Atlanterhavshavne og Sydafrika via Panama-Kanalen eller Magellan-Strødet vil Raten fremtidigt være $\frac{1}{8}$ i Stedet for $\frac{1}{4}$ pCt.

FRA UDENLANDSKE VÆRFTER

Fra Kockums Værft i Malmø har der været Prøvetur paa Frugtmotorskibet *Pacific Express*, der er bygget til Skibs A/S Seattle i Oslo. Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse, og med en Dybgang af 23 Fod 5 Tommer er Dødvægtstonnagen 4.200. *Pacific Express* er bygget som en aaben Shelterdækker med sammenbygget Bro og Bak. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 8-cylindret, to-Takts, dobbeltvirkende Kockum-MAN Dieselmotor, der giver en Fart paa $17\frac{1}{2}$ Knob. Hermed bliver Nybygningen Norges hurtigste Frugtskib.

Samme Dag gik Tankmotorskibet *Beauregard*, der ogsaa er bygget til Rederiet hos Kockums, ligeledes ud paa Prøvetur. Det er paa ca. 13.500 Tons d. w., og det har følgende Hoveddimensioner: Længde 465 Fod, Bredde 62 Fod og Dybde 34 Fod 6 Tommer. Farten er med en Maskinstyrke paa 4.500 HK 14 Knob.

*

Götaverken har haft en dobbelt Prøvetur paa Søsterskibene *Knut Bakke* og *Olav Bakke*, der byggedes til den norske Rederikoncern Knut Knutsen O. A. S.. Det er moderne hurtigtgaaende Ruteskibe af samme Type som den nye *Sofie Bakke*, som Værftet leverede til Rederiet i August. *Knut Bakke* er paa 8.570 Tons d. w. og *Olav Bakke* paa 8.670 Tons d. w. De to Skibe har følgende Hoveddimensioner: Længde 474 Fod 11 Tommer, Bredde 58 Fod 6 Tommer og Dybde 38 Fod. Middeldybgangen paa Sommerfribord er 25 Fod 9 Tommer. Skibene er forsynet

med hver sin 6-cylindrede, to-Takts dobbeltvirkende Götaverken-B. & W. Dieselmotor. Den kontraherede Fart er 16 $\frac{3}{4}$ Knob.

FORHOLDENE I DE ITALIENSKE HAVNE

Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd har gennem sine italienske Repræsentanter modtaget en Række Oplysninger om Forholdene i de mest trafikerede italienske Havne, hidrørende fra de sidste to Maaneder. Vi bringer en Oversigt over disse Oplysninger.

Genoa: Det østre, vigtigste Indløb er renset. Af Kranerne er ca. $\frac{1}{4}$ fuldt anvendelige, medens Resten er ved at blive repareret. Pramme og Pontonner findes i tilstrækkelig Mængde samt to flydende Løftekraner paa 100 Tons og to mindre. En Tørdok for Skibe paa indtil 8.000 Tons er uskadt. En Del Reparationsværksteder arbejder, og andre er under Reparation. Havnen beregnes at være minefri i Oktober, saaledes at Søfarten i den indre Havn — i alle Tilfælde i mindre Skala — kan genoptages. Til Genopbygningen af alle de ødelagte Magasiner etc. kræves ca. 2 Aar.

Brindisi: Havnen uskadt. Kapaciteten den samme som før Krigen. Ingen Vrag i Havnen eller Indløbet.

Imperia/Oneglia: Ubetydelige Krigsskader. Svejpladsen i Havnen delvis begrænset af Vrag. Diverse Vrag i Nærheden af Indløbet, men en 40 Meter bred Rende er renset. Vanddybde omkring 23 Fod. Farvandet udenfor Indløbet endnu ikke færdigrenset.

Savona: Omfattende Krigsskader. Kapaciteten beregnes til mindre end $\frac{1}{4}$ af det normale. Fortøjningsmuligheder langs Kajerne Nr. 2, 3, 8, 9, 12 og 13. Kajerne 8 og 9 betjenes af 4 anvendelige elektriske Kraner. Kajerne 2 og 3 betjenes af 3 Kraner. Kajerne 12 og 13 uskadte. Delvis minestregot og renset for Vrag.

La Spezia: Omfattende Skader efter tyske Landminer. Kajerne 3, 4, 5 og 6 for Tiden uanvendelige. Havnens Kapacitet reduceret med omkring 60—65 Procent. Fjernelse af Vrag og Minestrygning finder Sted. En 80 Meter bred Rende er klar.

Licata: Ingen nævneværdige Skader. Havnens Kapacitet er paa Førkrigs-Niveau.

Venezia: Omfattende Skader. Havnens Kapacitet betydelig formindsket. Tidspunktet for Søfartens Genoptagelse umuligt at fastsætte. Fjernelse af Vrag og Minestrygning finder Sted.

Porto Empedocle, Sicilien: Krigsskaderne i Hovedsagen begrænset til Kontorbygninger samt Sejlskibskajen. Havnens Kapacitet er den samme som før Krigen, men Vanddybden formindsket fra 21 til 19 Fod paa Grund af forsømt Opmudring.

Marsala, Sicilien: Skaderne ubetydelige. Kapaciteten praktisk taget den samme som før Krigen. Ingen Vrag i Havnen.

Livorno: Den gamle Havn 75 pCt. ødelagt og uanvendelig for Linieskibe. Al Trafik dirigeres til den nye Havn, men ogsaa her er der opstaaet betydelige Skader, og Livornos Kapacitet er reduceret med omkring 50 pCt. Et Antal Vrag findes stadig i Indløbet, som dog kan anvendes for Skibe op til 10.000 Tons.

Cagliari: Havnekapaciteten formindsket, delvis beroende paa forsømt Opmudring, men Skibe paa indtil 10.000 Tons opgives at kunne faa god »turn round«. De fleste af Kranerne uanvendelige p. Gr. a. Mangel paa Reservedele. Ingen Vrag.

Napoli: Store Skader. Kapaciteten nedsat, kun en Kaj tilgængelig for civil Søfart. Ingen Vrag, som hindrer Skibsfarten.

Syracuse, Sicilien: Ingen Skader. Havnens Kapacitet uændret. Ingen Vrag.

Trapani, Sicilien: Skaderne begrænset. Havnens Kapacitet næsten den samme som før Krigen. Nogle faa Skibe sænket ved Kajerne. Det nye Magasin ødelagt. En Del Vrag, men uden Betydning for Skibsfarten.

Bari: Kun en Kaj alvorligt beskadiget. Havnens tekniske Kapacitet ikke reduceret, da man har kunnet foretage Forbedringer under Krigen. Pramme og Lægtene rekvireret af de allierede Militærmyndigheder. Omkring 20 Vrag, som dog ikke hindrer Søfarten.

Catania: Ingen nævneværdige Skader. Havnens Kapacitet uændret. Ingen Vrag.

Messina: Omfattende Skader. Havnens Kapacitet betydeligt reduceret. Den mindst beskadigede Del af Havnen benyttes af allieret Militær. Toldpakhuse og delvis ødelagte. Pramme og Lægtene rekvireret. For den civile Skibsfart findes kun en tilgængelig Kaj med Plads til blot eet Skib. Ingen Vrag ved Indløbet.

Palermo: Samtlige 6 Pirer mere eller mindre beskadiget, sammenlagt 7 Skibe kan faa Kajplads med Vanddybde 19—28 Fod. Magasiner og Kraner findes stadig. Mindre Antal Vrag, der dog ikke hindrer Skibsfarten.

Ravenna: Store Dele af Kajerne beskadiget, og Havnens Kapacitet betydeligt nedsat. Ingen Vrag hindrer Søfarten.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Tjaldur« først i Fart efter 10. Oktober

Det færøske Dampskibsselskab har chartret Motorskibet »Arusa«, der sammen med »Mogens S.« skal gaa i Fart paa Færøerne og København. Det ser ikke ud til, at Selskabet kan faa Passagerskibet »Tjaldur« ind i Ruten før efter den 10. Oktober.

»Gunvor Mærsk« en Tur hjemme

Forleden sejlede Rederiet A. P. Møllers Dampskib »Gunvor Mærsk« fra Københavns Havn efter et Ophold paa knap et Døgn. »Gunvor Mærsk« har under hele Krigen sejlet i Fart for de Allierede, og dets Besætning gik i Land her til en velfortjent Ferie efter de mange Aars Udlændighed. Med ny Besætning om Bord fortsatte »Gunvor Mærsk« til Oxelösund i Sverige.

Ny Leder af Nørre Vorupør Redningsstation

Til Opsynsmand ved Redningsstationen Nørre Vorupør i Stedet for Stationens hidtilværende Opsynsmand Erik Jensen, som trækker sig tilbage paa Grund af Alder, har Marineministeriet ansat den hidtilværende Baadformand ved samme Station Jens Chr. Baltesen.

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

Danske Sejlskibsrederiers Protection Club har i Svendborg afholdt sin ordinære Generalforsamling, hvor Formanden, Direktør P. M. Petersen, Svendborg, udtalte nogle smukke Mindeord over de Sømand, der var gaaet bort i Forbindelse med Krigsforlisene.

Klubbens Sekretær, Landsretssagfører Elmquist, aflagde Beretning over de Sager, der var behandlet i det forløbne Aar. Der havde ialt været behandlet 41 Sager mod 27 det foregaaende Aar. Af disse var 26 ordnet ad forligsmæssig Vej, 9 Sager var opgivet, og 6 fortsattes.

Der er i Klubben indmeldt 64 Skibe. Dette Antal er det højeste, Klubben nogen Sinde har haft.

Til Bestyrelsen genvælges Direktør P. M. Petersen og til Revisor Skibsmægler Thejll, Svendborg.

Mindehøjtidelighed for Forstander Gille

Københavns Maskinskole og Skolens Elevforening afholdt i Gaar — Torsdag — en Mindehøjtidelighed for Forstander *Heinrich Gille*, der den 17. Februar i Aar — samme Nat som Havnedirektør Laub — blev dræbt i sit Hjem. Der holdtes Taler af Borgmester *Alfred Bindstev* og Professor *Glinde mann Nielsen*. Til sidst blev der afsløret en Buste af den afdøde Forstander.

To Eksportskibe hjem

Der kom i Søndags ikke mindre end to danske Eksportskibe tilbage fra England: Om Formiddagen Damperen *Harald*, der ikke har været hjemme siden den tyske Besættelse af Danmark, og om Eftermiddagen *Rota*, der kom til Søndre Toldbod med Flaget paa halv Stang. En ung Maskinassistent, der har sejlet under hele Krigen og nu var paa Vej hjem, var forsvundet, antagelig slynget over Bord i det haarde Vejr og den høje Sø.

Med *Harald* fulgte tre Søfolk, der har sejlet ude under hele Krigen, og med *Rota* otte.

Den forsvundne Maskinassistent hedder *Georg Arne Hoffmann*. Han stammer fra Møen og er 30 Aar gammel. Under hele Krigen har han sejlet med A. P. Møllers Skibe udenfor Spærrezone. Han er sidst set paa Dækket om Morgenen ved 8-Tiden, og da hans Forsvinden to Timer senere blev kendt, blev der iværksat en større Eftersøgning i Farvandet omkring, men den gav intet Resultat.

»Østbornholm« skal bjerges

Efter forudgaaende Forhandling mellem Det østbornholmske Dampskibsselskabs Direktør, Sagfører J. Wichmann, Nexø, Svitzers Bjergningscentreprise og Dampskibsselskabs Forsikringsselskab, er det nu besluttet at forsøge at hæve Ruteskibet »Østbornholm«, der i Juli Maaned minesprængtes og sank i Kæmpingebugten ud for Falsterbokanalen, da Skibet var paa Rejse til Værft i Aalborg. To af Svitzers store Bjergningsdampere skal afgaa til Ulykkesstedet, og saafremt Væjret er gunstigt, forventes det, at Bjergningen af »Østbornholm« kan begynde i Midten eller Slutningen af næste Uge.

Ny Bog af Knud Andersen

Gyldendal har i disse Dage udsendt Romanen »Den blinde Ørn«, skrevet af Sømandsforfatteren *Knud Andersen*. Handlingen er henlagt til de sidste Aartier af forrige Aarhundrede, og Baggrunden er dels Sønderjylland og Tyskland, dels — som det er at vente i en Roman af Knud Andersen — Livet til Søs. Læseren føres Kloden rundt adskillige Gange med Sejl- og Dampskibe fra Hamborg.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/sSKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

FRA SØRETTENE**Bjergningsdamperen »Gejr«**

I Sø- og Handelsretten har der været afholdt Søforhør i Anledning af, at Svitzers Bjergningsdamper *Gejr* er krigsforlist i Nærheden af Casablanca i 1943.

Føreren, Kaptajn H. O. Madsen, forklarede, at Damperen siden Krigens Begyndelse i 1939 havde haft Station i Gibraltar. Da Danmark blev besat 9. April 1940, befandt Damperen sig i Tanger, og da den d. 12. April sejlede fra Tanger for at vende tilbage til Gibraltar, blev den opbragt af franske Marinesoldater, men genoptog derefter Virksomheden fra Gibraltar, dels under engelsk og dels under fransk Ledelse. Den 25. Januar 1943 blev Kaptajn Møller Madsen og Storstedelen af Besætningen beordret i Land af Franskmandene, og af Danske var der herefter kun en Maskinmester og en Dykker om Bord. Fra disse har Kaptajnen erfarede, at »Gejr« den 15. Februar 1943 sejlede fra Casablanca til Kysten ved Benznica for at bjerge nogle grundstødte Skibe, der frivillig var sat paa Grund her. Den amerikanske Marine advarede de Kommanderende paa »Gejr« mod at fortsætte den Kurs, Damperen havde valgt, men Franskmandene brød sig ikke herom. Resultatet blev, at »Gejr« minesprængtes og sank, men alle Ombordværende blev reddet.

S/S »Storaa«

Dampskibsselskabet Hettlands Damper »Storaa« er den 3. November 1943 blevet torpederet og sunket i den engelske Kanal.

Under et i den Anledning afholdt Søforhør i Sø- og Handelsretten oplyste 1. Mester N. C. F. Robert Nielsen i en Rapport, at Damperen den 2. November var afsejlet fra Themsens til Bristolkanalen med Krigsmateriel, derunder Automobiler i Kasser. Natten mellem den 2. og 3. November blev Konvojen angrebet af tyske »E«-Baade, men Angrebet blev tilsyneladende afværget ved Ild og Bomber fra Konvojens Skibe. Men næppe havde man om Bord i »Storaa« slaaget sig til Ro dermed, førend denne Damper blev ramt af en voldsom Eksplosion, der delte den i to Dele, saa Skibet sank i Løbet af faa Sekunder, og alle maatte i Vandet, da Damperen gik ned.

Da 1. Mester kom op til Overfladen igen, hørte han Raab rundt omkring, og saa en Del Vraggods, men intet til »Storaa«. Han kom i Forbindelse med Matros Petersen, som flød paa en sønderdelt Automobilkasse, og begynde blev taget op af et engelsk Kysifartøj. Af reddede Danske var der kun 3. Styrmand, 2 Matroser og 1. Mester, endvidere 5 britiske Sømand. De omkomne Danske var Kaptajn J. Fogh Pedersen, 1. Styrmand Brandt, 2. Styrmand Nielsen Hansen, Radiotelegrafist Damgaard, Hovmester Søderberg, Baadsmand J. K. Rasmussen og Matroserne Carl Ejner Mogensen og Holger Kristian Kold Nielsen.

Den ene af de reddede Matroser, der hed Andersen, skal senere være krigsforlist med dansk Damper »Margit«.

S/S »Astra«

Der har i Sø- og Handelsretten i Anledning af, at Dampskibsselskabet Orions Damper »Astra« krigsforliste i August 1940 været afholdt Søforhør.

Føreren, Kaptajn N. K. Nielsen, forklarede i sin Rapport, at »Astra« den 29. August 1940 paa Rejse fra River Tyne til Canada lidt før Daggry blev torpederet. Torpedoen ramte i Forskibet ved Forlasten, og Damperen fik straks svær Slagside, saa Styrbords Redningsbaad ikke kunde færes ned, og da Tovene til Bagbords Redningsbaad blev uklare og maatte kappes, kom denne paa Vandet paa saa ublid Maade, at alle om Bord kom i Vandet.

5 Mand, hvoraf dog ingen var danske, satte derved Livet til, medens Resten blev reddet, men Hovmester Poul Lillie blev saaret, og en Matros mistede Synet.

M/S »Oregon«

Det Forenede Dampskibsselskabs store Motorskib »Oregon« forliste i Vinter i allieret Fart, og Kaptajn Folkenberg, der nu er vendt hjem, har i Sørätten gjort Rede for Ulykken.

Det var ikke en Torpedo eller en Mine, men en regulær Storm, der voldte Skibets Forlis. »Oregon« var paa Rejse fra Newport i England til St. John, men maatte d. 28. December forlade Konvojen, fordi Skibet fik Maskinskade. Efter Lodsens Ordre ankredes der i Nærheden af Belfast, og her blæste det snart op til en halv Storm, som Kaptajnen udtrykte sig. »Oregon« og to andre Skibe drev den 4. Januar ind paa Land, og »Oregon« huggede saa haardt mod Klipperne, at Skibet brækkede over agten for Maskinskottet. Besætningen havde signaleret til Land efter Assistance og Lods omgaaende, men der blev svaret, at Hjælpen var paa Vej, men ikke kunde komme før Daggry. Besætningen reddede sig selv og de private Ejendele i Land i Redningsbaaden. Kaptajn Folkenberg udtalte, at den anviste Ankerplads har en daarlig Holdebund.

S/S »Egholm«

Dampskibet »Egholm«, der ogsaa tilhører D. F. D. S., forliste den 25. Februar i Aar. Ved Forliset dræbtes straks tre Englændere, der var ombord for at betjene Skibets Armering, medens to danske Søfolk blev saa haardt saaret, at de senere afgik ved Døden.

Kaptajn K. S. Christensen forklarede, at »Egholm« var paa Rejse fra Leith til London med Stykgods. »Egholm« var Leder af en Konvoj paa 4 Skibe, og Konvojen anløb Methil paa Rejsen. Godt tre Timer efter Afsejlingen fra Methil rantes »Egholm« af en Torpedo ved 4-Lugen, og de tre Englændere blev dræbt, medens de to Danske, Matros V. Krog og Fyrbøder Petersen, blev haardt saaret. Skibet sank paa 7 Minutter, men Besætningen naaede at komme i Baadene og fik de Saarede med. Ledsageskibet, en engelsk Destroyer, samlede de Skibbrudne op og eftersøgte derpaa U-Baadene i 5 Timer. Efter Landsætningen i North Shields døde Krog og Petersen.

PERSONALIA**Grønlands Styrelse**

Under 31. August 1945 har Hans Majestæt Kongen ifølge Ansøgning meddelt Kontorchef under Grønlands Styrelse *Peter Hansen* Afsked i Naade og med Pension paa Grund af Alder fra 30. September 1945 at regne.

Fyr- og Vagervæsenet

Paa Marineministeriets Forestilling er ved kgl. Resolution Maskinmester af 2. Grad i Fyr- og Vagervæsenet *Karl Adolph Roed* ansat som Maskinmester af 1. Grad i Fyr- og Vagervæsenet fra 1. September 1945.

Søværnet

Søløjtnant af 1. Grad *Eigil Christian Franch Petersen* udnævnes til Kaptajnløjtnant fra den 1. Oktober d. A. at regne.

Kaptajnløjtnant i Reserven *Jan Thorkild Just Rasmussen* udnævnes til Orlogskaptajn i Reserven med Tjenesteløst og nævnte Grad fra den 1. April d. A. at regne.

Ingeniør *Erik Sanning* udnævnes til Ingeniør af 2. Grad i Søværnet fra den 1. Oktober d. A. at regne.

Overfyrbøderne *Jens Andreas Sørensen* og *Josef Villy Persson* er udnævnt til Overfyrbødere af 1. Grad og Fyrbøderne *Knud Valdemar Nielsen* og *Agner Harry Andersen* til Overfyrbødere i Søværnet fra den 1. September d. A. at regne.

Fyrbøder *Verner Emil Andersen* er ansat som Fyrbøder i Søværnet fra den 5. September d. A. at regne.

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 Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ROGNES 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 Gasværkshavnen 3,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 6—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsøiden 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-Registrationsnagen + 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, Pølse eller ved andet Skibs Yderalde. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o. s. v., Ind- og Udtagnings 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 Skibsformødenheder, for Dykkerundersøgelser, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Ladning, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. 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 en særbesørgt Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen en efter nærmere Overenskomst med vedkomende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet), Toldhavnen. Tørdokke for Skibe op til ca. 168 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,000 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværktø), 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 43 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum, Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsøring efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværktø: 3 Tørdokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8800 Tons Bæreevne. Kran løftende 26 Tons. Flere Træskibsværktø 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. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrund. Faste Takster. Bugsøring 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. Losning og Lastning til faste Takster. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværktø: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tørdokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket, Havnen kan besøges 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. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sjælsk. 24 Øre, Sjælsk. med Hjelpekruer 52 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varsafgift: Moderat. Bugsørdamp, uforuden. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kælhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 5,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsøring (se Lodsafg.). Bugsøring 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 Skibsmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 300 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af hervede Firmsær 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. Skibsreparationsværktø og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,8 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 Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sjælskibe 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.

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 20. September 1945.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet kan indtil Udgangen af Januar Kvarthal 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 Kvarthalsabonnementet til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarthal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvarthals Begyndelse. Kvarthalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helarsabonnementet. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

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

Danmark.

1704. (P). Rute 28. Kattegat W.-lige Del. Afmærkning forandres.
Detaller. Afmærkningen ved Rute 28 gennem *Store-Bælt* og *Kattegat W.-lige Del* indtil NW. for *Anholt* vil blive ændret fra det hidtidigt benyttede *tyske* til *dansk* Afmærknings-system. Arbejdet paabegyndes snarest.

I. Østersøen.

1705. (T). Danmark. Gedser Havn Anduvning. Ledefyr midlertidigt slukket. Midlertidig Fyrbelysning etableres.

Position. *Gedser Havn* Bagfyr: 54° 34' (28") N. 11° 55' (48") E.

Detaller. *Gedser Havn* Bagfyr, Mellemfyr og Forfyr er slukket paa Grund af Kabelbrud. Der vil midlertidigt blive anbragt 2 Petroleumslanterner paa Bagfyrets og Mellemfyrets Gittermaster. Kablet vil snarest atter blive bragt i Orden.

1706. Sverige S.-Kyst. Ystad Red. Lys- og Fløjtetonde genudlagt.

Position. c. 55° 23' N. 13° 48' E.

Detaller. Lys- og Fløjtetønden *Ystads redd* er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 38/2449. Stockholm 1945.)

1707. (P). Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort Fyr. Taagesignal forandres.

Tidspunkt. I Løbet af Efteraaret 1945.

Position. c. 58° 44' N. 17° 52' E.

Detaller. Taagesignalet ved *Landsort* vil blive forandret til En-Tone hver 30^s, Tone 5^s, Pause 25^s.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 39/2496. Stockholm 1945.)

1708. Sverige. Stockholms Skærgaard. Landsort—Södertälje. Fyr forandret.*Position.* c. 58° 47' N. 17° 47' E.*Detaller.* Lysvinklerne i *Västra Röko* er forandret, saaledes at Grænsen mellem grønt og rødt Lys i Pejling 273°,5 ændres til 299°, og Grænsen mellem rødt og grønt Lys i Pejling 297°,5 ændres til 24°.

(U. f. s. Nr. 38/2445. Stockholm 1945.)

1709. Sverige. Stockholms Skærgaard. Stora Värtan. Afmærkning forandret.*Position.* 59° 25' 56" N. 18° 08' 49" E.*Detaller.* Stagen uden Topbetegnelse, der var udlagt E. for Stedet, hvor det bryder, SE. for *Tornön*, er ombyttet med en rød- og gulmalet Tønde.

(U. f. s. Nr. 38/2444. Stockholm 1945.)

1710. Sverige. Bottniske Bugt. Björn Fyr W. Skydeøvelser.*Tidspunkt.* 19. September—13. Oktober 1945, hver Dag Kl. 0900—1600.*Position.* *Björn Fyr*: c. 60° 38' N. 17° 59' E.*Detaller.* I ovennævnte Tid foretages Skydeøvelser W. for *Björn Fyr*.

Farcomraadet begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- | | |
|------------------------------|------------------------------|
| a) 60° 39',0 N. 18° 10',0 E. | c) 60° 44',0 N. 17° 42',0 E. |
| b) 60° 44',5 N. 18° 14',0 E. | d) 60° 39',0 N. 17° 44',0 E. |

Der skydes kun, naar Omraadet er frit.

(U. f. s. Nr. 39/2540. Stockholm 1945.)

1711. Sverige. Bottniske Bugt. Östra banken. 5,8 m Grund fundet.*Position.* c. 60° 57',5 N. 18° 29',0 E.*Detaller.* En Grund med 5,8 m Dybde ved *Middelvandstand* er fundet paa ovennævnte Plads, 2,8 Sm 12° fra *Östra banken* Lystønde. En sort Stage uden Topbetegnelse er midlertidigt udlagt 100 m E. for Grunden.

(U. f. s. Nr. 39/2494. Stockholm 1945.)

1712. Finland. Åbo Skærgaard. Åbo Indsejling. Nyt Sømærke udlagt.*Position.* 60° 15' 58" N. 21° 56' 55" E.*Detaller.* En hvid Stage med sort Bælte og med 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 39/2501. Stockholm 1945.)

1713. Finland. Finske Bugt. Torra Hästen. Grund afmærket.*Position.* 60° 09' 21" N. 25° 11' 45" E.*Detaller.* En nylig fundet Grund med 7,2 m Vanddybde er fundet paa ovennævnte Plads og er midlertidigt afmærket med en Stage med gult Flag. Stedet vil snarest blive nærmere undersøgt.

(U. f. s. Nr. 39/2503. Stockholm 1945.)

1714. Tyskland. Kiel Bugt. Omraader til Udkastning af Sprængstof.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Følgende Omraader, der begrænses af en Linie gennem nedennævnte Punkter er oprettet i *Kiel Bugt* til Udkastning af Sprængstof.

Omraade I:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 54° 28' 45" N. 10° 18' 54" E. | d. 54° 27' 12" N. 10° 20' 00" E. |
| b. 54° 28' 45" N. 10° 21' 42" E. | e. 54° 27' 48" N. 10° 18' 54" E. |
| c. 54° 28' 12" N. 10° 21' 42" E. | |

Omraade II:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 54° 37' 30" N. 10° 03' 48" E. | c. 54° 35' 00" N. 10° 07' 00" E. |
| b. 54° 36' 24" N. 10° 08' 12" E. | |

Omraade III:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 54° 45' 30" N. 10° 01' 12" E. | c. 54° 43' 18" N. 10° 02' 18" E. |
| b. 54° 43' 18" N. 10° 05' 30" E. | |

(N. t. M. Nr. 2443. London 1945.)

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

1715. Danmark. Sundet. Flakfort. Taagesignal atter i Virksomhed.

Position. c. 55° 42',2 N. 12° 44',1 E.

Detaller. Taagesignalet med elektrisk Ventilatorsirene, fra Pladsen for det endnu ikke tændte *Flakfort Fyr*, er atter i Virksomhed.

1716. Danmark. Sundet. Drogden. Knollen. Oplysning om Dybde.

Position. 55° 37' (36") N. 12° 42' (42") E.

Detaller. Mindste Dybde paa Grunden *Knollen* er 4,5 m.

Kort Nr. 133, 132, 130 og 125.

Publikationer. Danske Lods III, Side 49.

1717. (T). Sverige. Sundet. Sejladsbestemmelser. Landskrona—Hälsingborg. Afmærkning midlertidigt forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/143 1945.

Detaller. I. Ved Ruten *Malmö—Kullen* er paa Strækningen *Landskrona—Hälsingborg* udlagt følgende Sømærker af Hensyn til Drivgarnsfiskeriet:

a) En sort- og hvidmalet Lystønde paa 55° 56' 00" N. 12° 44' 21" E.

b) En — — — Stage — 55° 58' 00" N. 12° 43' 06" E.

c) En — — — Lystønde — 56° 00' 00" N. 12° 41' 48" E.

II. Følgende Sømærker inddrages:

11. Stagen paa 55° 54' 36" N. 12° 44' 30" E.

12. Lystønden — 55° 55' 33" N. 12° 43' 12" E.

13. — — — 55° 59' 48" N. 12° 41' 18" E.

Anm. Anduvning af *Råå* og *Kopparverkets* Havne sker fra Lystønden paa 56° 00' 00" N. 12° 41' 48" E.

(U. f. s. Nr. 37/2441. Stockholm 1945.)

1718. Sverige. Sundet. Malmö. Bølgebryder opføres. Midlertidig Sejlrende oprettet.

Tidligere E. f. S. Nr. 11/686 1945.

Position. *Turbinkanalens* Munding: c. 55° 36',4 N. 12° 58',9 E.

Detaller. Af Hensyn til Arbejdets Udførelse er en midlertidig Gennemsejling oprettet i det i ovennævnte E. f. S. anførte Omraade. Midten af Indsejlingsløbet er afmærket ved en Fyrlinie, der om Natten viser blaåt, fast Lys. Løbetø W.-Grænse er afmærket med Stager med røde Flag og E.-Grænsen med Stager med hvide Flag.

(U. f. s. Nr. 38/2452. Stockholm 1945.)

1719. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Ledofyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1582 1945 udgaar.

Position. c. 54° 53',2 N. 12° 07',2 E.

Detaller. *Grønsund* Ledofyr er atter tændt.

1720. Danmark. Lille-Bælt. Wedellsborg Hoved W. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1300 1945 udgaar.

Position. c. 55° 21',9 N. 9° 45',3 E., c. 1,2 Sm W. for *Wedellsborg Hoved*.

Detaller. Vraget af Fiskerfartøjet *AA 108 Jutlandis* er fjernet.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1721. (T). Danmark. Kattegat. Sjællands Rev NE. t. N. Vragbelysning midlertidigt slukket.

Annuleret.

1722. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indløb. Midlertidige Fyr etableres.*Positioner.* a) 56° 42' (41") N. 10° 21' (26") E.

b) 56° 42' (26") N. 10° 20' (44") E.

Detaller. I nærmeste Fremtid vil paa ovennævnte Pladser, paa Landgrunden ved S.-Siden af Sejllobet til *Mariager Fjord*, blive opført to Fyr, der begge vil vise hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Fyrpæle. Fyrene vil være synlige hele Horisonten rundt.*Kort* Nr. 110 og 104.**1723. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. t. E. Oplysning om Vrags Plads.***Tidligere E. f. S.* Nr. 37/1621 1945.*Rettet Position.* 56° 52' 07" N. 10° 40' 42" E., c. 10 Sm 121° fra *Hals Barre Fyr*.**1724. Danmark. Kattegat. Skagens Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 2/215 1945 udgaar.*Position.* c. 57° 43' N. 10° 36' E.*Detaller.* Dybden i Indløbet til *Skagens Havn* er midlertidigt aftaget til 3,0 m.**1725. Danmark. Limfjorden. Aalborg Havn. Vrag fjernet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 29/1201 1945 udgaar.*Position.* c. 57° 03',6 N. 9° 55',6 E.*Detaller.* Vraget af det *tyske* Forpostskib, der laa sunket c. 200 m E. for *Limfjordsbroen* ved Fjordens S.-Side, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.*Kort* Nr. 106 og 104.**1726. Norge. Oslofjorden. Vrengen. Fartbestemmelse.***Position. Vrengen:* c. 59° 10' N. 10° 24' E.*Detaller.* Da der har været klaget over, at der holdes for høj Fart gennem *Vrengen*, hvorved der tilføjes Fartøjer og Kajanlæg Skade, indskærpes den i § 10 i Havne-reglementet for *Vrengen* anførte Bestemmelse om, at maskinfremdrevne Skibe skal gaa med langsom Fart, ikke over 5 Knob, fra *Bjørnehodet* mod W. til *Gryteskjærbden* mod E.

(E. f. S. Nr. 16/719. Oslo 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**1727. Tyskland. Weser—Jade. Rute oprettet.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedenstaaende Rute er oprettet. Sejlløbets Bredde er 0,5 Sm. Midterlinien gaar igennem følgende Punkter:

a. 53° 48' 15" N. 8° 08' 42" E.

b. 53° 50' 32" N. 8° 03' 00" E.

c. 53° 51' 14" N. 8° 00' 30" E.

d. 53° 51' 06" N. 7° 49' 06" E.

(N. t. M. Naveam Nr. 221. London 1945.)

1728. Tyskland. Weser. Ankerplads.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* En Ankerplads er oprettet S. for *Roter Sand Fyr* inden for en Linie mellem følgende Punkter:

a. 53° 49' 42" N. 8° 05' 54" E.

b. 53° 49' 42" N. 8° 07' 12" E.

c. 53° 48' 00" N. 8° 08' 30" E.

d. 53° 46' 36" N. 8° 10' 18" E.

e. 53° 46' 18" N. 8° 09' 12" E.

f. 53° 47' 36" N. 8° 07' 30" E.

Paa Grund af undersøiske Kabler advares Skibe mod at ankre uden for Ankerpladsens W.-Grænse.

(N. t. M. Naveam Nr. 222. London 1945.)

1729. Tyskland. Weser. Rute oprettet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 36/1535 1945.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Nedennævnte Rute er oprettet.

Midterlinien gaar gennem følgende Punkter:

- a. P. 15. Fyrskib.
- b. J. E. 6. Lystønde.
- c. J. E. 6 A. Lystønde.
- d. L S/D Lystønde.
- e. 53° 53' 45" N. 8° 01' 36" E.
- f. 53° 51' 42" N. 8° 06' 48" E.
- g. 53° 48' 46" N. 8° 08' 06" E.
- h. 53° 44' 38" N. 8° 13' 15" E.

Sejlløbets Bredde er 1 Sm mellem P 15 og LS/D, 0,5 Sm NE. for Linien mellem LS/D og Punkt f og 0,3 Sm SW. for denne Linie.

Fra Punkt f er Sejlløbets Bredde 0,6 Sm op ad Floden til Bremerhaven. Skibene skal holde sig i den Styrbords Side af Ruten.

(N. t. M. Naveam Nr. 227. London 1945.)

1730. Tyskland. West Schelde Anduvning. Sejladsforskrift.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Al Sejlads, undtagen med Minestrygere og Kystbevogtningsfartøjer, skal i minestrogne Ruter i Omraadet mellem Meridianerne 2° 30' E. og 3° 40' E. og Breddeparallelernerne 51° 20' N. og 51° 27' N., foregaa med højst 7 Knobs Fart, saafremt Forholdene tillader det.

(N. t. M. Naveam Nr. 229. London 1945.)

1731. Belgien. Ostende Banke N. Vrag.

Position. c. 51° 22' 02" N. 2° 50' 55" E.

Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads. Dybden over Vraget er 12,8 m.

(N. t. M. Nr. 2510. London 1945.)

1732. Frankrig. Dunkerque. Vrag.

1. *Positioner.* a) 51° 03' 52" N. 2° 20' 19" E.
- b) 51° 04' 06" N. 2° 23' 25" E.
- c) 51° 04' 00" N. 2° 23' 36" E.
- d) 51° 03' 54" N. 2° 24' 12" E.
- e) 51° 04' 09" N. 2° 24' 16" E.
- f) 51° 04' 19" N. 2° 24' 19" E.
- g) 51° 03' 57" N. 2° 16' 14" E.
- h) 51° 03' 24" N. 2° 16' 00" E.

Detaller. Paa Pladserne a—h findes Vrag, der rager op over Vandet.

2. *Positioner.* i) 51° 03' 51" N. 2° 14' 45" E.
- j) 51° 03' 48" N. 2° 14' 45" E.

Detaller. Paa Pladserne i og j findes Vrag, over hvilke Dybden er mindre end 18 m.

(A. a. N. Nr. 2006. Paris 1945.)

1733. England. Scarweather Fyrskib. Radiofyr oprettet.

Position. c. 51° 24' 15" N. 3° 57' 15" W.

Detaller. Fra Scarweather Fyrskib udsendes Radio-Taagesignal. Radiofrekvens: 291,5 kc/s (1029 m). Type: A 2. Periode: 6^m. Signalet er, som følger:

1. Bogstaverne G G A, 3 Gange.....	10,0 s.	(10 s.)
2. Pavse.....	1,0 s.	} Signalgruppe (1/2 ^m)
3. En lang Streg.....	9,0 s.	
4. Pavse.....	0,5 s.	
5. En kort Streg.....	2,0 s.	
6. 12 korte Streger.....	16,0 s.	
7. Pavse.....	1,5 s.	
8. Bogstaverne G G A, 3 Gange.....	30,0 s.	
9. Gentagelse af Signalgruppen.....	30,0 s.	(1/2 ^m)
10. G G A, 3 Gange.....	10,0 s.	(10 s.)
11. Pavse.....	250,0 s.	(4 ^m 10 s.)
	Periode...	360,0 s. (6 ^m)

Sendetider: Usigtbart Vejr: Hver 6^m, regnet fra det 4^m af hver Time.

(N. t. M. Nr. 2509. London 1945.)

1734. England. Humber. Fyr nedlagt.

Position. SW.-Hjørnet af *St. Andrew's Dok Mur*: c. $53^{\circ} 43' 20''$ N. $0^{\circ} 23' 40''$ W.

Detaller. De to faste Fyr paa ovennævnte Plads er nedlagt.

(N. t. M. Nr. 2494. London 1945.)

1735. Skotland. Forth Floden. Oplysning om Lystønder. Vrag.

Position. a. *Rosyth Dockyard Fyr*. c. $56^{\circ} 01' 05''$ N. $3^{\circ} 26' 30''$ W.

b. Fyret paa det yderste af *Crombie Pier*. $56^{\circ} 02' 00''$ N. $3^{\circ} 31' 35''$ W.

Detaller. 1. A. *No. 3 Torry Tønde*, der var udlagt c. 1,8 Sm 282° fra ovennævnte Position b., er ombyttet med *Torry Lystønde*, som er rødmalet, og som viser hvidt Et-Blink hver 10^s .

B. *No. 5 (Hen and Chickens N.) Tønde*, der var udlagt c. 3,55 Sm 275° fra ovennævnte Position b., er ombyttet med *Hen and Chickens N. Lystønde*, som er rødmalet, og som viser hvidt Et-Blink hver 5^s .

2. A. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5^s , er udlagt 0,35 Sm 231° fra ovennævnte Position a.

B. En sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3^s , og som er mærket *Dods Bk*, er udlagt 1,3 Sm 269° fra ovennævnte Position b.

3. Et Vrag er sunket tæt S. for ovennævnte under Punkt 2 B. anførte Lystønde. Dybden over Vraget er 5,5 m.

(N. t. M. Nr. 2480. London 1945.)

1736. Skotland. Montrose. Fyrskib ombyttet med Lys- og Klokketønde.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1610 1945.

Position. c. $56^{\circ} 47' 00''$ N. $1^{\circ} 13' 00''$ W.

Detaller. *Gap Fyrskib* er blevet ombyttet med en rødmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s .

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Naveam Nr. 230. London 1945.)

(Se Tillæg.)

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

1737. Frankrig. Boulogne. Le Havre. Vrag.

Positioner. a) $50^{\circ} 47' 50''$ N. $1^{\circ} 34' 27''$ E.

b) $49^{\circ} 39' 48''$ N. $0^{\circ} 00' 30''$ E.

Detaller. a) En Vragtønde er udlagt paa Position a).

b) Et Vrag, over hvilket der er mindre end 18 m Vand, er sunket paa Position b).

(A. a. N. Nr. 1954. Paris 1945.)

1738. Frankrig. St. Malo Anduvning. Lys- og Klokketønde ombyttet med Lystønde.

Position. c. $48^{\circ} 40' 05''$ N. $2^{\circ} 04' 55''$ W.

Detaller. Lys- og Klokketønden paa ovennævnte Plads, der afmærker *la Traversaine Banke*, er ombyttet med en rødmalet Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelse.

(N. t. M. Nr. 2441. London 1945.)

1739. England. Kanaløerne. Guernsey. St. Peter Port. Fyr atter tændt.

Position. *Belvedere Fyr*: $49^{\circ} 27' 00''$ N. $2^{\circ} 32' 00''$ W.

Detaller. Ovennævnte Fyr er atter tændt. Det viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10^s . Flammens Højde: 61 m. Synsvidde: 12 Sm. Jerntaarn.

(N. t. M. Nr. 2440. London 1945.)

1740. England S.-Kyst. Portland Havn. Vrag.

Position. *Baake C*: c. $50^{\circ} 34' 15''$ N. $2^{\circ} 24' 50''$ E.

Detaller. Et Vrag er sunket c. 100 m 341° fra ovennævnte Plads. Mindste Dybde over Vraget: 10,4 m.

(N. t. M. Nr. 2552. London 1945.)

1741. Orkney Øerne. Kirkwall Anduvning. Regler for Lodsning.

Position. c. 59° 00' N. 2° 50' W.

Detaller. Lodsskibet findes ikke mere i *Shapinsay Sound*. Handelsskibe, der ankommer til Farvandet udfor *Rerwick Head*, vil pr. Signal faa meddelt Oplysning om Ankerplads enten i *Inganess Bay*, *Shapinsay Sound* eller i *Kirkwall Bay*, afhængigt af Vejrforholdene.

Skibe, som ønsker Lods, skal fremsætte Anmodning herom gennem *Rerwick Head* Signalstation, hvorefter der straks vil blive sendt en Lods fra *Kirkwall*.

(N. t. M. Nr. 2517. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**1742. Nova Scotia. Cape Breton Island. Sidney Havn. Forbudte Ankerpladser.**

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det er i *Sidney Havn* forbudt at ankre i følgende Omrauder:

- a) Omraadet inden for en Linie, der fra *South East bar Fyr* gaar 1 Sm i Retning 168°, derfra i Retning 90° til Kysten.
- b) Omraadet inden for en Linie, der fra et privat Baadehus paa 46° 08' 53" N. 60° 13' 06" W. gaar i E.-lig Retning til Forfyret paa *Battery Point* paa 46° 09' 01" N. 60° 12' 13" W., derfra mod N. til *Dominion Steel Company* Oliehavn paa 46° 09' 17" N. 60° 12' 01" W., derfra mod NW. til den røde Spirtønde udfor *Barachois Point* paa 46° 09' 36" N. 60° 13' 00" W.

(N. t. M. Nr. 193. Ottawa 1945.)

1743. Nova Scotia. Halifax Anduvning. Fyrskibes Plads.

Position. a) *Sambro* Fyrskib Nr. 15: 44° 21' 40" N. 63° 22' 56" W.

b) *Halifax* — Nr. 6: 44° 25' 40" N. 63° 14' 06" W.

Detaller. Fyrskibene ved Indsejlingerne til *Halifax* ligger nu paa ovennævnte Pladser.

(N. t. M. Nr. 183. Ottawa 1945.)

1744. U. S. A. Maine. Oplysning om Kystfyr.

Position. a. *Little River Fyr.* c. 44° 39' 00" N. 67° 11' 36" W.

b. *Libby Islands Fyr.* c. 44° 34' 06" N. 67° 22' 06" W.

c. *Great Duck Island Fyr.* c. 44° 08' 30" N. 68° 14' 48" W.

d. *Monhegan Island Fyr.* c. 43° 45' 48" N. 69° 19' 00" W.

e. *Seguin Fyr.* ca. 43° 42' 31" N. 69° 45' 26" W.

Detaller. Ovennævnte Fyrs Lysstyrke er forøget. Synsvidderne er nu følgende:

a. *Little River Fyr.* 13 Sm.

b. *Libby Island Fyr.* 15 Sm.

c. *Great Duck Island Fyr.* 14 Sm.

d. *Monhegan Island Fyr.* } Faste Lys 15 Sm.
} Blink 20 Sm.

e. *Seguin Fyr.* 20 Sm.

(N. t. M. Nr. 29/3147. Washington 1945.)

1745. U. S. A. Maine. Frenchman Bay. Baker Island. Oplysning om Fyr.

Position. c. 44° 14' 28" N. 68° 12' 00" W.

Detaller. Lysstyrken i *Baker Island Fyr* er forøget. Synsvidde: 16 Sm.

(N. t. M. Nr. 29/3146. Washington 1945.)

1746. U. S. A. Maine. Muscongus Bugt. Georges Øerne. Oplysning om Dybden.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ved nylig stedfundne Opmaalinger i Indløbet til *St. George* Floden fandtes Dybderne ved Middellavvande at være som nedenfor anført paa følgende Positioner:

a. 43° 54' 02" N. 69° 16' 30" W. 4,2 m.

b. 43° 54' 02" N. 69° 16' 03" W. Et Skær i Overfladen.

c. 43° 54' 04" N. 69° 16' 21" W. 3,6 m.

d. 43° 54' 58" N. 69° 18' 00" W. 2,7 m.

- c. 43° 55' 40" N. 69° 16' 35" W. 0,4 m.
 f. 43° 55' 41" N. 69° 18' 31" W. 3,3 m.
 g. 43° 55' 56" N. 69° 18' 25" W. 0,1 m.
 h. 43° 56' 25" N. 69° 17' 30" W. 3,0 m.
 i. 43° 56' 41" N. 69° 16' 25" W. 0,4 m.

(N. t. M. Nr. 29/3148. Washington 1945.)

1747. U. S. A. Massachusetts. Boston Havn. North Channel. Undervandshindring.

Position. 42° 21' 00" N. 70° 56' 08" W.

Detaller. Ved Undersøgelser med Wiredræg er der fundet en Skibsfarthindring, sandsynligvis et Vrag, 1959 m 54° 12' fra *Deer Island* Fyr. Wiredrægget, indstillet paa 10 m under Middellavvande, gik over Hindringen.

(N. t. M. Nr. 29/3160. Washington 1945.)

1748. U. S. A. Massachusetts. Boston Havn Anduvning. Fyrskib ombyttet med Reservefyrskib.

Position. c. 42° 21' 24" N. 70° 43' 12" W.

Detaller. *Boston* Fyrskib er ombyttet med et rødmalet Reservefyrskib med *Boston* malet med hvidt paa begge Sider og med to Master med et Mær og en Lanterne paa hver Top. Fyrskibet viser hvidt Et-Blink hver 3^s, Blink 1^s, Mørke 2^s.

Taagesignal gives med To-tonet Hammersirene, En-Tone hver 20^s, Tone 3^s, Pavse 17^s.

Stormvarsel gives med Flagsignaler, naar Fyrskibet er paa Station, men ikke, naar det er paa Vej til og fra Stationen. Stormvarsel gives ikke med Lyssignaler.

(N. t. M. Nr. 31/3430. Washington 1945.)

1749. U. S. A. Massachusetts. Gloucester Havn. Vrag afmærket.

Position. c. 42° 35' 33" N. 70° 40' 26" W.

Detaller. En Vragtønde er udlagt paa ovennævnte Plads, 1084 m 355°30' fra Fyret paa *Gloucester* Bølgebryder, til Afmærkning af et Vrag.

(N. t. M. Nr. 32/3576. Washington 1945.)

1750. U. S. A. Pollock Rip Kanal. Fyrskib udlagt. Lys- og Fløjtetønde inddraget.

Position. 41° 36' 04" N. 69° 51' 04" W.

Detaller. 1. *Pollock* Fyrskib er udlagt paa ovennævnte Plads. Fyrskibet er rødmalet og har to Master. Det viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 5^s. Flamens Højde: 19,8 m. Synsvidde: 13 Sm.

2. Taagesignal med Nautofon afgives fra Fyrskibet, En-Tone hver 30^s.

3. Lys- og Fløjtetønden, der var udlagt tæt W. for Fyrskibet, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 2516. London 1945.)

1751. U. S. A. Rhode Island. Narragansett Bugt. East Passage. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.

Position. 41° 32' 10" N. 71° 20' 37" W.

Detaller. Paa *Gould Island* Færgeleje paa E. Siden af *Gould Island*, er tændt et Fyr, der viser gult, fast Lys. Taagesignal gives med Taagehorn, En-Tone hver 30^s, Tone 5^s, Pavse 25^s.

(N. t. M. Nr. 30/3279. Washington 1945.)

1752. U. S. A. Rhode Island. Narragansett Bugt. East Passage. Fyr tændt. Taagesignal oprettet.

Position. 41° 31' 52" N. 71° 18' 52" W.

Detaller. Paa *Coddington Cove* Færgeleje er tændt et Fyr, der viser gult, fast Lys. Taagesignal gives med Taagehorn, En-Tone hver 30^s, Tone 5^s, Pavse 25^s.

(N. t. M. Nr. 30/3281. Washington 1945.)

1753. U. S. A. Long Island Sund. Plum Island. Taagesignal forandret.*Position.* c. 41° 01' 24" N. 72° 12' 42" W.*Detaller.* Taagesignalet fra *Plum Island Fyr* gives nu med Sirene, der udsender En-Tone hver 15^s, Tone 4^s, Pause 11^s. Hvis Sirenen er ude af Funktion, gives Taagesignal med Klokke, Et-Slag hver 15^s.

(N. t. M. Nr. 32/3580. Washington 1945.)

1754. U. S. A. Rhode Island. Block Island. Vrag afmærket.*Position.* c. 41° 01' 12" N. 71° 33' 00" W.*Detaller.* En Vragtønde, malet med sorte og hvide, lodrette Striber med et hvidmalet Reflektorbaand rundt om Toppen, er udlagt i 45 m Vand paa ovennævnte Plads, c. 15 m W. for Vraget. Dybden over Vraget er 36 m.

(N. t. M. Nr. 32/3579. Washington 1945.)

1755. U. S. A. New Jersey. Five Fathom Bank. Lys- og Klokketønde ombyttet med Fyrskib.*Position.* 38° 47' 18" N. 74° 34' 35" W.*Detaller.* *Five Fathom Bank* Lys- og Klokketønde *F. L. S.* er ombyttet med *Five Fathom Bank* Fyrskib. Dette er rødmalet med Ordene *Five Fathom* i hvidt paa begge Sider. Fyrskibet har to Master med runde Mærs paa hver Mastetop og viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, Lys 4^s, Mørke 2^s. Synsvidde: 14 Sm. Hvis Fyrlanteren er i Uorden, vises fast, hvidt Lys. En Ankerlanterne med fast, hvidt Lys vises fra Forstaget, 7 m over Vandet.Taagesignal gives skiftevis med to Damp-Diaphragm Horn, som viser tværskibs. Hvert Horn giver En-Tone hver 30^s, Tone 2^s, Pause 28^s, og Hornene er synkroniseret saaledes, at det samlede Taagesignal bliver En-Tone hver 15^s, Tone 2^s, Pause 13^s. Hvis Taaghornene er ude af Funktion, gives Taagesignalet med Fløjte.Radiofyret har Radiofrekvens 298 kc/S. Signalet er 2 Prikker og 2 Streger (. . — —) og udsendes i klart Vejr den første og fjerde 10^m Periode i hver Time. I Taage og usigtbart Vejr sendes Signalet uafbrudt og samtidigt med Taagesignalet til Afstandsbedømmelse.

Stormvarsel gives med Flagsignaler, naar Fyrskibet er paa Station, men ikke naar det er paa Vej til og fra Stationen. Stormvarsel gives ikke med Lyssignaler.

(N. t. M. Nr. 30/3298. Washington 1945.)

1756. U. S. A. Chesapeake Bugt. Vrag afmærket.*Position.* c. 37° 57' 25" N. 76° 21' 10" W.*Detaller.* En sort Spirtønde er udlagt i 1,3 m Vand 5,1 Sm 196° 30' fra *Point Lookout Fyr* til Afmærkning af et Vrag, beliggende 61 m 198° fra Spirtønden. En Del af Vraget er synligt over Vandet.

(N. t. M. Nr. 32/3588. Washington 1945.)

1757. U. S. A. North Carolina. Kap Lookout. Vrag afmærket.*Position.* 34° 19' 01" N. 76° 27' 00" W.*Detaller.* En rødmalet Vraglystønde 14 A, der viser rødt Hurtigblink, er udlagt i 25 m Vand paa ovennævnte Plads, 183 m 135° fra Vraget. Dybden over Vraget er 8,2 m.

(N. t. M. Nr. 31/3457. Washington 1945.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.**1758. U. S. A. Mexikanske Havbugt. Udkastning af Sprængstof.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Sprængstof bliver udkastet i *Mexikanske Havbugt* i et Omraade, der begrænses af Breddeparallellerne 27° 35' N. og 27° 45' N. og af Meridianerne 85° 00' W. og 85° 10' W. Alle Skibe og Pramme paa Vej til ovennævnte Omraade vil blive ledsaget af *Coast Guard* Skibe. Udkastning af Sprængstof vil kun finde Sted om Dagen.

(N. t. M. Nr. 31/3406. Washington 1945.)

1759. U. S. A. Louisiana. Mississippi Floden. South Pass. Besøjling.*Detaller.* South Pass er åben for Sejlads.

(N. t. M. Nr. 30/3319. Washington 1945.)

1760. U. S. A. Louisiana. Mississippi Floden. Southwest Pass. Fyr forandret.*Position.* SW.-Pass Entrance W. Jetty Range Forfyr: 28° 54' 42" N. 89° 25' 55" W.*Detaller.* 1. Ovennævnte Forfyr samt Bagfyret viser nu fast, hvidt Lys.

2. SW.-Pass Inner Range For- og Bagfyr viser nu fast, hvidt Lys.

(N. t. M. Nr. 32/3602. Washington 1945.)

1761. Vestindien. Virgin Island. St. Croix. Christiansted Havn. Tønder ombyttet med Lystønder.1. *Position.* c. 17° 45' 54" N. 64° 41' 48" W.*Detaller.* Scotch Bank Tønde 1 er ombyttet med Scotch Bank Lystønde 1, som er sortmalet og viser grønt Et-Blink hver 4^s, Blink 0,4^s. Mørke 3,6^s. Lystønden er udlagt paa 7,3 m Vand, 887 m 347° fra Fort Louise Augusta Fyr.2. *Position.* c. 17° 45' 29" W. 64° 41' 59" W.*Detaller.* Round Reef NW. Tønde 7 er ombyttet med Round Reef NW Lystønde 7, der er sortmalet og viser grønt Hurtigblink, 75 Blink hvert 1^m. Lystønden er udlagt paa 6,1 m Vand, 516 m 282° fra Fort Louise Augusta Fyr.

(N. t. M. Nr. 29/3201. Washington 1945.)

1762. U. S. A. Californien. Long Beach Havn. Radiostationen ved Point Vicente. Radiofrekvens forandret.*Detaller.* Coast Guard Radiostationen ved Point Vicente (Kaldesignal N. M. Q.) udsender Vejrberetninger, Efterretninger for Søfarende og Meddelelser fra Kyststation B A M S paa 448 kc/s i Stedet for paa 425 kc/s. Opkaldninger vil stadig foregaa paa 500 kc/s.

(N. t. M. Nr. 31/3491. Washington 1945.)

1763. U. S. A. Californien. Pigeon Point W. Udkastning af Sprængstoffer.*Position.* c. 37° 10' N. 123° 01' W.*Detaller.* Sprængstoffer vil blive udkastet inden for et Omraade, der begrænses af Breddeparallelerne 37° 05' N. og 37° 15' N. og Meridianerne 122° 55' W. og 123° 07' 30" W.

(N. t. M. Nr. 2446. London 1945.)

1764. U. S. A. Californien. San Francisco Bugt. Taagesignaler oprettet.1. *Position.* c. 37° 48' 34" N. 122° 25' 36" W.*Detaller.* Taagesignal gives fra Fort Mason Pier 4 med elektriske Diaphragm Horn, der udsender En-Tone hver 10^s, Tone 1^s, Pavse 9^s, c. 1975 m 195° fra Alcatraz Fyr.2. *Position.* c. 37° 51' 48" N. 122° 25' 05" W.*Detaller.* Taagesignal gives fra East Garrison Værft med elektriske Diaphragm Horn, der udsender En-Tone hver 10^s, Tone 1^s, Pavse 9^s, c. 2650 m 219° 30' fra Southampton Shoal Fyr paa en Opbygning ved NE.-Hjørnet af East Garrison Værft, 3 m over Vandet.

(N. t. M. Nr. 31/3494. Washington 1945.)

1765. U. S. A. Californien. San Francisco Bugt. Suisun Bugt. Seal Island Channel. Oplysning om Dybde.*Position.* Point Barge Wharf Fyr 38° 03' 24" N. 122° 02' 20" W.*Detaller.* Paa Pladsen 457 m 72° fra ovennævnte Fyr findes 4,3 m Dybde ved Middellavvande.

(N. t. M. Nr. 29/3213. Washington 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1766. Italien. Adriaterhavet. Porto di Malamocco. Vrag.

Position. Lodstaarnet c. 45° 21' 00" N. 12° 19' 35" E.

Detaller. Et Vrag er sunket saaledes, at Agterenden ligger 1265 m 20° og Stævnen 1493 m 20° fra ovennævnte Taarn.

(N. t. M. Nr. 2511. London 1945.)

1767. Italien. Adriaterhavet. Port Lido Anduvning. Oplysning om Afmærkning.

Position. Port Lido N.-lige Bølgebryder Fyr: c. 45° 25' 15" N. 12° 26' 15" E.

Detaller. 1. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, er udlagt 4,7 Sm 123° fra ovennævnte Fyr.

Skibe skal almindeligvis passere tæt NE. om denne Lystønde, hvor Lodsen vil gaa om Bord.

2. En hvid Spidstønde er udlagt 3,7 Sm 136½° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 2485. London 1945.)

1768. Italien. Adriaterhavet. Cittanuova W. Vrag.

Position. Cittanuova Kirke: c. 45° 19' 00" N. 13° 33' 45" E.

Detaller. Et Vrag er sunket 7,1 Sømil 271° fra ovennævnte Position. Dybden over Vraget er 7,3 m.

(N. t. M. Nr. 2487. London 1945.)

1769. Joniske Øer. Levkas Kanal. Fyr tændt paa Vrag.

Position. Citadel Fyr: c. 38° 50' 30" N. 20° 43' 45" E.

Detaller. Paa et Vrag 110 m 258° fra ovennævnte Fyr er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5^s.

(N. t. M. Nr. 2497. London 1945.)

1770. Libyen. Ras Tajura. Skibsfartshindring.

Position. Tripolis Hovedfyr: c. 32° 54' N. 13° 11' E.

Detaller. En Skibsfartshindring er observeret 10,5 Sm 84° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 2457. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1771. Danmark. Signaler for Minestrygning og Oversejlingsprøver i Forbindelse med Sikringsforanstaltninger mod Magnet-Miner. Forholdsregler ved Møde med Minestryger.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1205, 1941, Bilag, Punkt A udgaar.

a) Orlogsskibe, der udfører Minestrygning eller slæber Minestrygningsapparater, samt Skibe, der foretager Oversejlingsprøver i Forbindelse med Sikringsforanstaltninger mod Magnet-Miner, vil føre følgende Signaler:

I. Naar Minestrygning udføres:

1. *Om Dagen:*

En sort Kugle hejst paa Fortoppen eller eneste Top samt en lignende Kugle hejst under Raanokken paa hver Side eller paa den Side, hvortil Minestrygningsapparatet viser.

2. *Om Natten:*

Et grønt Lys synligt hele Horisonten rundt, hejst paa Fortoppen eller eneste Top samt et lignende Lys hejst under Raanokken paa hver Side eller paa den Side, hvortil Minestrygningsapparatet viser.

II. Naar Minestrygningsapparater slæbes, uden at Minestrygning foretages.

1. *Om Dagen:*

Internationalt Signalfalg „Z“ hejst paa Fortoppen eller eneste Top.

2. *Om Natten:*

Tre Lys lodret for hverandre, det øverste rødt, det mellemste hvidt og det nederste grønt, hejst paa Fortoppen eller eneste Top.

III. Naar Oversejlingsprøver foretages i Forbindelse med Sikringsforanstaltninger mod Magnet-Miner.

Samme Signal, som angivet ovenfor under Pkt. II.

Særlige Forholdsregler:

1. Ethvert Skib eller Fartøj skal ved Møde med Minestrygere, der fører et af de i Punkt I nævnte Signaler, manøvrere saaledes, at det lader Minestrygeren passere i en Mindstefastand af 500 m. Det vigende Skib maa ikke komme Minestrygerens Kurslinie nærmere end 500 m, førend Afstanden til Minestrygeren er større end 1000 m.

Skibe og Fartøjer maa under ingen Omstændigheder forsøge at passere imellem Minestrygere, som sejler i Formation eller imellem en Minestryger og efterfølgende Bøjefartøjer.

I minestrøgne Ruter (Tvangsruter) skal Vigemanøvreren udføres med laveste Fart, eventuelt med stoppet Maskine, og saa vidt muligt saaledes, at Tvangsruten ikke forlades. Efter Minestrygerens Passage skal det vigende Skib, saafremt det har maattet forlade Tvangsruten, ad korteste Vej vende tilbage til denne.

Overhaling af Minestrygere maa kun finde Sted, naar det kan ske under Overholdelse af den ovenfor angivne Afstand til Minestrygeren og dennes Kurslinie. I modsat Fald skal der sejles i Minestrygerens Køl vand i en Afstand af mindst 1000 m fra denne.

Der skal holdes nøje Udkig — og lyttes — efter Signaler fra de minestrygende Orlogsskibe.

2. Skibe og Fartøjer maa ikke komme Orlogsskibe eller andre Skibe som fører det i Punkt II og III nævnte Signal, nærmere end 50 m.

Publikationer. Danske Lods I, Side 23 (Tillæg 4, Side 3).

(Marineministeriet, den 13. September 1945.)

1772. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af Bekendtgørelse Nr. 295 af 3. September 1939 samt Bekendtgørelse Nr. 314 af 9. September 1939 angaaende Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/312 1945 udgaar.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 13. September 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 5 i Lov Nr. 120 af 13. Marts 1943 om ekstraordinære Foranstaltninger vedrørende Skibsfarten, jfr. Lov Nr. 297 af 22. Juni 1945, fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart herved følgende:

§ 1.

Bekendtgørelse Nr. 295 af 3. September 1939 om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger samt Bekendtgørelse Nr. 314 af 9. September 1939 om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 295 af 3. September 1939 om Hemmeligholdelse af Oplysninger om Skibes Positioner, Bevægelser og Ladninger ophæves.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

1773. Danmark. Bekendtgørelse om Tillæg til Bekendtgørelse Nr. 264 af 27. Maj 1943 angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/315 1945.

Position. Knebel Vig Indløb: c. 56° 13½' N. 10° 26½' E.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 14. September 1945 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.

Paa Grund af Udkastning og Sprængstof forbydes det at ankre, at udøve enhver Art af Fiskeri og at optage Sten, Sand og lignende i *Knebel Vig* uden for 10 m Kurven.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

1774. Danmark. Bestemmelser vedrørende Sejlanvisninger. Rettelse til E. f. S. Nr. 28/1140 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1140 og 32/1292 1945.

Positioner. *Stevns Fyr:* c. 55° 17',4 N. 12° 27',5 E.

Keldsnor Fyr: c. 54° 43',9 N. 10° 43',5 E.

Detaller. Den særlige Signaltjeneste i Forbindelse med *N. C. S.* Tjenesten ved *Stevns* og *Keldsnor Fyr* nedlægges ved Udgangen af September Maaned 1945. De øvrige Signalstationer opretholdes indtil videre.

(Marineministeriet, den 14. September 1945.)

1775. Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det britiske Admiraltet. Rettelse til E. f. S. Nr. 37/1617 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1617 1945; Punkt f udgaar.

Detaller. De Omraader i *Middelhavet* og *Sorte Hav*, hvor der fremdeles vil kunne findes Miner, er følgende:

1. *Kysten af Nord-Afrika:*

Omraadet inden for en Linie gennem Punkterne:

a. *Kap Seratt* (c. 37° 14' N. 9° 13' E.).

b. 37° 15' N. 9° 00' E.

c. *Akeine Rock* (c. 37° 03' N. 7° 31' E.).

2. *Sicilien—Tunis:*

Omraadet inden for en Linie gennem Punkterne:

a. *Kysten af Tunis* paa 9° 30' E. Lgd.

b. 38° 00' N. 10° 00' E.

c. *Kap St. Vito* (c. 38° 11' N. 12° 44' E.).

d. *Sicilien S.-Kyst* paa 13° 00' E. Lgd.

e. 37° 00' N. 13° 00' E.

f. *Limarsi Pynt (Pantelleria)*.

g. 35° 00' N. 13° 00' E.

h. *Kysten af Tripolis* paa 13° 00' E. Lgd.

3. *Sicilien S.-Kyst:*

Inden for en Afstand af 12 Sm fra *Kysten* mellem Meridianen 13° E. og en Linie, der fra *Kap Passaro* gaar i Retning 90°.

4. *Sicilien N.-Kyst:*

Inden for en Afstand af 10 Sm fra *Kysten* mellem *Kap St. Vito* og Meridianen 13° 30' E.

5. *Malta:*

Omraadet inden for en Linie gennem Punkterne:

a. 36° 10' N. 14° 10' E.

b. 36° 10' N. 14° 50' E.

c. 36° 00' N. 15° 20' E.

d. 35° 20' N. 15° 20' E.

e. 35° 20' N. 14° 10' E.

6. *Sardinien og Korsika.*

Omraadet inden for Linien gennem Punkterne:

a. *Korsika E.-Kyst* paa 42° 00' N. Br.

b. 42° 00' N. 10° 00' E.

c. 38° 20' N. 10° 00' E.

d. 38° 40' N. 8° 50' E.

e. 38° 40' N. 8° 00' E.

f. 42° 10' N. 8° 00' E.

g. *Korsika W.-Kyst* paa 42° 10' N. Br.

7. *Frankrig S. - Kyst*:
 - a. Omraadet N. for $42^{\circ} 21'$ N. Br. og W. for Meridianen $3^{\circ} 42'$ E.
 - b. Omraadet N. for $42^{\circ} 55'$ N. Br. mellem Meridianerne $6^{\circ} 32'$ E. og $3^{\circ} 42'$ E.
8. *Genua Bugt*:
Inden for en Afstand af 10 Sm fra Kysten imellem Meridianerne $9^{\circ} 15'$ E. og $7^{\circ} 00'$ E.
9. *Livorno Anduvning*:
Omraadet N. for $42^{\circ} 00'$ N. og E. for Meridianen $9^{\circ} 15'$ E.
10. *Italien W. - Kyst*:
Inden for en Afstand af 20 Sm fra Kysten imellem Breddeparallerne $39^{\circ} 00'$ N. og $42^{\circ} 00'$ E.
11. *Messina Strædet og Anduvning*:
Omraadet inden for følgende Linier:
 - a. Breddeparallellen $39^{\circ} 00'$ N.
 - b. Meridianen $15^{\circ} 39'$ E.
 - c. Breddeparallellen $38^{\circ} 13'$ N.
 - d. Kysterne af *Sicilien* og *Italien*.
12. *Italien S. - Kyst*:
Inden for en Afstand af 5 Sm fra Kysten imellem Breddeparallerne $38^{\circ} 45'$ N. og $39^{\circ} 52'$ N.
13. *Taranto Bugt*:
Inden for en Afstand af 12 Sm fra Kysten imellem Meridianerne $17^{\circ} 30'$ E. og $18^{\circ} 00'$ E.
14. *Italien E. - Kyst*:
Inden for en Afstand af 12 Sm fra Kysten mellem Breddeparallerne $39^{\circ} 50'$ N. og $41^{\circ} 25'$ N.
15. *N.-lige Adriaterhav*:
Omraadet N. for Breddeparallellen $42^{\circ} 50'$ E.
16. *Jugoslavien*:
Inden for en Afstand af 30 Sm fra Kysten mellem Breddeparallerne $42^{\circ} 50'$ N. og $41^{\circ} 55'$ N.
17. *Albanien W. - Kyst*:
Omraadet inden for Linien gennem Punkterne:
 - a. Kysten paa $41^{\circ} 30'$ N. Br.
 - b. $41^{\circ} 30'$ N. $19^{\circ} 00'$ E.
 - c. $40^{\circ} 30'$ N. $19^{\circ} 00'$ E.
 - d. $40^{\circ} 15'$ N. $19^{\circ} 10'$ E.
 - e. Kysten paa $40^{\circ} 15'$ N. Br.
18. *Grækenland, Ægæiske Hav*:
Omraadet inden for Linien gennem Punkterne:
 - a. *Grækenland W.-Kyst* paa $40^{\circ} 00'$ N. Br.
 - b. $40^{\circ} 00'$ N. $19^{\circ} 20'$ E.
 - c. $38^{\circ} 30'$ N. $19^{\circ} 20'$ E.
 - d. *Gardo Øen*.
 - e. *Kupho Nisi Øen*.
 - f. $36^{\circ} 00'$ N. $28^{\circ} 40'$ E.
 - g. *Tyrkiets Kyst* paa $28^{\circ} 40'$ E. Lgd.
19. *Tripolis og Cyrenaica*:
Inden for en Afstand fra Kysten af 30 Sm mellem Meridianerne $13^{\circ} 00'$ E. og $20^{\circ} 00'$ E. og inden for en Afstand af 15 Sm fra Kysten imellem Meridianerne $20^{\circ} 00'$ E. og $26^{\circ} 00'$ E.
20. *Ægypten*:
 - a. Inden for en Afstand af 8 Sm fra Kysten mellem Meridianerne $26^{\circ} 00'$ E. og $29^{\circ} 30'$ E.
 - b. Omraadet S. for $32^{\circ} 00'$ N. Br. mellem Meridianerne $29^{\circ} 30'$ E. og $33^{\circ} 00'$ E.
21. *Sorte Hav*:
Alle Omraader, hvor Dybden er mindre end 914 m (500 eng. Favne).
Søfarende, der besejler ovennævnte Farvandsomraader uden at have modtaget Kursanvisninger fra behørig *allierede* Marinemyndigheder, og Fiskere, der fisker inden

for disse Omraader uden Tilladelse fra behørig *allierede* Myndigheder, gør dette paa egen Risiko (*do so at their own peril*).

Denne Advarsel fritager paa ingen Maade Skibsførere, der besejler andre Omraader end dem, der ifølge ovenstaaende Efterretning er erklæret for at være mindefarlige, for af Hensyn til deres egen Sikkerhed at skaffe sig Kursanvisninger fra behørig *allierede* Marinemyndigheder og nøje overholde disse Anvisninger.

(N. t. M. Nr 2537. London 1945.)

1776. Sverige. Sundet. Falsterbokanalen. Indskrænkning i Trafikbestemmelserne.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/342 1945.

Position. c. 55° 24' N. 12° 56' E.

Detaller. Passage gennem *Falsterbokanalen* er indtil videre om Natten ikke tilladt for sydgaaende Skibe over 5 000 Tons DW., som gaar i Ballast, eller som har mindre end halv Last; om Dagen er Passage for saadanne Skibe kun tilladt med Assistance af mindst 1 Bugserbaad.

(U. f. s. Nr. 38/2486. Stookholm 1945.)

(Se Tillæg.)

Tillæg.

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

1777. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 24. September—4. Oktober incl. 1945, alle Hverdage Kl. 0900—1600.

Position. Middelgrunds Fort Fyr: c. 55° 43',2 N. 12° 40',2 E.

Detaller. Skydning med Kanoner afholdes i ovennævnte Tid fra *Middelgrunds Fort*.

Skydefeltet begrænses af 2 Linier, der fra *Middelgrunds Fort Fyr* gaar i Retning henholdsvis 330° og 120°, saunt af en Cirkellinie med Centrum i nævnte Fyr og med Radius 4,32 Sm (8000 m).

Sikkerhedshøjde: 750 m.

Naar der skydes, vises fra Fortets Signalmast international Talstander 7.

Under Skydning er Ophold og Sejlads i ovennævnte Skydeomraade forbudt.

Ved Skibes og Fartøjers Passage ad Tvangsruterne indstilles Skydningen.

(Marineministeriet, den 19. September 1945.)

1778. Danmark. Sundet. Flakfort. Skydeøvelser.

Tidspunkt. 18.—21. September incl. 1945, hver Dag Kl. 0900—1800.

Position. Flakfort: c. 55° 42',2 N. 12° 44',1 E.

Detaller. Skydeøvelser afholdes i ovennævnte Tid fra *Flakfort*.

Skydefeltet begrænses af:

Meridianerne 12° 42',0 E. og 12° 44',0 E.

Breddeparallerne 55° 40',6 N. og 55° 42',2 N.

Sikkerhedshøjde: 100 m.

Under Skydning er Ophold og Sejlads i ovennævnte Skydeomraade forbudt.

(Marineministeriet, den 17. September 1945.)

1779. Sverige. Sundet. Skibsfartshindringer fjernet. Sejlroute ændret. Afmærkning inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/142 1945 udgaar.

Nr. 1/143 1945; Punkt II udgaar.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. De i den N.-lige Indgang til *Sundet* paa *svensk* Territorium udlagte Skibsfartshindringer mellem Breddeparallerne 56° 07' N. og 56° 08',5 N. er fjernet.

2. I *Sundets* N.-lige Del skal Sejladsen paa *svensk* Territorium foregaa direkte imellem de i E. f. S. Nr. 1/143 1945, Punkt I som Nr. 17 og 18 nævnte

Sømærker, henholdsvis Lystønden, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s, paa 56° 06' 42" N. 12° 34' 00" E. og Lys- og Fløjtetønden, der viser hvidt Tre-Blink hver 9^s, paa 56° 09' 00" N. 12° 31' 00" E.

3. De i E. f. S. Nr. 1/142 1945 og 1/143 1945, Punkt II nævnte Sømærker, nemlig den sortmalede Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 6^s, paa 56° 08' 03" N. 12° 34' 18" E. og den røde Tønde med 1 nedadvendt Kost, 0,16 Sm fra den sortmalede Lystønde i Retning af Viken Fyr, er inddraget.

Kort Nr. 131, 130, 102, 125 og 100.

(U. f. s. Nr. 39/2548. Stockholm 1945.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1780. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Ledefyr atter tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1074 1945, Punkt A.

Position. c. 56° 42' N. 8° 15' E.

Detaller. Svaneholm Ledefyr er atter tændt og i Orden.

1781. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals. Radiofyr. Klartvejsudsendelser midlertidigt indstillet.

Position. 57° 35' 06" N. 9° 56' 45" E.

Detaller. Klartvejsudsendelser fra *Hirtshals* Radiofyr er paa Grund af Reparation af Akkumulatorbatteri indstillet i c. 1 Uge fra den 19. September 1945. Radiotaageudsendelserne foregaar normalt.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1782. (T). Danmark. Hanstholm Radiofyr. Klartvejsudsendelser midlertidigt indstillet.

Position. 57° 06' (47") N. 8° 36' (08") E.

Detaller. Klartvejsudsendelser fra *Hanstholm* Radiofyr er paa Grund af Reparation af Akkumulatorbatteri indstillet i c. 1 Uge fra den 19. September 1945. Radiotaageudsendelserne foregaar normalt.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1783. Sverige. Falsterbokanalens Søfartskontrol ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/343 1945 udgaar.

Position. Falsterbokanalens S.-lige Indsejling: c. 55° 24' N. 12° 57' E.

Detaller. De i ovennævnte E. f. S. omhandlede Bestemmelser for Søfartskontrollen ved Falsterbokanalens er ophævet.


(U. f. s. Nr. 39/2548. Stockholm 1945.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



Den store Succes



CARLSBERG
GRAPE-TONIC

DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786

Sø- og Transportforsikring
Brandforsikring
Driftstabsforsikring
samt alle andre
Skadesforsikringer.

PALÆGADE 2 TLF. CENTR. 6
KØBENHAVN K.

Scandinavian Shipowners

AT A GLANCE

Guide to Scandinavian
Shipowners, Coal Im-
porters and Various
Consumers

5/-, post free

NAUTICAL PUBLISHING CO.
33, AMALIEGADE, COPENHAGEN, DENMARK

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne

Imo-Pumper

som

Smøreoliepumper

Brændseloliepumper

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 Vandværkskedler.
 2 Tærdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dynkarken 2

AARHUS

Telefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGNING ·:-· KLARERING ·:-· SPEDITION ·:-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RANDERS

CARL HASSAGER & C^o

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 37

FREDAG 28. SEPTEMBER 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

KONG CHRISTIAN DEN TIENDE

Efter den tungeste Periode i Danmarks nyere Historie fyldte vor gamle Konge 75 Aar. Næppe har nogen anden dansk Konges Regeringstid vekslet saa forunderligt som Kong Christians. Alle danske føler sig dybt taknemmelige over, at det forundtes Kongen at opleve den Stund, da det Rige, han har arvet fra sine Fædre, igen blev befriet fra det fremmede Voldsherredømmes Aag.

Den kongelige Fødselsdag blev et Danskhedens Symbol — en Dag, hvor alle følte Kong Christians Samhørighed med sit Folk. Vor Konges Betydning kan næppe udtrykkes smukkere i Ord end det skete i Holmens Kirke — den gamle Sømandskirke, hvor Kongen i Søndags sammen med Kong Haakon overværede Guds-tjenesten.

Holmens Provst, Dr. theol. *Neiiendam*, udtalte bl. a.:

Vil nogen af os glemme den 9. April 1940, da vi havde Bombemaskinerne hængende drønende over os som en Trusel. Kampen blev afblæst, men vore unge Soldater kæmpede videre, og vor Undertrykkelsesperiode blev en Fornyelsens Tid.

Landsmænd, husker I hvilket Lystegn det var for os efter den 10. April — Dag efter Dag, Uge efter Uge, Maaned efter Maaned — at vor Konge red modigt og frygtløst blandt os. Gav det os ikke Mod, fordi vi vidste, at vor Nød gennem ham blev baaret frem til Gud? Landsmænd, husker I, hvad det betød for os at møde ham. Det rankede os, saaledes at vi lærte, at vi skal holde ud.

Kongen staar i Dag som Forbilledet i den Fredens Kamp, der nu kommer ved Danmarks Genopbygning. Ingen ønsker varmere end Kong Christian, at vort Land som en Fugl Phønix skal stige frem af Verdensbrandens Aske.

NYT MOTORSKIB TIL »TORM«

Motorskibet *Tekla*, som er bygget paa Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet »Torm«, har været paa Prøvetur i Øresund. Turen, hvori deltog Repræsentanter for Rederiets Bestyrelse og Direktion samt Værftsledelse, forløb fuldt tilfredsstillende. Skibets Hoveddimensioner er: Længde 325 Fod, Bredde paa Spant 45 Fod 9 Tommer, Dybde paa Spant til Shelterdæk 28 Fod 10 Tommer, Dybgang 20 Fod, Lastevne ca. 3800 Tons. Skibet er bygget til British Corporations højeste Klasse. Maskineriet bestaar af 1 Stk. 9-cylin-

dret Dieselmotor paa ca. 3800 HK., som giver Skibet en Fart af ca. 14½ Knob lastet.

Nybygningen er allerede gaaet ud paa sin Jomfrurejse.

M/S »NORDHAVET«s FORLIS

Dampskibsselskabet Nordens Motorskib *Nordhavet* er forlist ud for Kap St. Mary paa New Foundland efter at være kollideret med en Genstand under Vandoverfladen, sandsynligvis et Vrag fra Undervandsbaadskrigen. Skibet begyndte at faa Slagside, da Vandet strømmede ind. Damperen »Dombey«, der befandt sig i Nærheden, skyndte sig til Undsætning. Det reddede alle toogtredive Mand af Besætningen og bragte dem til St. Johns, men alle deres Ejendele, som var blevet anbragt i en Motorbaad, drev bort med denne og gik tabt i den oprørte Sø.

»Nordhavet« tilhørte Dampskibsselskabet Norden og var bygget hos Burmeister & Wain i 1930. Under Krigen har det ligget oplagt i Nakskov Fjord. Det havde udført en Rejse for U.M.A. til England med Korn og var nu paa sin anden Rejse fra Montreal til Antwerpen med Korn, da Forliset fandt Sted. Skibet førtes af Kaptajn *H. Hansen*. Under Krigen har Dampskibsselskabet »Norden« mistet fire Skibe af omkring samme Størrelse som »Nordhavet«, der er paa 8.325 Tons d.w., og dette er Selskabets femte Forlis.

STATSSKOLESKIBET »DANMARK« FRIGIVET PAA KONGENS FØDSELSDAG

Statsskoleskibet *Danmark* blev paa Kongens Fødselsdag tilbagegivet den danske Handelsflaade ved en storstilet Højtidelighed i De Forenede Stater. *Danmark* har — som bekendt — under Krigen været anvendt til Uddannelsen af 4.500 vordende Søofficerer til Kystbevogtningstjenesten.

Tilbagegivelsen markerer Afslutningen paa Skibets næsten 4-aarige Tjeneste indenfor den amerikanske Flaade. Skibet laa i *Jacksonville* i Florida, da de tyske Hære besatte Danmark den 9. April 1940. Kaptajn Knud Hansen, der ikke ønskede at sejle tilbage til et tyskbesat Land og iøvrigt vilde staa Last og Brast med de Allierede, besluttede omgaaende at lade Skibet internere i U. S. A.

Efter det japanske Angreb paa Pearl Harbor i December 1941 og Amerikas Indtræden i Krigen tilbød Kaptajn Hansen gennem den danske Minister i Washington, *Henrik Kauffmann*, at stille Skibet til Raadighed for U. S. A.s Krigsindsats. Tilbudet blev med Tak modtaget af nu afdøde Præsident *Roosevelt* og Udenrigsminister *Cordell Hull*.

Det danske Skoleskib blev den 4. Januar 1942 registreret som et amerikansk Skib med Hjemsted i New London og derefter anvendt som Skoleskib for Størstedelen af de Kadetter til Kystbevogtningen, der blev rekrutteret ved det amerikanske Flaadeakademi.

Det var Skoleskibets egne danske Officerer, der underviste de amerikanske Kadetter, og paa højeste Sted indenfor Kystbevogtningen udtaler man i Dag, at Samarbejdet med Kaptajn Hansen og hans Stab var af vital Betydning for de amerikanske Officerers Træning. Den Ære, som disse senere har indvundet under Krigen, kan kun betragtes som en smuk Tribut til denne Form for Officerstræning og til den danske Stab. »Danskerne er prægtige Søfolk, udmærkede Lærere

og dygtige til at bedømme det foreliggende Officersmateriale, saaledes lyder de amerikanske Flaademyndigheders Hyldest til »Danmark«s Officerer.

Danmark kan ventes hjem i Begyndelsen af November.

D. S. B. SKAL HAVE NY SØFARTSCHEF

Med Udgangen af Februar Maaned maa Søfartschef *Neergaard* forlade De danske Statsbaners Tjeneste som et Offer for den ubønhørlige Aldersgrænse. Søfartschefen har i den lange Aarrække, han har virket i D. S. B.s Tjeneste, udrettet et stort og meget paaskønnelsesværdigt Arbejde. I hans Tid som Søfartschef er Statsbanernes Færgetrafik blevet lagt fuldstændig om og fra Bund og Grund moderniseret.

Søfartschefen, hvis Fader var Hofjægermester og Ejer af Rantzausgave, kom i Statsbanernes Tjeneste i 1902 — altsaa for 43 Aar siden. Han blev Skibsfører i 1919 og Søfartschef i 1928.

Der udsendes forleden officiel Meddelelse om, at Kaptajn *Hans Jensen Bager* er blevet udnævnt til Skibsinspektør i Statsbanerne. Kaptajn Bager, der i Øjeblikket er Fører af 1. Grad ved Storebæltsoverfarten, er 58 Aar gammel. Han har i en Aarrække sejlet i Statsbanernes Tjeneste, og i 1942 reddede han i den haarde Isvinter som Fører af Isbryderen *Mjølner* 26 svenske Fiskere, der alle var gaaet til Søs med en Isflage og vilde være blevet Dødens sikre Bytte, hvis Kaptajn Bager ikke ved en rask Sømandsdaad, som senere indbragte ham Vasaordenen, havde naaet at bjærge dem.

Det er ingen Hemmelighed i Statsbanekredse, at Kaptajn Bager vil blive Søfartschef *Neergaards* Afløser.

DELVIS AABNING AF SKIBSFARTEN PAA RHINEN

Rhinen er nu — ifølge en Meddelelse fra det engelske Hovedkvarter for Rhinen — blevet genaabnet for Skibsfart fra Duisburg til Havet, og det vil betyde en meget væsentlig Lettelse i Kulsituationen for de befriede Lande i Europa. Med Aabningen vil en stor Del af de vanskeligste Transportproblemer i Vesteuropa være løst. Allerede nu kan der hver Dag sendes mellem 25 og 50 store Flodpramme med Kul til det befriede Europa ad denne Transportaare.

Den vanskeligste Opgave for Genaabningen af Rhinen har været at faa fjernet de sprængte Rhinbroer. Af de 17 Broer, der var fuldstændig odelagt, mangler de engelske Ingeniørtropper endnu kun to, og naar denne Opgave ogsaa er løst, vil man kunne aabne Skibsfarten helt til Mannheim. Paa denne Maade vil det ogsaa være muligt at gennemføre Skibsfart til den amerikanske Zone.

Der benyttes en stor tysk Flydekran til at hæve de ikke mindre end 700 sunkne Flodpramme fra Rhinen, hvoraf alene de 280 er blevet sænket i selve Duisburgs Havn. Indtil nu er der blevet bjerget 150 Slæbebaade og Flodpramme, mens man først kan faa bjerget Resten, naar man faar rigtigt Bjergningsmateriel til Raadighed. Der ventes at ville gaa tre Aar, før denne Opgave er løst.

Allerede nu transporteres der 70.000 Tons Kul bort fra Ruhrdistriktet hver Dag med Tog, men dette Kvantum vil kunne øges betydeligt nu, hvor Transporten kan gennemføres paa Rhinen.

NATSEJLADS PAA AARHUS-RUTEN

Det forenede Dampskibsselskab overgaar fra og med 1. Oktober til Natsejlads paa Ruten København—Aarhus. Motorskibet »Hans Broge« kommer til at afgaa fra København paa alle lige Datoer Kl. 23 om Aftenen med Ankomst til Aarhus ved 7-Tiden næste Morgen. I modsat Retning sejler Skibet paa ulige Datoer fra Aarhus Kl. 23 og kommer Kl. ca. 7 næste Morgen til København.

Det Forenede suspenderer forsøgsvis Ordningen

med Kontrolbilletter, og samtidig med Etableringen af Natsejladsen genindføres det, at man kan reservere Køje pr. Telefon. Paa 1., 2. og 3. Klasse bliver Billetpriserne 24, 20 og 15 Kr. for Enkelttur, og for Dobbelttur 36, 30 og 22,50 Kr. Man maa nu haabe, at Ruten København—Aalborg ogsaa snart kommer i Gang. Der har været Tale om, at dette kunde ske fra 1. November, men noget bestemt kan endnu ikke siges. Ministrygerne arbejder for fuld Kraft med at rense Farvandet.

INGEN SVENSKKE MINIMALFRAGTER

Den svenske Trafikkommision har afgivet en Udtalelse vedrørende en af Rederiet Egon i Malmø og andre Rederier foretaget Henvendelse om Fastsættelse af Minimalfragter for svenske Skibe i Kyst- og Østersøfart. I Rederiernes Skrivelse betonedes det, at Staten ved at træffe Aftale med UMA havde gjort det umuligt for Skibe under 1000 Tons at gaa i Nordsefart, samt at de nordiske Nabolande foreskrev, at deres egne Skibe skulde have fortrinnsvis Adgang til at befordre baade Import- og Eksportlasterne.

Efter Trafikkommisionens Opfattelse findes der i UMA-Aftalerne ingen Bestemmelse, som gør det umuligt at beskæftige de mindre Skibe i Nordsefart. Sverige har indtil videre af UMA faaet Ret til at anvende de mindre Skibe til Østersøtrafik for derved delvis at udføre de Transporter, som under normale Forhold blev besørget af mellemstore Skibe.

Efter at Kuludskibningerne fra Polen er kommet i Gang, er et betydeligt Antal Motorsejlere og mindre Dampere blevet beskæftiget i denne Trafik, hvorfor der er indtraadt en almindelig Forbedring i Beskæftigelsen, understreger Trafikkommisionen ifølge Göteborg H. & S. T. Med Hensyn til Trafiken paa Sveriges Nabolande er det ikke Kommissionen bekendt, at disses egne Skibe udelukkende anvendes, omend Valuta-Hensyn i visse af disse Lande skulde kunne tænkes at tale for en saadan Forholdsregel. Kommissionen har ingen Mulighed for at hidføre nogen Ændring paa dette Omraade.

En Fastsættelse af Minimalfragter i Kystfart ligger ligeledes udenfor Kommissionens Beføjelser. Fastsættelsen af saadanne Fragter vilde desuden i visse Tilfælde medvirke til en Forhøjelse af de nu gældende Fragter. Kommissionen har i sin fragtregulerende Virksomhed under den herskende Tonnagemangel særlig maattet indstille sig paa at modvirke en ubeføjet Forhøjelse af Fragterne med de deraf følgende, for Landets Prisniveau skadelige Følger. Det kan ogsaa være tvivlsomt, om Indførelsen af Minimalfragter og derigennem Forhøjelse af Fragtniveauet vilde være til Gavn for den mindre Tonnage. En saadan Foranstaltning vilde ogsaa bidrage til, at Godset søger andre Transportveje og mindsker Tilgangen af Fragter for Søtransport, mener Trafikkommisionen.

Kommisionen siger, at den ikke undervurderer det for Landet gavnlige Arbejde, som i Tider med Tonnagemangel er udført af den mindre Tonnage. Derfor har den ogsaa altid søgt at fastsætte Fragter, som giver en passende Afkastning.

UGENTLIGE AFSEJLINGER PAA DEN NORSKE ENGLANDS-RUTE

Det Bergenske Dampskibsselskab har nu overltaget sin Nybygning *Astræa* fra Finboda Værft i Stockholm.

Astræa er paa 3.190 BRT og er beregnet til at løbe 15 Knob. Den har Plads til 70 Passagerer paa 1. Klasse og et lignende Antal paa 2. Klasse. Skibet er udstyret med rummelige Saloner, Kølerum og alle moderne tekniske Apparater, saasom Ekkolod, elektrisk Log og et moderne Radioanlæg.

I Begyndelsen af næste Maaned skal *Astræa* sættes ind i Englandsfarten, saaledes at der kan blive ugentlige Afsejlinger mod nu hver fjortende Dag.

Ugens Fragtberetning.

Rapporterne om Udviklingen paa de oversøiske Markeder er stadig uden større Nyheder. Tonnagetildelingen til Transporter af krigsmæssig Karakter viser nedadgaende Tendens, og der bliver følgende mere Skibsrum disponibelt for civile Varer, men det er jo desværre ogsaa en sørgelig Kendsgerning, at Europa, eller i hvert Fald betydelige Dele heraf, vil komme til at sulte i den kommende Vinter, medmindre der tilføres betydelige Mængder Levnedsmidler fra de oversøiske Lande. En engelsk Ernæringskomité regner saaledes med, at der alene skal indføres 9 Mill. Tons Korn, 1 Mill. Tons Sukker og desuden store Mængder af andre Varer som Fedtstoffer, Kød o. s. v.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder foreligger der kun sporadiske Meddelelser. Amerikanerne har frigivet Tonnage til Kuleksperten fra Hampton Roads til saavel europæiske Destinationer, som til Vestindien og Sydamerika. Endvidere meldes om livlig Aktivitet i Sukkermarkedet fra Cuba til Golfen og Northern Range og i Salpeterfarten fra Chile til Nordstaterne. I transatlantisk Fart bemærker man stadig en lang Række Befragtninger for Korn fra Canada og Northern Range til UK. og Cont., ligesom der ogsaa gaar adskillige Sukkerladninger fra Cuba og San Domingo til europæiske Destinationer. Det siger sig selv, at alle disse Forretninger afsluttes til de af UMA. fastsatte Rater. Fra Canada til nordafrikanske Havne meldes om adskillige Afslutninger for Hvede til Can. \$19.35.

Fra River Plate søges stadig Tonnage for Korn til europæiske Havne og for Stykgods til Sydafrika til uændrede UMA.-Rater. Der afskibes desuden betydelige Kvantiteter Hvede i Sække til saavel Havne i Sydbrasilien som til forskellige Pladser paa Sydamerikas Vestkyst.

Fra Afrika, Australien og det nære Østens Markeder foreligger ikke større Nyheder. Der sluttes en Del Skibe for Kul fra Durban til forskellige Destinationer, bl. a. Colombo og Haifa, ligesom der gaar en Del Malmfadninger fra Durban til saavel UK. som til U.S. Atlantic. Fra Australien noteres Korn til England og fra New Caledonia søges Tonnage for Krommalm til New York. Fra Forindien kan placeres Tonnage for Malm og for Kerner. Alt naturligtvis til de fastsatte Rater.

Paa de europæiske Markeder er der Anvendelse for al den Tonnage, der kan skaffes frem. I Farten fra Østersøen gøres der meget betydelige Forretninger med Træ, Træmasse og Malm til de forskellige Havne i England, Holland, Belgien og Frankrig. I Kulfarten fra England er der desværre stadig kun begrænset Aktivitet, men der kommer dog stadig en Del Kul hertil, saavel med udenlandske som danske Baade. Fra Skiensfjorden kan stadig placeres Tonnage for Salpeter til danske Havne. For den af UMA. kontrolerede Tonnage gælder de af UMA. fastsatte Rater. For den Tonnage, der ikke kommer ind under UMA., ligger Raten omkring Kr. 19.

HVALFANGERNE LÆGGER UD

I næste Maaned ankommer til Durban en hel Armada af Hvalfangerskibe for at indlede den første Hvalsæson i de sidste 5 Aar.

Der ventes et Dusin Ekspeditioner, hver med sit store Hvalkoger og 5—10 Fangstbaade. Der kommer 4 engelske, 7 norske og en argentinsk Ekspedition.

DEN SVENSKES UDENRIGSSØFART

Kommerskollegiets Oversigt over den svenske Udenrigsfart i August Maaned viser, at Trafiken mellem Sverige og Udlandet stadig forøges. Den i Maanedens Løb ankomne Tonnage var 444.000 NRT og den afgaaede 656.000 NRT mod henholdsvis 317.000 og 568.000 Tons i Juli.

Blandt de afgaaede Skibe er baade for August og for Juli nogle store norske Skibe, som er leveret fra svenske Værfter og derfra gjorde deres første Rejser over Atlanten.

I August Maaned 1944 androg den ankomne Tonnage 671.000 Tons og den afgaaede 601.000 Tons. Trafiken i sin Helhed er saaledes endnu ikke kommet op paa Niveaueet fra i Fjor. Den lastførende Tonnage beløb sig i August til 221.000 Tons ankommet Tonnage og 473.000 Tons afgaaet. Ser man bort fra Færgetrafiken paa Danmark, viser det sig, at den egentlige Udenrigssøfart øgedes fra 751.000 Tons i Juli til 974.000 Tons i August.

Af hele den ankomne Tonnage var 54,5 Procent svensk og 19,7 Procent dansk mod henholdsvis 51,7 og 30,6 Procent i Juli. Hvis man ser bort fra Færgetrafiken, bliver Procenttallene for August 56,0 og 14,8. Den store Forskel mellem Tallene for ankommet og afgaaet sammenlagt Tonnage forklæres ved de før omtalte fra svenske Værfter leverede Skibe til Norge.

80 NORSKE SKIBE FOR TIDEN UNDER BYGNING PAA SVENSKES VÆRFTER

Genopbygningen af den norske Handelsflaade kommer i stor Udstrækning til at finde Sted ved svenske Værfter, oplyser Direktør Gunnar Engberg, Eriks-

bergs Værft. Det drejer sig om Nybygninger paa ialt 725.000 Tons d.w. fra svenske Værfter for norsk Regning, men heri er indbefattet de Skibe, der allerede er afgivet Ordre paa, og som er under Bygning. Det er Hensigten, at Leverancerne skal finde Sted før Foraaret 1949. Programmet omfatter ialt 80 Skibe, hvoraf de 52 skal bygges i Göteborg. Det understreges fra svensk Side, at Leveringen af disse Skibe ikke kommer til at indvirke paa Leverancerne til svenske Rederier. De norske Skibe skal bygges i Tur med de svenske og bestaa af hurtigtgaende Lastskibe og Tankskibe.

De norske Skibe skal, meddeles det, bygges af engelske og amerikanske Materialer, som man venter til Sverige i Slutningen af dette eller Begyndelsen af næste Aar.

Før Krigen var Tyskland den største Leverandør af Materialer til svenske Værfter. En Del Plader kom dog fra Amerika og i begrænset Omfang nogle fra England. Under Krigen udtørrede disse Kilder, og Sverige var da henvist til, hvad dets egne Staalværker kunde producere.

Om Virksomheden paa Eriksberg Værft oplyste Direktør Gunnar Engberg iøvrigt, at Værftet for Tiden ligger inde med Bestillinger paa tre store Tankskibe paa over 18.000 Tons til tre forskellige Lande. Det bliver tre Søsterskibe, men desuagtet ligger man i Forhandling om Bygningen af endnu større Skibe. Værftet er nu i Stand til at bygge Skibe paa helt op til 30.000 Tons. For Tiden bygger man jo endnu ikke Lastskibe af denne Størrelse, men Udviklingen gaar saa hurtigt fremad, at det ikke er umuligt, at man vil naa op omkring denne Størrelse.

I sine Udtalelser understreger Direktør Engberg endvidere, at han ikke tror, at Dampmaskinen er slaaet ud af Motoren i Konkurrencen paa Havet. Den vil sikkert vise sig mest hensigtsmæssig i visse Farter. Hvad angaar Dampturbinen, hævder Direktøren, at der er Tendens til højere Tryk. I De Forenede Stater har man konstrueret Turbiner paa indtil 100 Atmo-

sfærers Tryk, medens man i Europa sædvanligt holder sig til omkring 30—35.

Videre hævdede den svenske Værftsdirektør som sin Overbevisning, at der er en Tendens henimod forøget Fart. I Begyndelsen af Aarhundredet var en Fart paa 7—8 Knob almindelig — nu søger man gerne at komme op paa 15—20 Knob.

DEN NORSKE SKIBSFART PAA AMERIKAS SØER

I de sidste Aar før Krigen optog den norske Fjell Linie, der ejes af Oslo-Rederiet Olsen & Ugelstad, Besejlingen af de store amerikanske og canadiske Indsøer. Sæsonen, der er bundet af Isforholdene, plejer at vare fra Foraaret til op i November Maaned, og i denne Periode var Besejlingerne regelmæssige. Flere af Rederiets Skibe paa omkring 1300 Tons besejlede denne Rute mellem de amerikanske Søer og Norge, og senere kom der ogsaa Anløb af danske og svenske Havne til.

Krigen satte en Stopper for denne Fart, men nu meddeler Rederiet, at den er genoptaget, idet Damperen *Harpefjell* nu laster i Søerne og i Montreal for Norge. Naar Sæsonen igen begynder til Foraaret, bliver Besejlingerne gjort regelmæssige.

DEN FINSKE TRAFIK PAA ENGLAND

Efter at Handelsaftalen mellem England og Finland nu er bragt i Orden, er Trafiken mellem de to Lande kommet igang igen efter fem Aars Afbrydelse. En hel Del danske, norske og svenske Dampere har allerede lastet Cellulose og Træ i Finland, og i disse Dage er de første finske Skibe blevet befragtet til England. Det drejer sig om fire Motorsejlere og tre Dampere paa ialt 13.000 Tons d.w.

Den første Damper efter Krigen er ankommet til Finland med Varer fra England, nemlig den svenske Damper *Sixten*, der bragte Sukker, Gummi og Kemi-kalier samt Jern til Helsingfors, ialt ca. 2.900 Tons. En Del andre Laster ventes i den nærmeste Fremtid.

FRA SVENSKER VÆRFTER

Götaverken har for Rederiet Transoil i Göteborg haft Søsætning paa en Nybygning, der fik Navnet *Kratos* — Navnet paa det første Skib i Transatlantics Flaade. Dette Skib, der var paa 5.600 Tons d.w., blev bygget i England i 1904, og det sejlede indtil 1924 i Rederiets Fart paa Sydamerika.

Det nye *Kratos* har følgende Hoveddimensioner: Længde 483 Fod 6 Tommer, Bredde 59 Fod og Dybde 35 Fod 6 Tommer. Middeldybgangen paa Sommerfribord er 27 Fod 9 Tommer. *Kratos* er et Søsterskib til Motorskibet *Zelos*, som Værftet leverede til Transoil i 1942, og til Motorskibet *Baluklava*, som i Fjor leveredes til *Transmark*.

Skibet forsynes med en 6-cylindret Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion og Fabrikat. Motoren, der er af den to-Takts enkeltvirkende Type, udvikler 5.200 IHK og beregnes at ville give Skibet en Fart paa 13 Knob paa fuld Last.

Kratos er Götaverkens 32. Nybygning for Transkoncer-nen.

ENGLAND OG PANAMAKANALEN

Kanalafgiften for Gennemsejling af Panamakanalen skal erlægges i Dollars, og for at undgaa denne Dollarsudgift har det britiske Krigstransportministerium udstedt Ordre til Skibe, der afsejler fra New Zealand og Australien til England, om at ændre Sejlroute. Skibe, der afaar fra New Zealand skal i Fremtiden normalt sejle rundt Kap Horn, omend de i visse Tilfælde skal lægge Sejlruen via Suez. Angaaende Skibe fra Australien er der udstedt Ordre om, at kulfyrede Skibe skal sejle rundt Kap det gode Haab og oliefyrede Skibe gennem Panamakanalen.

Kanaludgifterne for den britiske Skibsfart mellem England og New Zealand via Panamakanalen, der er blevet betalt i Dollars, har beløbet sig til ca. 300.000 Lstr. om Aaret.

Fra New Zealand til England rundt Kap Horn vil Skibene nu komme til at sejle en Rute, der er 1000 miles længere end gennem Panamakanalen.

STORE ENGELSKE NYBYGNINGSORDRER

De førende engelske Rederier har i den sidste Tid afgivet en Række Nybygningsordrer. Det kan saaledes nævnes, at Ellermanlinien har 20 Skibe paa over 100.000 Tons og Cunardlinien fire Skibe paa 60.000 Tons under Bygning.

HVAD DE AMERIKANSKE SERIESKIBE SKAL KOSTE

For første Gang foreligger der Oplysninger om hvad Liberty- og Victory-Skibene skal koste. De Forenede Stater udbyder nu Liberty-Skibe for 639.000 Dollars. Ældre Typer tilbydes for 559.000 Dollars. Victory-Skibe med 15 Knobs Fart udbydes til 831.000 Dollars og Skibe med 17 Knobs Fart til 978.950 Dollars, C 1 til 897.400 Dollars, C 2 til 910.000 Dollars og C 3 til 1.111.250 Dollars.

En 14 Knobs Tankbaad tilbydes for 1.486.000 Dollars, en 15 Knobs til 1.504.000 Dollars og en 16 Knobs til 1.987.000 Dollars.

FRANSKE SKIBSFARTSPLANER

Den franske Minister for Skibsfart, *Renè Mayer*, har i Paris fremsat forskellige Udtalelser om den franske Skibsfarts Fremtidsplaner. Ministeren giver Udtryk for det Ønske, at Frankrig skal føres frem til at blive et af de førende Skibsfartslande i Europa, og han udtaler videre, at Storbritannien vil faa en stor Andel af Skibsbygningskontrakter fra Frankrig.

Ministeren har en tresidet Plan for den franske Handelsflaades Udvikling. For det første er det hans Hensigt i Løbet af den kommende 5 Aars Periode at faa bygget mindst 1.000.000 Tons, og for det andet ønsker han at erhverve mellem 500.000 og 750.000 Tons fra Udlandet. Endvidere ønsker man straks fra Udlandet at købe eller chartre 500.000 Tons, der kan skaffe de vigtigste af de Forsyninger, Frankrig trænger til, frem.

Der er i England allerede afgivet Ordre paa to 8.000 Tons Passagerskibe, ligesom der samme Sted er afgivet Ordre paa 31 andre Skibe fra 300 til 12.000 Tons. Endvidere var der truffet Aftale om Frankrigs Erhvervelse af 50 Liberty-Skibe, men Leveringerne standsede pludselig, efter at Frankrig havde modtaget 13 af disse Skibe.

I Forbindelse med den tyske Okkupation mistede Frankrig omtrent to Trediedele af sin Handelsflaade — 2.000.000 af 3.000.000 Tons. Af den franske Tank-skibsflaade er der kun 150.000 Tons tilbage af 418.000 Tons før Krigen.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Firma bygger Invasionshavn

Alle de store danske Ingeniørfirmaer i Storbritannien har under Krigen haft større eller mindre Opgaver for Regeringen: Fabriksbygninger, Flyvepladser, Havne o. s. v. — En af de mest interessante Opgaver blev tildelt Peter Lind & Co., som sammen med 24 andre store engelske Entreprenørfirmaer deltog i Bygningen af de flydende Invasionshavne, som blev anvendt ved Landgangen i Normandiet. Peter Lind & Co. byggede 8 af de største flydende Invasionskajer — store Belonsænkekasser, som paa een Gang skulde tjene som Bølgebrydere og Havneanlæg.

Fem Skibsofficerer fra »Uranienborg« vendt hjem med »Horsa«

I Søndags ankom til København med Currie Lines Damper »Horsa« nogle af Officererne fra C. K. Hansens store Turbinedamper »Uranienborg«, nemlig Føreren, Kaptajn Enne, Maskinchef P. Schmidt, Andenmester Outzen, Tredje-Styrmand Hansen og Tredjemeste Skou.

»Uranienborg« skulde endnu en Tur fra Leeds til Casablanca i Fransk Marokko, og de nævnte Officerer, der nu længtes efter at gense deres Familie, foretrak at faa Skibslejlighed til København. Skibet har siden 9. April 1940 været overtaget af England, og de hjemvendende udtalte deres Tilfredshed med Samarbejdet med Englænderne.

City of Norwich til Færøerne

City of Norwich, den store færøske Fiskekutter, der den



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

25. Juni kom til København, har været paa Værft og bl. a. faaet installeret en ny og kraftigere Motor. Om en Uges Tid skal *City of Norwich* paa Prøvetur, og derefter gaar den til Asiatisk Plads og laster Stykgods til Færøerne. Kulleren tilhører Købmand Jaen Dahl i Vaag paa Sudere.

»Benny Skou«s fine Jomfrurejse

Rederiet Ove Skous Nybygning, Motorskibet *Benny Skou*, vendte forrige Lørdag tilbage fra sin Jomfrurejse til U.S.A. og har vist sig som et hurtiggaende Skib, og begge Rejser over Atlanten er gaaet fint. Skibet medbragte ikke alene en stor Kullast og 13.700 Bildæk, men tillige forskelligt Stykgods, deriblandt en stor Sending Gavepakker fra Danske i De Forenede Stater. Med Skibet var blandt Passagererne Dansk-Amerikaneren *Esper A. Petersen*, der kommer for at overrække Gavepakkerne som Repræsentant for Giverne i Staterne.

Allerede i Gaar — Torsdag — sejlede *Benny Skou* ud paa en ny Atlanterhavsejse.

Dødsfald

Overtoldkontrolør *P. Grove-Rasmussen*, Odense, er pludselig død 69 Aar gammel. Grove-Rasmussen, der kom til Toldvæsenet i 1893, har den meste Tid gjort Tjeneste ved Toldkammeret i Odense og blev i 1931 udnævnt til Overtoldkontrolør. Han var dekoreret med Medaljen for druknendes Redning.

Radiotelegrafistforeningens Formand hjem fra England

Den tidligere mangeaarige Formand for Radiotelegrafistforeningen af 1917, *C. A. Gottschalck*, er nu vendt hjem fra England. Foreningens Formand, *J. H. Geerthsen*, har i den Anledning stillet Forslag om, at Gottschalck skulde genindtræde i Hvervet som Formand. Bestyrelsen har eenstemmigt givet Tilslutning hertil, og Geerthsen rykker derefter tilbage til Næstformandsposten, som han beklædte før 1940, idet den hidtidige Næstformand, *T. F. Holst*, samtidig efter eget Ønske rykker ned som menigt Medlem af Bestyrelsen.

Hjemtransport af polske Flygtninge

Den svenske Amerika-Linies *Kastelholm* skal, efter hvad Direktør *Axel Jonsson* oplyser paa Stockholm Tidningens Spørgsmaal, i de kommende to Maaneder anvendes til Hjemtransporten af polske Flygtninge fra Sverige. Forhandlingerne om Polakkernes Hjemrejse har været ført i flere Omgange med Regeringerne baade i London og Warszawa og har nu ført til et endeligt Resultat.

Civile Telegrafister til Grønland

Grønlands Styrelse har antaget et Antal Radiotelegrafister fra Marinen til Vejrmeldingsstationerne paa Grønland. Radiotelegrafistforeningen af 1917 har fundet det

urimeligt, at der til denne Tjeneste er antaget militært Personale, som i Forvejen er fastlønnet, medens Foreningens Medlemmer for en stor Del er arbejdsløse. En Henvendelse til Grønlands Styrelse har nu, meddelelser Foreningen, resulteret i, at der vil blive antaget civile Telegrafister til Stationerne, naar det nuværende Personale kan skiftes ud. Dette kan ske til næste Aar.

Mindesmærke for faldne Søfolk og Orlogsgaster

Marineforeningen i Køge har sat sig i Spidsen for at faa rejst et Mindesmærke for de faldne Søfolk og Orlogsgaster fra baade forrige og den sidste Verdenskrig. Mindesmærket, som skal rejses ved Køge Havn, vil komme til at bestaa af et gammelt Anker og en stor Stenplade med Inskription.

Islands Fiskeri slog totalt fejl

Det fejlslagne Fiskeri beregnes at have forvoldt Island et Tab paa 30 Mill. Kr., udtaler Sveriges Charge d'Affaires og Generalkonsul i Reykjavik, *C. Otto Johansson*, som er ankommet til Stockholm med Flyvemaskine. Aarets Sildefangst, som i Foraaret saa meget lovende ud, og som bl. a. resulterede i, at Sverige afgav en Bestilling paa 125.000 Tønder, slog totalt fejl. Den lille Fangst, som Islandsfiskerne har gjort, gaar imidlertid ubeskaaret til Sverige. De svenske Vestkystfiskere, som nu atter maa holde sig udenfor den islandske Tremilegrænse, har iøvrigt haft bedre Fiskeri end Islænderne selv.

Forbud mod Passage

Passage gennem Falsterbokanalen er indtil videre om Natten ikke tilladt for sydgaaende Skibe over 5000 Tons Dødvægt, som gaar i Ballast, eller som har mindre end halv Last. Om Dagen er Passage for saadanne Skibe kun tilladt med Assistance af mindst en Bugserbaad.

20 Malmskibe fra Narvik

Siden Befrielsen i Maj har 20 Malmskibe forladt Narvik, og Afskibningen foregaar nu for fuld Kraft. Malmkajerne, Knuseværkerne og store Betonbygninger genopføres, og det mekaniske Værksted, Kraftstationen og Forraadsbygningerne reparerer. Malmen afskibes nu saavel paa Selskabets Skibe som paa en Del norske.

PERSONALIA

40 Aars Jubilæum

Forleden Dag passerede Maskinchef i D. F. D. S., *N. A. V. Petersen*, en Milepæl, idet det da var 40 Aar siden, han som ung Assistent mønstrede ud i Rederiet Holm & Wonsild.

Maskinchef Petersen., der bor Nørrebrogade 168, gør for Tiden Tjeneste i S/S »Bergenhus«.

25 Aars Jubilæum

Maskinmesterforeningens Kasserer, *A. P. Kristensen*, kan paa Mandag — den 1. Oktober — fejre 25 Aars-Dagen for sin Ansættelse paa Foreningens Kontor.

Havnens Propagandachef

Til den fornylig oprettede Stilling som Erhvervs- og Propagandachef for Københavns Havn er nu antaget den 43-aarige Shippingmand *Frode Henriksen*, der har faaet sin første Shipping-Uddannelse i Rederiet A. P. Møller og de sidste 15 Aar har været ansat i et belgisk Rederi. Den nye Propagandachef tiltræder Stillingen om en Maanedes Tid.

Søretterne

Sjællands Stiftamt har beskikket fhv. Skibsfører *Jørgen Hansen*, Jernbanegade 4, Køge, til for Tiden indtil den 31. December 1948 at være Søretsmedlem i Københavns Amt.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har ansat Fyrmestrene af 3. Grad *Henning Roed* og *Einar Born* som Fyrmestre af 2. Grad henholdsvis fra 1. September og 1. Oktober 1945.

Marineministeriet har ansat Kontorist i Fyrdirektoratet *Ib Olsen* som Kontorassistent fra 1. Oktober 1945.

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:

MOGENSE NYHOLM

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

» 2. » » » » » 1000 » » »

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

Øresundsvej 141. Telefon 5801. København S.
Amager 1483.

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.

61. Aargang.

København 28. September 1945.

Nr. 40.

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

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

Med dette Nummer følger: Rutemeddelelser Nr. 1, 2 og 3.

Danmark.

1784. Udsendelse af Rutemeddelelser.

Tidligere E. f. S. Nr. 21/913 og 22/928 1945.

Detaljer. Efterhaanden som Afmærkningen af de minestrøgne Ruter i *danske* Farvande bringes i Orden, udsendes Underretning herom i E. f. S. Disse Efterretninger bringes som særlige *Rutemeddelelser*, der følger som Bilag til Hovedbladet. Rutemeddelelserne vil, om den Del af paagældende Rute, ved hvilken Afmærkningen er i Orden, indeholde følgende Oplysninger:

- I. Rutens Forløb og Afmærkning.
- II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed.
- III. Ankerpladsen ved Ruten.

Hver Rutemeddelelse indeholder kun Oplysning om 1 Rute.

Naar Afmærkningen ved en Rute ændres eller udvides, udsendes ny Rutemeddelelse for paagældende Rute, og den tidligere udsendte Rutemeddelelse annulleres.

De gældende Rutebestemmelser kan f. Eks. anbringes i et særligt Springbind, hvorved man opnaar altid at have en samlet Fremstilling af de offentliggjorte Oplysninger om minestrøgne Ruter i *danske* Farvande.

Opmærksomheden henledes iøvrigt paa den stadig gældende, i § 1 Handelsministeriets Bekendtgørelse af 5. Maj 1945 foreskrevne Pligt til umiddelbart inden Afsejling fra *dansk* Havn at rette Henvendelse til vedkommende Havnemyndigheder om Sejlansvisning for Skibets forestaaende Rejse.

I. Østersøen.

1785. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Indsejling. Helsinki Fyrskib genudlagt.

Position. 59° 56' 30" N. 24° 56' 10" E.

Detaller. Helsinki Fyrskib er atter udlagt paa Station. Fyrskibet er nu graamalet uden

Navn paa Siderne; Kuglen paa Toppen af agterste Mast er aftaget.

Kort Nr. 183.

(U. f. s. Nr. 25/335. Helsingfors 1945.)

1786. Finland. Finske Bugt. Frederikshamn Indsejling. Fyr forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Hilloniemi nedre og övre Fyr paa c. 60° 31',4 N. 27° 09',7 E. lyser nu imellem Pejlingerne 5° og 27°.

2. Veikari Fyr paa 60° 16' 00" N. 27° 14' 36" E. er ombygget og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, Blink 0,4^s, Mørke 1,2^s. Blink 0,4^s, Mørke 4^s. Flamme s Højde: 8,2 m. Hvidt, ottekantet Fyrhus paa Betonfundament.

Fyret lyser, som følger:

- | | |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra 23° til 26°. | 6. Hvidt i Pejl. fra 146° til 177°. |
| 2. Grønt i — - 26° - 29°. | 7. Rødt i — - 177° - 232°. |
| 3. Hvidt i — - 29° - 71°. | 8. Grønt i — - 232° - 283°. |
| 4. Rødt i — - 71° - 87°. | 9. Hvidt i — - 283° - 23°. |
| 5. Grønt i — - 132° - 146°. | |

Kort Nr. 184.

(U. f. s. Nr. 25/337. Helsingfors 1945.)

1787. Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Vrag.

Forkortelser:

Blk. betyder Blink.
Fmk. — Formørkelse.
Tbt. — Topbetegnelse.

Nr.	Navn (Art)	Plads		Dato naar Vraget er sunket eller konstateret sunket. Bemærkninger	Afmærkning Dybde over Vraget
		N. Br.	E. Lgd.		
1	S/S Ingrid Leonhardt.	54° 35',4	10° 55',3	22-4-45.	Grøn Vragspidstønde med W.-Tbt. 10 m W. for Vraget, c. 200 m fra den minestrøgne Rendes Tønderække.
2	Nordfahrt.	54° 36',4	10° 57',1	10-2-45.	
3	V. S. 35.	54° 36',6	10° 11',4	11-4-45.	
4	Sophie.	54° 27',0	10° 37',6		
5	M/S Elisabeth.	54° 30',8	10° 04',5		
6	M/S Anne.	54° 30',8	10° 04',5		
7	Undervandsbaad.	54° 30',8	10° 06',2	Maj 45.	
8		54° 35',8	10° 11',9		
9	2 Vrag	54° 36',0	10° 10',3	Maj 45.	
10	V. S. 75.	54° 18',5	11° 23',0		
11	Bevogtningsfartøj.	54° 29' 03"	10° 16' 59"	Mastetop synlig. Maj 45.	
12	Undervandsbaad.	250—300 m SE. for Eckernförde Havnefyr.			
13	Dok.	54° 19' 11"	10° 08' 26"		

Nr.	Navn (Art)	Plads		Dato naar Vraget er sunket eller konstateret sunket. Bemærkninger	Afmærkning Dybde over Vraget
		N. Br.	E. Lgd.		
14	Undervandsbaad.	54° 21' 17"	10° 09' 12"	Vraget strækker sig i Retning N.—S. paa 10,5 m Dybde	Ved begge Ender af Vraget er udlagt en lille grøn Netbøje. Mindste Dybde over Vraget 5 m.
		200 m fra <i>Tirpitzmole.</i>			
15	Bugserbaad.	54° 19' 11"	10° 08' 13"	Masterne synlige.	Grøn Vragtønde. 1 grøn Vraglystønde med N.-Tbt. samt 1 Lystønde (20 m 0° fra Vraget). Grønt Lys med En-Fmk, hver 6 ^s , Lys 4 ^s . Mørke 2 ^s . 1 grøn Vraglystønde med S.-Tbt. samt 1 Lystønde (15 m 180° fra Vraget). Grønt Lys med En-Fmk. hver 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
16	Sperrbrecher.	54° 29' 12"	10° 16' 42"		
17	Torpedobaad.	Paa <i>Strander Bucht</i> Ankerplads.			Yderligere Enkeltheder vil senere blive meddelt.
18	Fyrskibet <i>Kiel.</i>	54° 26' 08"	10° 10' 45"	Maj 45.	Tæt W. for Vraget en grøn Vragspidstønde med W.-Tbt. samt en Lystønde. Grønt Lys med En-Fmk. hver 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
		54° 29' 50"	10° 17' 43"		
19	<i>Bremen.</i>	54° 31',2	10° 16',5		Grøn Spirtønde med E.-Tbt. samt Lystønde 100m E. for Vraget. Grønt Et-Blink hver 6 ^s , Bek. 2 ^s , Mørke 4 ^s .
20	Vrag.	54° 24',2	11° 12',3		Grøn Spidstønde med S.-Tbt. tæt SW. for Vraget. Grønt Lys med En-Fmk. hver 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
21	<i>F. 3.</i>	54° 30',2	10° 16',9	4-3-45 2 Master synlige.	50 m E. for Vraget en grøn Vragspidstønde. E.-Tbt. samt Lystønde. Grønt Et-Blink hver 6 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 4 ^s .
22	Fyrskibet <i>Res. Toening.</i>	54° 29',6	10° 23',97	5-4-43.	Tæt N. for Vraget en grøn Vraglystønde med N.-Tbt. Grønt Lys med Gp.-Fmk., To-Fmk. hver 9 ^s , Lys 5 ^s , Mørke 1 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 1 ^s .
23	<i>V. S. 38.</i>	54° 32',9	10° 37',5	15-4-45.	30 m E. for Vraget, en grøn Vragspidstønde samt en Lystønde. Grønt Lys med En-Fmk. hver 6 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 4 ^s .
24	S/S <i>Tucuman.</i>	54° 31',4	10° 30',0	14-4-45.	

Nr.	Navn (Art)	Plads		Dato naar Vraget er sunket eller konstateret sunket. Bemærkninger	Afmærkning Dybde over Vraget
		N. Br.	E. Lgd.		
25	S/S <i>Persante.</i>	54° 30',58	10° 23',43	14-4-45.	
26	<i>Voitja.</i>	54° 29',1	10° 17',0	Maj 45	
27	<i>Kajt.</i>	54° 29',4	10° 15',4	Maj 45.	
28	<i>Inster</i>	54° 30',4	10° 24',0	Maj 45.	
29	Vrag.	54° 30',4	10° 23',5	Maj 45.	
30	Vrag.	54° 30',7	10° 22',7	Maj 45.	
31	<i>R. 126.</i>	54° 35',5	10° 52',0	14-4-45.	
32	<i>V. S. 53.</i>	54° 35',1	10° 52',8	14-4-45.	
33	<i>Hugo Zeye.</i>	54° 34',2	10° 52',0	14-3-45.	
34	Vrag.	54° 29',1	10° 17',0	1 Mast synlig.	15 m W. for Vraget en grøn Spidstønde med W.-Tbt.
35	Vrag.	54° 30',7	10° 24',0	Mast synlig.	c. 1300 m fra den minestrøgne Rende's Tønderække.
36	Vrag.	54° 30',6	10° 23',5	Mast synlig.	
36	Vrag.	54° 30',6	10° 23',5	Mast synlig.	c. 1300 m fra den minestrøgne Rendes Tønderække.
37	Vrag.	54° 30',7	10° 22',5	Mast synlig.	c. 1300 m fra den minestrøgne Rendes Tønderække.
38	Vrag.	54° 5',8 N.	11° 6',2		30 m S. for Vraget en grøn Vragspidstønde samt en Lystønde med S.-Tbt. Grønt Lys med En-Fmk. hver 4 ^{s.} , Lys 2 ^{s.} , Mørke 2 ^{s.}
39	Sperrbrecher.	54° 29',2	10° 16',7	Vraget strækker sig i N.—S.-lig Retning.	20 m NNE. for Vraget en Vragspirtønde samt Vraglystønde. Grønt Lys med Fmk. En-Fmk. hver 6 ^{s.} , Lys 2 ^{s.} , Mørke 4 ^{s.} . 20 m SSW. for Vraget en grøn Vragspirtønde samt Vraglystønde. Grønt Lys med En-Fmk. hver 4 ^{s.} , Lys 2 ^{s.} , Mørke 2 ^{s.}
40	Trawler.	54° 32',9 N. 10° 37',5 E.			Tæt S. for Vraget en grøn Vragspidstønde med S.-Tbt. samt en Vraglystønde. Grønt Lys med En-Fmk. hver 4 ^{s.} , Lys 2 ^{s.} , Mørke 2 ^{s.}
41	Dok.	54° 21',3	10° 10',6	En Del af Dokken synlig.	40 m W. for Dokken en grøn Vragspidstønde med W.-Tbt.
42	Mindre Damper.	54° 35',2	10° 12',6	Mast synlig.	Pladsen meget usikker.
43	S/S <i>Macau.</i>	54° 31',3	10° 27',9		50 m S. for Vraget en grøn Vragklokketønde med S.-Tbt. samt en Lystønde. Grønt Lys med En-Fmk. hver 4 ^{s.} , Lys 2 ^{s.} , Mørke 2 ^{s.}

Nr.	Navn (Art)	Plads		Dato naar Vraget er sunket eller konstateret sunket. Bemærkninger	Afmærkning Dybde over Vraget
		N. Br.	E. Lgd.		
44	Undervandsbaad.	54° 21',2	10° 10',7		10 m NW. for Vraget en grøn Vragspidstønde med W.-Tbt. Mindste Dybde over Vraget 3 m.
45	Undervandsbaad.	54° 24' 48"	10° 54' 12"		Vraglystønde med N.-Tbt. tæt NE. for Vraget. Grønt Lys med En-Fmk. hver 6 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 4 ^s . Mindste Dybde over Vraget 4—5 m.
46	Undervandsbaad.	54° 21',3	10° 8',6	Vraget strækker sig i Retning 330°—150°.	Ved begge Ender en grøn Bøje.
47	Undervandsbaad.	54° 26',8	10° 10',4	Mast synlig. Vraget strækker sig i Retning NE.—SW. paa 14 m Dybde.	Grøn Vragspidstønde med S.-Tbt. c. 15 m S. for Masten. Mindste Dybde over Vraget c. 0,5 m.
48	Undervandsbaad.	54° 21',1	10° 9',5	Vraget ligger paa 11,5 m Vand.	Grøn Netbøje c. 80 m N. for Vraget <i>New York</i> . Mindste Dybde over Vraget 2,8 m.

(N. t. M. (Germany) Nr. 9/45 samt Nr. 21/45. Kiel 1945.)
(Se Tillæg.)

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

1788. Danmark. Sundet N.-lige og S.-lige Del. Spærringer fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/315 1945, Punkt IV, B, og Nr. 1/141 1945.

1. *Position.* c. 56° 07',0 N. 12° 32',6 E.

Detæller. Netspærringen i N.-lige Indløb til *Sundet*, imellem *Ellekilde Hage* og *svensk Territorialfarvand*, er fjernet.

2. *Position.* *Drogden Fyr*: c. 55° 32',2 N. 12° 42',9 E.

Detæller. Netspærringen i *Sundet S.-lige Del* er fjernet imellem *Drogden Fyr* og *Dragør Sandrev*. Den E.-lige Del af Spærringen, imellem *Drogden Fyr* og *Bredegrund*, er stadig udlagt.

1789. Danmark. Sundet. Luftfyr. Brændetider.

Positioner. 1. c. 55° 33',8 N. 12° 34',3 E.

2. c. 55° 33',4 N. 12° 12',5 E.

3. c. 55° 23',9 N. 12° 19',5 E.

Detæller. Luftfyrene 1. *Amager S.*, c. 4,9 Sm SW. for *Københavns Lufthavn*, 2. *Karlstrup*, c. 5,9 Sm NE. for *Køge* ved *Karlstrup Kirke*, og 3. *Jernen*, c. 5,9 Sm ESE. for *Køge* ved *Stroby Ladeplads*, vil normalt være tændt dagligt Kl. 2100—0200.

(E. f. L. Nr. 3/9. København 1945.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1790. (T). Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. *Klintebjærg:* c. 55° 28',7 N. 10° 27',4 E.

Detaller. Dybden i Sejløbet til Odense er paa flere Steder imellem *Klintebjærg* og *Odense* midlertidigt aftaget til c. 7 m.

1791. Danmark. Kattegat. Als Odde NNE. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 34/1377 1945.

Position. c. 56° 48' N. 10° 24' E., c. 6 Sm NNE. for *Als Odde*.

Detaller. Vraget af Motorskonnerten *Blix* er fjernet.

1792. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr SE. t. E. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 27/1077 1944.

Position. c. 56° 49',9 N. 10° 43',9 E., c. 12½ Sm 126° fra *Hals Barre Fyr*.

Detaller. Vraget af Motorgaleasen *Svanen* er fjernet.

Kort Nr. 102 og 100.

1793. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Signaler fra Limfjordsbroen (Vejbroen) angaaende Passage af Broen forandret.

Position. c. 57° 03',3 N. 9° 55',4 E.

Detaller. Naar et Fartøj viser eller har givet det fastsatte Signal for at tilkendegive, at *Limfjordsbroen* (Færdselsbroen) ønskes aabnet, vil der fra de paa denne anbragte Signalmaster blive afgivet følgende Signal:

Om Dagen: a. 1 sort Kugle og et rødt Lys, der betyder, at Passage er forbudt, eller at der skal ankres.

Dette Signal afgives, naar Broen paa Grund af den Trafik, den tjener, Vejrforholdene, Reparationer eller lignende ikke kan passeres.

b. 2 sorte Kugler og 2 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende E.-fra, kan passere Broen.

c. 3 sorte Kugler og 3 røde Lys, der betyder, at Skibe kommende W.-fra, kan passere Broen.

Om Natten: Som Signal for Passage gives de ovenfor under a, b og c beskrevne Signaler med røde Lys alene.

Broaabningen vil være afmærket med 2 røde Lanterner ved Bagbords Side og to grønne Lanterner ved Styrbords Side af Gennemsejlingen.

Saa vel om Dagen som om Natten vil et kraftigt Lydsignal (—) tilkendegive, at Broen trods det afgivne Signal for Passage ikke kan aabnes. Saa vidt Forholdene tillader det, vil desuden Signalet for Gennemsejling blive fjernet, og det under a. omhandlede Signal blive afgivet.

Indtil Passagesignalet modtages, skal Fartøjet holde sig i en Afstand af mindst 100 m fra Broen.

Publikationer. Danske Lods II, Side 89, Linie 10—27 incl. Havnelods, Side 29.

(Ministeriet for offentlige Arbejder, den 14. Septemher 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1794. Nordsøen. Humber—Elben. Minestrygning.

Detaller. 1. Store, tyske Minestrygere arbejder paa Ruten *Humber—Elben* mellem *Pit-Tønden* og *P 10-Tønden*.

2. Foruden de almindelige Signaler for Minestrygning vil Minestrygerne om Dagen vise et stort, rødt Flag og om Natten tre røde Lys lodret for hverandre og lysende Horisonten rundt.

3. Skibe advares imod at komme Minestrygerne nærmere end ½ Sm.

(N. t. M. Naveam Nr. 258. London 1945.)

1795. Tyskland. Weser. Ankerplads oprettet.

Positioner. a. $53^{\circ} 49' 42''$ N. $8^{\circ} 05' 54''$ E. d. $53^{\circ} 46' 36''$ N. $8^{\circ} 10' 18''$ E.
 b. $53^{\circ} 49' 42''$ N. $8^{\circ} 07' 12''$ E. e. $53^{\circ} 46' 18''$ N. $8^{\circ} 09' 12''$ E.
 c. $53^{\circ} 48' 00''$ N. $8^{\circ} 08' 30''$ E. f. $53^{\circ} 47' 36''$ N. $8^{\circ} 07' 30''$ E.

Detaller. En Ankerplads er oprettet inden for et Omraade, der er begrænset af en Linie gennem ovennævnte Punkter. Paa Grund af undersøiske Kabler advares Skibe mod at ankre uden for Ankerpladsens W.-Grænse.

(N. t. M. Nr. 36/2649. London 1945.)

1796. Holland. W.-Schelde. Fyr nedlagt.

Position. c. $51^{\circ} 21' 15''$ N. $3^{\circ} 54' 15''$ E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads, der viste hvidt Lys med Formærkelser, er nedlagt.

(N. t. M. Nr. 36/2619. London 1945.)

1797. Holland. Terschelling Banke og nærliggende Farvande. Oplysninger om Vrag.

1. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Paa nedennævnte Pladser findes Vrag. Ved nogle af Positionerne er anført mindste Dybde over Vraget.

a. $53^{\circ} 42' 00''$ N. $4^{\circ} 58' 00''$ E.
 b. $53^{\circ} 30' 00''$ N. $5^{\circ} 04' 45''$ E. — 10,1 m.
 c. $53^{\circ} 30' 30''$ N. $5^{\circ} 08' 00''$ E. — 13,7 m.
 d. $53^{\circ} 33' 30''$ N. $5^{\circ} 08' 00''$ E. } — 16,5 m.
 e. $53^{\circ} 34' 00''$ N. $5^{\circ} 08' 30''$ E. }
 f. $53^{\circ} 26' 45''$ N. $5^{\circ} 08' 10''$ E.
 g. $53^{\circ} 26' 00''$ N. $5^{\circ} 10' 00''$ E.
 h. $53^{\circ} 36' 00''$ N. $5^{\circ} 10' 00''$ E. — 11,9 m.
 i. $53^{\circ} 35' 30''$ N. $5^{\circ} 10' 45''$ E. — 5,9 m.
 j. $53^{\circ} 26' 00''$ N. $5^{\circ} 14' 15''$ E.
 k. $53^{\circ} 25' 15''$ N. $5^{\circ} 15' 00''$ E.
 l. $53^{\circ} 29' 10''$ N. $5^{\circ} 20' 25''$ E.
 m. $53^{\circ} 37' 00''$ N. $5^{\circ} 39' 00''$ E.
 n. $53^{\circ} 33' 30''$ N. $5^{\circ} 46' 30''$ E. — 8,7 m.
 o. $53^{\circ} 35' 30''$ N. $5^{\circ} 48' 00''$ E.

2. *Position.* a. $53^{\circ} 34\frac{3}{4}'$ N. $4^{\circ} 58\frac{1}{4}'$ E.
 b. $53^{\circ} 27'$ N. $5^{\circ} 05'$ E.
 c. $53^{\circ} 29'$ N. $5^{\circ} 20\frac{1}{2}'$ E.
 d. $53^{\circ} 38'$ N. $5^{\circ} 38'$ E.

Detaller. Vragene, der var sunket paa ovennævnte Pladser, er fjernet.

3. *Position.* $53^{\circ} 36'$ N. $4^{\circ} 56\frac{1}{2}'$ E.

Detaller. Mindste Dybde over Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er 0,9 m.

(N. t. M. Nr. 36/2617. London 1945.)

1798. Holland. Ijmuiden—Terschelling Zeevat. Oplysning om Vrag.

1. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Paa nedennævnte Pladser findes Vrag. Ved nogle af Positionerne er anført mindste Dybde over Vraget.

a. $52^{\circ} 27' 35''$ N. $4^{\circ} 24' 00''$ E. — 12,3 m.
 b. $52^{\circ} 30' 45''$ N. $4^{\circ} 27' 30''$ E. — 7,3 m.
 c. $52^{\circ} 37' 00''$ N. $4^{\circ} 31' 40''$ E.
 d. $52^{\circ} 37' 50''$ N. $4^{\circ} 32' 00''$ E.
 e. $52^{\circ} 48' 40''$ N. $4^{\circ} 33' 00''$ E.
 f. $52^{\circ} 56' 40''$ N. $4^{\circ} 27' 00''$ E.
 g. $53^{\circ} 20' 30''$ N. $4^{\circ} 58' 00''$ E.
 h. $53^{\circ} 20' 54''$ N. $4^{\circ} 56' 20''$ E. — 5,9 m.

2. *Position.* a. $52^{\circ} 27'$ N. $4^{\circ} 15'$ E.
 b. c. 0,25 Sm N. for Position 1 a.
 c. $52^{\circ} 33'$ N. $4^{\circ} 25'$ E.

- d. $52^{\circ} 35\frac{1}{2}'$ N. $4^{\circ} 23'$ E.
 c. c. 0,35 Sm NW. for Position 1 d.
 f. c. 0,4 Sm NE. for Position 1 e.

Detaller. Vragene, der var sunket paa ovennævnte Pladser, er fjernet.

3. *Position.* $52^{\circ} 17'$ N. $4^{\circ} 17'$ E.

Detaller. Mindste Dybde over Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er 7,8 m.
 (N. t. M. Nr. 36/2618. London 1945.)

1799. England SE.-Kyst. East Goodwin Fyrskib genudlagt.

Position. $51^{\circ} 14' 00''$ N. $1^{\circ} 36' 00''$ E.

Detaller. East Goodwin Fyrskib er genudlagt paa ovennævnte Plads. Det viser hvidt Et-Blink hver 15^s. Taagesignal gives med Hammersirene, En-Tone hver 30^s.

(N. t. M. Nr. 35/Naveam Nr. 250. London 1945.)

1800. England. Thames. Fyr nedlagt. Vandstandsmaaler fjernet. Lystønde flyttet. Urent Omraade.

1. *Position.* Shornmead Fyr: c. $51^{\circ} 27' 00''$ N. $0^{\circ} 26' 40''$ E.

Detaller. Fyret, der var opstillet 0,82 Sm 356° fra Shornmead Fyr, er nedlagt, og Vandstandsmaaleren, paa hvilket Fyret var anbragt, er fjernet.

2. *Position.* 0,74 Sm 19° fra Shornmead Fyr.

Detaller. R 2. Lystønde er flyttet til ovennævnte Plads, c. 90 m 106° fra dens tidligere Position.

3. *Position.* Holehaven Baake: c. $51^{\circ} 30' 35''$ N. $0^{\circ} 33' 20''$ E.

Detaller. Et urent Omraade findes inden for en Cirkellinie med Centrum 0,88 Sm 225° fra ovennævnte Baake og med Radius 39,6 m.

(N. t. M. Nr. 36/2590. London 1945.)

1801. Skotland. Firth of Forth. Oplysning om Afmærkning.

Position. Inchkeith Fyr: $56^{\circ} 02'$ N. $3^{\circ} 08'$ W.

Detaller. 1. Tønder og Lystønder inddraget:

- | | |
|---|----------------------|
| A. Rød Spidstønde 2,1 Sm 253° | } fra Inchkeith Fyr. |
| B. Rød Spidstønde 3,0 Sm 236° | |
| C. Sort Lystønde 2,3 Sm 230° | |
| D. Sort Lystønde 2,6 Sm 219° | |
| E. Pallas Rock sorte Stump-
tønde 0,7 Sm 241° | |

2. Tønder flyttet.

A. West Gunnel Lystønde er flyttet c. 0,2 Sm mod E. til Pladsen 1,75 Sm 248° fra Inchkeith Fyr.

B. East Gunnel Tønde flyttet c. 0,2 Sm mod SE. til Pladsen 1,38 Sm 244° fra Inchkeith Fyr.

3. Lystønder udlagt:

A. Pallas Rock, sortmalet, visende hvidt Et-Blink hver 6^s. paa Pladsen 0,8 Sm 231° fra Inchkeith Fyr.

B. Kailyards, sortmalet, visende rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, paa Pladsen 0,82 Sm 34° fra Martello Tower, Leith.

C. Herwit, rødmalet Lys- og Fløjtetønde, visende hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 14^s, paa Pladsen 1,35 Sm 136° fra Inchkeith Fyr.

D. North Craig kugleformede R W H S Lystønde visende hvidt Et-Blink hver 3^s, paa Pladsen 2,52 Sm 112° fra Inchkeith Fyr.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 36/Naveam Nr. 265. London 1945.)

Rutemeddelelse Nr. 1.

Rute 48.

I. Rute 48, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som følger:

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Mølet	Mærket	Fyrkarakter
	N. Br.	E. Lgd.				
1	56° 15',0	12° 15',0				
	Paa 56° 14' 43" N. 12° 14' 49" E., c. 500 m S. for Punkt 1, der er Tilslutningspunkt til Rute 32 og 34, er udlagt <i>Kattegat S.</i> Fyrskib mærket <i>Kattegat S.</i> , som viser hvidt Et-Blink hver 12 s., Blink 3 s., Mørke 9 s. Taagesignal: En-Tone hver 30 s., Tone 5 s., Pause 25 s. Radiofyr som det ordinære <i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib.					
2	56° 20',7	12° 15',0	Lysspirt.	r.	2	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.
3	56° 26',0	12° 15',0	Lysspirt.	r.	3	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.
4	56° 31',7	12° 15',0	Lysspirt.	r.	4	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.
5	56° 37',5	12° 15',0	Lystd.	r.	5	Hvidt Et-Blk. hv. 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s.
	Tilslutningspunkt med Rute 48 a.					
6	56° 41',2	12° 07',5	Lysspirt.	r.	6	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.
7	56° 45',0	12° 00',0				
	Skæringspunkt med Rute 36. Paa 56° 45' (00") N. 11° 59' (30") E., c. 500 m SW. for Ruten, er udlagt <i>Anholt Knob</i> Fyrskib, mærket <i>Anholt Knob</i> , som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30 s., Blink 3 s., Mørke 4 s., Blink 3 s., Mørke 20 s. Taagesignal: To-Toner hvert 1 m., Tone 5 s., Pause 2 s., Tone 5 s., Pause 48 s. Radiofyr som det ordinære <i>Anholt Knob</i> Fyrskib.					
8	56° 47',9	11° 54',0	Lysspirt.	r.	8	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 s., Lys 2 s., Mørke 2 s.
9	56° 51',0	11° 48',0	Lys- og Fltd.	r.	9	Hvidt Et-Blink hv. 10 s., Blink 4 s., Mørke 6 s.
	Skæringspunkt med Rute 38.					
10	57° 01',2	11° 43',2	Lystd.	r.	10	Hvidt Et-Blink hv. 15 s., Blink 5 s., Mørke 10 s.
11	57° 08',9	11° 39',7	Lystd.	r.	11	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ s., Lys 5 s., Mørke 2½ s.
12	57° 22',3	11° 33',5	Lystd.	r.	12	Hvidt Et-Blink hv. 6 s., Blink 2 s., Mørke 4 s.
	Tilslutningspunkt med Rute 48 a.					
13	57° 31',9	11° 21',8				
	Tilslutningspunkt med Rute 39. Paa 57° 31' (35") N. 11° 21' (15") E., c. 600 m SW. for Skæringspunktet mellem Rute 48 og 39, er udlagt <i>Læsø N.</i> Fyrskib, mærket <i>Læsø N.</i> , der viser hvidt Et-Blink hver 30 s., Blink 3 s., Mørke 27 s. Taagesignal: To-Toner hver 30 s., Tone 3 s., Pause 2 s., Tone 3 s., Pause 22 s. Radiofyr som det ordinære <i>Læsø Trindel</i> Fyrskib.					

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
1 og 2	56° 15',5	12° 15',7	Fiskerkutter.	Ikke afm.	0,4 Sm fra Ruten.
—	56° 18'	12° 17'	Fiskerkutter <i>Venus</i> .	Ikke afm.	1 Sm E. for Ruten.
4 og 5	56° 37',2	12° 16',0		Ikke afm.	½ Sm E. for Ruten.
12 og 13	57° 27',0	11° 25',5	Tysk Ministryger <i>R. 228.</i>	Ikke afm.	1 Sm WSW. for Ru- ten. PD.

Kort Nr. 130, 101, 102, 125, 100 og 180. Rutekort 130 og 100.

Rutemeddelelse Nr. 2.

Rute 32.

I. Rute 32, hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som følger:

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter Taagesignal
	N. Br.	E. Lgd.				
29	55° 44',3	12° 41',3	Lys- og Klt.	r.	29	Hvidt Et-Blk. hv. 15 ^s , Blink 5 ^s , Mørke 10 ^s .
Skæringspunkt med Rute 32 g og Tilslutningspunkt til Rute 32 f. — Ankerplads M, se nedenfor.						
30	55° 46',9	12° 41',9	Lysspirtd.	r.	30	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
31	55° 49',5	12° 42',5	Lys- og Fltd.	r.	31	Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 10 ^s , Blink 1,5 ^s , Mørke 1,5 ^s , Blink 1,5 ^s , Mørke 5,5 ^s .
32	55° 52',4	12° 39',7	Lysspirtd.	r.	32	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
33	55° 55',3	12° 36',9	Lysspirtd.	r. med gul Top	33	Hvidt Et Blk. hv. 6 ^s , Blink 2 ^s , Mørke 4 ^s .
34	55° 58',2	12° 37',5	Lysspirtd.	r.	34	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
35	56° 01',0	12° 37',9	Lysspirtd.	r.	35	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
36	56° 02',6	12° 38',2	Lysspirtd.	r. med gul Top	36	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s , Blink 2 ^s , Mørke 4 ^s .
Punktet 56° 02',2 N. 12° 38',1 E. (c. 0,4 Sm S. for Punkt 36) er Skæringspunkt med Rute 32 h.						
37	56° 03',7	12° 37',7	Lappegrund Fyrskib			Hvidt Gp.-Blk., To-Blk. hv. 15 ^s , Blink 1,5 ^s , Mørke 2 ^s , Blink 1,5 ^s , Mørke 10 ^s , Taagesignal: To-Toner hv. 1 ^m .
38	56° 05',0	12° 35',0	Lysspirtd.	r.	38	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
39	56° 05',8	12° 32',2	Lysspirtd.	r.	39	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
40	56° 06',5	12° 29',3	Lys- og Klt.	r.	40	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 7½ ^s , Lys 5 ^s , Mørke 2½ ^s .
41	56° 08',2	12° 26',4	Lysspirtd.	r. med gul Top	41	Hvidt Et-Blk. hv. 6 ^s , Blink 2 ^s , Mørke 4 ^s .
Tilslutningspunkt til Rute 32 j. Ankerplads L, se nedenfor.						

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter Taagesignal
	N. Br.	E. Lgd.				
42	56° 10',4	12° 22',7	Lysspirtd.	r.	42	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
43	56° 12',7	12° 18',8	Lysspirtd.	r.	43	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
44	56° 15',0	12° 15',0				

Paa 56° 14' 43" N. 12° 14' 49" E., c. 500 m S. for Punkt 44 (Punkt 1 i Rute 48), der er Tilslutningspunkt til Rute 34 og 48, er udlagt *Kattegat S.* Fyrskib, som viser hvidt Et-Blk. hv. 12^s, Blink 3^s, Mørke 9^s. Taagesignal: En-Tone hver 30^s. Radiofyr som det ordinære *Gilleleje Flak N.* Fyrskib.

III. Ankerpladser.

Der findes minestrøgne Ankerpladser inden for Linier gennem nedennævnte Punkter:

a) Ankerplads *M.* Ved *København*:

1. 55° 43',2 N. 12° 38',5 E.
2. 55° 44',3 N. 12° 38',7 E.
3. 55° 46',1 N. 12° 41',5 E.
4. 55° 45',0 N. 12° 42',9 E.
5. 55° 44',3 N. 12° 41',3 E.

Opmærksomheden henledes paa Tilstedeværelsen af Telegrafkabler inden for Ankerpladsens Omraade.

b) Ankerplads *O.* S. for *Helsingør*.

1. 56° 02',0 N. 12° 37',5 E.
2. 56° 01',5 N. 12° 38',2 E.
3. 56° 01',0 N. 12° 37',8 E.
4. 56° 00',5 N. 12° 37',9 E.
5. 56° 00',5 N. 12° 36',0 E.

c) Ankerplads *L.* Ved *Hornbæk*.

1. 56° 07',4 N. 12° 27',8 E.
2. 56° 07',0 N. 12° 27',0 E.
3. 56° 07',6 N. 12° 25',5 E.
4. 56° 08',1 N. 12° 26',5 E.

Ved Opankring paa Ankerpladserne skal der ankres i en Afstand af mindst 300 m fra den minestrøgne Rute.

Kort Nr. 103, 130, 102, 125, 100 og 180. Rutekort 103, 130 og 100.

Rutemeddelelse Nr. 3.

Rute 34.

I. Rute 34, der gaar fra *Sjællands Rev* til *Sundet*, og hvis Midterlinie gaar gennem nedennævnte Punkter, er afmærket, som følger:

Punkt	Position		Afmærkningens Art	Malet	Mærket	Fyrkarakter Taagesignal
	N. Br.	E. Lgd.				
1	56° 05',9	11° 08',8				
	Tilslutningspunkt til Rute 28. Paa 56° 05' (57") N. 11° 08' (38") E., c. 400 m W. for Punkt 1, er udlagt <i>Kattegat SW.</i> Fyrskib, som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 4 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 20 ^s . Taagesignal: To-Toner hvert 1 ^m .					
2	56° 09',0	11° 15',0	Lys- og Fltd.	r.	2	Hvidt Lys med En-Fmk., Lys 5 ^s , Mørke 2½ ^s .
	Tilslutningspunkt til Rute 36.					
3	56° 09',0	11° 24',8	Lysspirtd.	r.	3	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
4	56° 09',0	11° 34',8	Lysspirtd.	r.	4	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
5	56° 09',0	11° 45',0	Lys- og Fltd.	r.	5	Hvidt Et-Blk. hv. 15 ^s , Blink 5 ^s , Mørke 10 ^s .
	Tilslutningspunkt for Rute 46.					
6	56° 11',1	11° 55',0	Lysspirtd.	r.	6	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
7	56° 13',0	12° 05',0	Lysspirtd.	r.	7	Hvidt Lys med En-Fmk. hv. 4 ^s , Lys 2 ^s , Mørke 2 ^s .
8	56° 15',0	12° 15',0				
	Paa 56° 14' 43" N. 12° 14' 49" E., c. 500 m S. for Punkt 8 (Punkt 44 i Rute 32 og Punkt 1 i Rute 48), der er Tilslutningspunkt til Rute 32 og 48, er udlagt <i>Kattegat S.</i> Fyrskib, som viser hvidt Et-Blink hver 12 ^s , Blink 3 ^s , Mørke 9 ^s . Taagesignal: En-Tone hver 30 ^s . Radiofyr som det ordinære <i>Gilleleje Flak N.</i> Fyrskib.					

II. Vrag og andre Skibsfartshindringer i Rutens Nærhed:

Mellem Punkterne	Position		Hindringens Art Vragets Navn	Afmærket	Bemærkninger
	N. Br.	E. Lgd.			
2 og 3	56° 09',7	11° 18',6	Dampsk. <i>Utviken.</i> Master og Skorsten over Vandet.	Elekr. Blinklan- terne, hv. Hurtig- blink, paa Vragets Mast.	c. ½ Sm N. for Ruten.
7 og 8	56° 13',8	12° 11',6	Dampsk. <i>Desdemona.</i> Mindste Dybde over Vrag 13,2 m.		c. ½ Sm S. for Ruten.

Kort Nr. 130, 102, 103, 125, 100 og 180. Rutekort 130, 103 og 100.

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

1802. Frankrig. Kanalen. Boulogne. Forbudt Ankerplads.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Det er forbudt at ankre N. for en Linie, der fra Punktet $50^{\circ} 57' 00''$ N. $1^{\circ} 02' 10''$ E. gaar i Retning 42° til $50^{\circ} 59' 00''$ N. $1^{\circ} 05' 00''$ E., derpaa i Retning 101° til $50^{\circ} 57' 00''$ N. $1^{\circ} 21' 18''$ E. og endelig i Retning 136° til $50^{\circ} 47' 36''$ N. $1^{\circ} 35' 30''$ E. paa den *franske* Kyst.

(A. a. N. Nr. 32/2048. Paris 1945.)

1803. Frankrig. Le Havre. Forbud mod Ankring og Sejlads.

Position. *Le Havre* N.-Moles Fyr: c. $49^{\circ} 29' 15''$ N. $0^{\circ} 05' 26''$ E.

Detaller. Paa Grund af Tilstedeværelse af farlige Vrag er det forbudt at besejle og at ankre inden for en Linie gennem nedennævnte 4 Sømærker, af hvilke a), c) og d) er udlagt i vedføjede Afstande og Retninger fra ovennævnte Fyr, medens b) er Sømærket *A I* ved Indsejlingsrenden.

a) Grøn Vraglystønde, grønt Tre-Blink hver 10^s . — 3,63 Sm 275° .

b) Grøn Vraglystønde *A I*, grønt Tre-Blink hver 10^s .

c) Grøn Vragspidstønde, ikke belyst — 2,93 Sm 274° .

d) Grøn Vraglystønde, grønt To-Blink hver 10^s . — 3,28 Sm 264° .

(A. a. N. Nr. 32/2050. Paris 1945.)

1804. England. St. Helen's Road Anduvning. Lystønde inddraget.

Position. $50^{\circ} 41' 20''$ N. $1^{\circ} 02' 15''$ W.

Detaller. *Nab Rock* Lystønde er inddraget.

(N. t. M. Nr. 36/2606. London 1945.)

1805. England. Spithead. Lys- og Klokketønde inddraget.

Position. c. $50^{\circ} 45' 10''$ N. $1^{\circ} 06' 10''$ W.

Detaller. *Spithead* Lys- og Klokketønde er inddraget.

(N. t. M. Nr. 36/2605. London 1945.)

1806. England. St. Alban's Head og Lulworth Cove. Fyr nedlagt.

Position. a. Fyret paa *St. Alban's Head* c. $50^{\circ} 34' 45''$ N. $2^{\circ} 03' 25''$ W.

b. Fyret paa *Lulworth cove* c. $50^{\circ} 37' 00''$ N. $2^{\circ} 14' 55''$ W.

Detaller. Ovennævnte Fyr er nedlagt.

(N. t. M. Nr. 36/2667. London 1945.)

1807. England. Cornwall NW.-Kyst. Kabelfelt. Forbud mod Ankring og Fiskeri.

Position. Se nedenfor.

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

$50^{\circ} 22' 00''$ N. $5^{\circ} 09' 00''$ W.

$50^{\circ} 22' 00''$ N. $5^{\circ} 12' 00''$ W.

$50^{\circ} 20' 24''$ N. $5^{\circ} 10' 12''$ W.

$50^{\circ} 20' 24''$ N. $5^{\circ} 12' 00''$ W.

(N. t. M. Nr. 35/Naveam Nr. 244. London 1945.)

1808. England. Liverpool Bay. Sejladsforskrifter.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Skibe, som anduver *Liverpool*, skal i mindre end $\frac{1}{2}$ Sm Afstand passere N. om nedennævnte Fyrskibe og Tønder:

a. *Western* Fyrskib, visende hvidt Et-Blink hver 20^s , paa $53^{\circ} 32' 26''$ N. $4^{\circ} 00' 00''$ W.

b. Rødmalet Lystønde I 2, visende hvidt Et-Blink hver 3^s , paa $53^{\circ} 32' 30''$ N. $3^{\circ} 55' 00''$ W.

- c. Rødmalet Lystønde I 3, visende hvidt Et-Blink hver 3 s., paa 53° 32' 26" N. 3° 46' 06" W.
- d. Rødmalet Lystønde I 4, visende hvidt Et-Blink hver 3 s., paa 53° 32' 26" N. 3° 39' 36" W.
- e. Rødmalet Lystønde I 5, visende hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6 s. 53° 32' 26" N. 3° 32' 42" W.
- f. Rødmalet Lystønde I 6, visende hvidt Et-Blink hver 3 s., paa 53° 32' 26" N. 3° 25' 18" W.

Fra Punkt f holdes tæt S. om *Bar Fyrskib*.

- 2. Skibe, som afsejler fra *Liverpool*, skal passere tæt N. om *Bar Fyrskib* og derefter i mindre end $\frac{1}{2}$ Sm Afstand S. om nedennævnte sortmalede Lystønder, der viser rødt. Et-Blink hver 3 s., og som er udlagt paa følgende Pladser:
 - O 1. 53° 34' 40" N. 3° 28' 45" W.
 - O 2. 53° 36' 30" N. 3° 38' 18" W.
 - O 3. 53° 38' 10" N. 3° 48' 00" W.
 - O 4. 53° 40' 24" N. 4° 00' 00" W.

(N. t. M. Nr. 36/Naveam Nr. 271. London 1945.)

1809. Skotland. Gigha Sund. Vrag.

Position. 55° 42' 20" N. 5° 40' 08" W.

Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 36/2631. London 1945.)

1810. Shetlandsøerne. Ve Skerries. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Lys- og Klokketønde.

Position. c. 60° 22' 50" N. 1° 49' 15" W.

Detaller. Lys- og Fløjtetønden paa ovennævnte Plads er ombyttet med en rødmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s.'

(N. t. M. Nr. 35/2576. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1811. Island. Indsejlingsruter ophævet og Lystønder inddraget. Sejladsforskrifter.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1617 1945.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Alle Indsejlingsruter til Havne i *Island* er ophævet. Lystønder, som tidligere afmærkede Indsejlingsruter til *Reykjavik* og *Hvalfjörður*, vil uden yderligere Varsel blive inddraget.

- 2. Skibe, som besøjer E.-Kysten, maa holde sig W. for en Linie, der gaar gennem følgende Punkter:

a. 64° 15' N. 13° 40' W.

b. 64° 30' N. 13° 00' W.

c. 65° 49' N. 13° 20' W.

- 3. Opmærksomheden henledes paa ovennævnte *E. f. S.* Punkt a og b.

(N. t. M. Nr. 36/Naveam Nr. 264. London 1945.)

1812. Island. SW.-Kyst. Reykjavik Havn. Oplysning om Fortøjningstønder.

- 1. *Position.* c. 64° 09' 10" N. 21° 55' 00" W.

Detaller. Fortøjningstønden, der var mærket *Collier*, og som var udlagt paa ovennævnte Plads, er inddraget.

- 2. *Position.* *Reykjavik* S-lige Bølgebryders røde og grønne Blinkfyr: 64° 09' 05" N. 21° 56' 10" W.

Detaller. En Fortøjningstønde, mærket *K 1*, er udlagt 1,87 Sm 79° fra ovennævnte Fyr. Kort Nr. 45, 26, 40 og 31.

(N. t. M. Nr. 36/2663. London 1945.)

1813. Island. SW.-Kyst. Hvalfjördur. Uren Ankerplads.

Position. *Hvaleyri:* 64° 20' 35" N. 21° 44' 05" W.

Detaller. I et Omraade, der begrænses af nedenstaaende Linier, er Bunden uren:

- a. En Linie, der fra ovennævnte Position gaar i Retning 312° til Kysten.
- b. En Linie, der fra et Punkt 0,68 Sm 204° fra ovennævnte Position gaar i Retning 312° til Kysten.

(N. t. M. Nr. 36/2664. London 1945.)

1814. Azorerne. Fayal. Capelinhos Fyr forandret.

Position. c. 38° 35',7 N. 28° 50',4 W.

Detaller. *Capelinhos* Fyr viser nu hvidt og rødt vekslende Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s, hvidt Blink 0,6^s, Mørke 3,4^s, rødt Blink 0,6^s, Mørke 3,4^s, hvidt Blink 0,6^s, Mørke 3,4^s, rødt Blink 0,6^s, Mørke 17,4^s.

(A. a. n. Nr. 15/47. Lisboa 1945.)

1815. Azorerne. San Miguel. Ponta Delgada W. Nyt Fyr tændt.

Position. c. 37° 44' N. 25° 41',2 W.

Detaller. W. for *Ponta Delgada* Havn er paa ovennævnte Plads tændt et nyt Fyr, *Santa Clara* Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5^s. Flammens Højde: 24 m. Synsvide: 14 Sm. Rødt Gittertaarn. Ubevogtet.

(A. a. n. Nr. 12/39. Lisboa 1945.)

1816. U. S. A. North Carolina. Drum Inlet. Grund.

Position. c. 34° 53' 00" N. 76° 16' 45" W.

Detaller. En Grund med mindste Dybde 0,3 m findes rundt om *Drum Inlet* Fyr Nr. 1. Fyret ligger nu c. 9,1 m fra Løbet.

(N. t. M. Nr. 34/3885. Washington 1945.)

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

1817. U. S. A. Louisiana. Mississippi Floden. Nedenfor New Orleans. Fyr forandret.

Position. 29° 55' 23" N. 89° 58' 30" W.

Detaller. *Cutoff* Fyr er forandret og viser nu grønt Et-Blink hver 6^s, Blink 2^s, Mørke 4^s.

(N. t. M. Nr. 34/3890. Washington 1945.)

1818. Panama Kanalen. Atlanterhavsindløbet. Forbud mod Besejling af Skydeplads.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Kanonskydning afholdes i et Omraade E. for Indsejlingen til *Panama* Kanalen med Centrum i *Galeta Point* og med en Radius paa c. 3,7 Sm. Sejlads indenfor Omraadet er forbudt.

(N. t. M. Nr. 32/3623. Washington 1945.)

1819. Vestindien. Aruba. Vrag.

Position. c. 12° 24' 30" N. 69° 54' 05" W.

Detaller. Et Vrag er sunket Aar 1942 i 61 m Vand paa ovennævnte Plads. Det frembyder ikke nogen Fare for Sejladsen, men Skibe advares imod at ankre i Nærheden af det.

(N. t. M. Nr. 32/3620. Washington 1945.)

1820. Vestindien. St. Lucia. Pigeon Island. Fyr nedlagt.

Position. c. 14° 06' N. 60° 58' W.

Detaller. *Pigeon Island* Fyr er nedlagt.

(N. t. M. Nr. 32/3619. Washington 1945.)

1821. Brasilien NE.-Kyst. Tutoya-Aracaty. Vrag.*Positioner.* 2° 43' 00" S. 41° 50' 00" W.

3° 23' 00" S. 38° 59' 00" W.

4° 10' 00" S. 38° 02' 00" W.

4° 20' 00" S. 37° 43' 00" W.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser findes Vrag.

(N. t. M. Nr. 35/2573. London 1945.)

1822. Chile. Bahia. Coronel. Vrag.*Position.* *Passenger Mole Fyr.* c. 37° 01' 25" S. 73° 08' 45" W.*Detaller.* Et Vrag findes 0,32 Sm 225° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 35/2527. London 1945.)

1823. U. S. A. Californien. San Diego Havn. Nye Luftfyr tændt.*Position.* *Aero Tower* 32° 42' 40" N. 117° 11' 33" W.*Detaller.* Fire nye Luftfyr er tændt i *San Diego Bugt*, som følger:

- a. Et c. 4,9 m højt, lodret Neon-Fyr, der viser grønt Lys, og hvis underste Ende er 7,6 m over Jorden, er tændt c. 2460 m 97° fra *Aero Tower*. Et rødt Hindringslys vises fra Toppen af Fyrbygningen.
- b. Et c. 4,9 m højt Neon-Fyr af Form som et omvendt V, og som viser grønt Lys, er tændt paa en To-Etages Bygning c. 2088 m 94° 15' fra *Aero Tower*. Et rødt Hindringslys vises fra Toppen af Fyrbygningen.
- c. Et c. 4,9 m højt Neon-Fyr af Form som et omvendt V, og som viser grønt Lys, er tændt paa Stranden c. 2660 m 305° 30' fra *Aero Tower*. Fyrets underste Ende er 7,6 m over Jorden. Et rødt Hindringslys vises fra Toppen af Fyrbygningen.
- d. Et c. 4,9 m højt, lodret Neon-Fyr, der viser grønt Lys, og hvis underste Ende er 7,6 m over Jorden, er tændt c. 2970 m 304° fra *Aero Tower*. Et rødt Hindringslys vises fra Toppen af Fyrbygningen.

(N. t. M. Nr. 34/3901. Washington 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1824. Gibraltar Bugt. Anduvning. Vrag.***Position.* *Carnero Pynt Fyr:* 36° 04' 25" N. 5° 25' 30" W.*Detaller.* Et Vrag er sunket 1,3 Sm 194° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 36/2665. London 1945.)

1825. Italien. Livorno Red. Vrag.*Position.* Gruppe-Blinkfyret paa den isolerede Bølgebryder: c. 43° 33' 25" N. 10° 17' 15" E.*Detaller.* Et Vrag findes 3,05 Sm 319° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 35/2524. London 1945.)

1826. Italien. Livorno. Nyt Fyr tændt.*Position.* 43° 31' 36" N. 10° 18' 32" E.*Detaller.* Et nyt Fyr er tændt paa *Marineakademiets Klokketaarn* paa ovennævnte Plads. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s. Flammens Højde: 29,3 m. Synsvidde: 14 Sm.

(N. t. M. Nr. 35/2579. London 1945.)

1827. Grækenland. Kapsali Bugt. Vrag.*Position.* *Kapsali Fyr.* c. 36° 08' 05" N. 22° 59' 45" E.*Detaller.* Et Vrag findes 0,27 Sm 160° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 35/2525. London 1945.)

1828. Ægæiske Hav. Lero Island. Port Laki. Vrag.*Position.* *Brachos Point* Fyr: c. 37° 07' 30" N. 26° 51' 05" E.*Detaller.* Vrag findes i følgende Afstande og Retninger fra *Brachos Point* Fyr:

1. 488 m 53½°.
2. 271 m 59°.
3. ca. 480 m 69°.
- ca. 580 m 87°.
- ca. 520 m 102°.

(N. t. M. Nr. 35/2536. London 1945.)

1829. Suez Kanalen. Oplysning om Dybder. Sejladsforskrifter.*Position.* c. 30° 35' N. 32° 20' E.*Detaller.* Mindste Dybde i *Suez Kanalen* er 11,28 m. Det er tilladt Skibe, der har et Dyb-gaaende af indtil 10,06 m, at passere Kanalen. Skibe, der har et Dyb-gaaende af mellem 10,06 m og 10,36 m, kan under Iagttagelse af visse Forholdsregler passere gennem Kanalen.

(N. t. M. Nr. 36/2653. London 1945.)

1830. Tunis. Ras Zebib—Cap Farina. Oplysning om Vrag.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Paa nedennævnte Pladser findes Vrag.

- a. 37° 15' 40" N. 10° 01' 20" E.
- b. 37° 16' 02" N. 10° 01' 44" E.
- c. 37° 14' 52" N. 10° 06' 56" E. To Master og en Skorsten rager op over Vandet.
- d. 37° 11' 26" N. 10° 13' 00" E. En Mast rager op over Vandet.
- e. 37° 08' 42" N. 10° 13' 03" E.
- f. 37° 08' 15" N. 10° 12' 33" E.
- g. 37° 07' 55" N. 10° 12' 30" E.

(N. t. M. Nr. 36/2652. London 1945.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**1831. Afrika E.-Kyst. Portugisisk E.-Afrika. Cabo de S. Sebastião. Nyt Fyr tændt.***Position.* 22° 11' 36" S. 35° 32' 00" E.*Detaller.* Paa *Cabo de S. Sebastião* er paa ovennævnte Plads tændt et nyt Fyr, *S. Sebastião* Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 15^s, Flammens Højde: 39,5 m. Synsvidde: 17,5 Sm. Rødt Taarn paa hvidmalet Beboelseshus.

(A. a. n. Nr. 15/51. Lisboa 1945.)

1832. Ceylon W.-Kyst. Colombo Anduvning. Oplysning om Vrag og Vragafmærkning.1. *Position.* Fyret paa SW.-lige Bølgebryders W.-Spids. c. 6° 57' 20" N. 79° 50' 35" E.*Detaller.* Et Vrag er beliggende 2,5 Sm 331° fra ovennævnte Fyr, c. 300 m W.-ligere end tidligere angivet.2. *Position.* c. 6° 58¾' N. 79° 49¾' E.*Detaller.* Masten af Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er ikke længere synlig over Vandet.3. *Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Lystønderne, der er udlagt som Afmærkning for de under Punkt 1 og 2 nævnte Vrag; er flyttet til Pladserne:

Ad 1. 229 m 278° fra Vragets nye Position, c. 330 m W. for Lystøndens tidligere Plads.

Ad 2. 99 m 18° fra Vraget, c. 150 m NE. for Lystøndens tidligere Plads.

Begge Lystønder er nu grønmalede Spirtønder.

(N. t. M. Nr. 35/2539. London 1945.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**1833. Fransk Indo-Kina. Saigon Floden. Anduvning. Vrag.***Position.* Kap St. Jacques Fyr: c. 10° 20' 00" N. 107° 04' 30" E.*Detaller.* Et Vrag er sunket 2,32 Sm 276° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 36/2654. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**1834. Britiske Øer. Advarsel mod at komme Vragoprængningsskibe for nær.***Detaller.* Skibe advares mod at komme for nær til Vragoprængningsskibe eller -baade, som arbejder rundt om de *Britiske Øer* med at uskadeliggøre Vrag, der er farlige for Sejladsen. Arbejdet udføres fra Baade fra Moderskibene, og der arbejdes kun om Dagen. Der anvendes svære eksplosive Ladninger. Undertiden er Dykkere nede. Medens Arbejdet staar paa, afmærkes Vragene med Tønder, Kuglebøjer e. l.

Vragoprængningsskibe og -baade viser under Arbejdet rødt Flag fra det mest synlige Sted. De skal passeres med langsom Fart.

Hvis et Skib — trods ovennævnte Advarsel — fortsætter sin Fart ind mod Fareomraadet, vil Vragoprængningsskibet vise et af de følgende Signaler fra International Signalbog:

„De stævner mod Fare“.

„Hold Dem længere borte fra mig eller — (Skib)“.

„Styr mere til Styrbord“.

„Styr mere til Bagbord“.

„Sæt Farten ned“.

(N. t. M. Nr. 35/2545. London 1945.)

1835. Rettelse til E. f. S.*E. f. S.* Nr. 38/1654 1945, 4. Linie: *II* rettes til *I*.

(Se Tillæg.)

Tillæg.**I. Østersøen.****1836. Danmark. Gedser Havn Anduvning. Ledefyr atter tændt og i Orden.***Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1705 1945 udgaar.*Position.* Gedser Havn Bagfyr: 54° 34' (28") N. 11° 55' (48") E.*Detaller.* Gedser Havn Bagfyr, Mellemfyr og Forfyr er atter tændt og i Orden.**1837. Finland. Bottniske Bugt. Norra Kvarken. Snipan Fyrskib genudlagt.***Position.* c. 63° 26' N. 20° 40' E.*Detaller.* Snipan Fyrskib er atter udlagt paa Station. Fyrskibet er rødmalet og er paa begge Sider med hvidt mærket *Snipan*.

(U. f. s. Nr. 26/359. Helsingfors 1944.)

1838. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib genudlagt.*Position.* c. 61° 07' N. 21° 04' E.*Detaller.* Rauma Fyrskib er atter udlagt paa Plads.

(Lodskontoret i Åbo, 22. September 1945.)

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

1839. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund, Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1492 1945.

Position. c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

Detaller. Ved Opmaalingen den 22. September 1945 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,9 m i E.-Siden af Renden, 4,4 m i Midten af Renden og 2,5 m i W.-Siden af Renden.

1840. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Femø Havn. Fyr forandres.

Tidspunkt. c. 11. Oktober 1945.

Position. c. 54° 58',3 N. 11° 31',0 E.

Detaller. *Femø Havn* Fyr, paa W.-Molens S.-Hjørne, der viser hvidt, fast Lys, vil blive forandret til at vise rødt, fast Lys.

Kort Nr. 160.

Publikationer. Havnelods, Side 65. Fyr-Fort. Nr. 713.

1841. Danmark. Lille Bælt. Flensborg Fjord. Egersund Anduvning. Fyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1585 1945.

Position. 54° 54' (24") N. 9° 35' (53") E.

Detaller. *Egersund W.* Bagfyr, ved W.-Siden af Indløbet til *Egersund*, viser nu rødt, fast Lys ligesom *Egersund W.* Forfyr.

Kort Nr. 154, 152, 150 og 185.

Publikationer. Havnelods, Side 55. Fyr-Fort. Nr. 630 a.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1842. Danmark. Kattegat. Asaa Havn. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 9/630 1945 udgaar.

Position. c. 57° 08',7 N. 10° 26' E.

Detaller. Dybden i *Asaa* Havn og i Indløbet til Havnen er 1,5 m.

1843. Danmark. Limfjorden. Aalborg Havn. Oplysning om Flydedok.

Position. *Aalborg:* c. 57° 03' N. 9° 56' E.

Detaller. Lige E. for *Aalborg Værfts* Tørdok er 28 m fra Kajen udlagt en 77 m lang og 22 m bred Flydedok. Flydedokken er om Natten afmærket med 4 hvide Lys, 1 i hvert Hjørne af Dokken.

Publikationer. Danske Lods II. Side 91. Havnelods, Side 30. Fyr-Fort. Nr. 156 A.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1844. Danmark. Bekendtgørelse om Sejlansvisninger for Skibe.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/885 1945 udgaar.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 22. September 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer (Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930) og kgl.

Anordning Nr. 47 af 21. Februar 1940 om *danske* Skibes Sejlads under Krigsforhold fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet, Ministeriet for Landbrug og Fiskeri og Ministeriet for offentlige Arbejder følgende:

§ 1.

Føreren af ethvert Skib skal umiddelbart inden Afsejling fra *dansk* Havn rette Henvendelse til vedkommende Havnemyndighed om Sejlanvisning for Skibets forestaaende Rejse.

Føreren af ethvert *dansk* Skib skal umiddelbart inden Afsejling fra udenlandsk Havn rette Henvendelse til vedkommende Myndighed om Sejlanvisning for Skibets forestaaende Rejse.

§ 2.

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

§ 3.

Bestemmelserne i denne Bekendtgørelse kommer ikke til Anvendelse paa:

1. Søværnets Skibe.
2. Skibe og Fartøjer paa 100 Registertons Brutto og derunder, medmindre de
 - a) anvendes til Befordring af Passagerer eller
 - b) skal passere Syd om *Gedser* eller
 - c) skal besejle *Østersøen* uden for *dansk* territorialt Farvand eller
 - d) skal besejle *Nordsoen* og *Skagerrak* uden for Linien: *Skagen—Kristiansand*.

§ 4.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks. Samtidig ophæves Bekendtgørelse Nr. 228 af 5. Maj 1945 om Sejlanvisninger for Skibe.

1845. Danmark. Skagen Radio. Udsendelse af radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigationsefterretninger (navigational warnings og mine warnings).

Tidligere E. f. S. Nr. 32/1289, 34/1440 og 36/1558 1945.

Detaller. Radiotelegrafiske og radiotelefoniske Navigationsefterretninger udsendes fremtidigt tillige fra *Skagen Radio*, som følger:

1. pr. Radiotelegrafi (Frekvens: 500 kc/s (600 m)): Kl. 0803 og 2003.
2. pr. Radiotelefoni (Frekvens: 2453 kc/s (122,3 m)): Kl. 0803, 1403 og 1803.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

... og
Pilsner
det er
HOF

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Løbore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore-forretning 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

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

TUBORG



GRØN
eller RØD

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

NORDHAVNS-VÆRFTET A/s

KØBENHAVN

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 38

FREDAG 5. OKTOBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SKOLESKIBET »DANMARK«S OVERDRAGELSE

Som tidligere omtalt i *Dansk Søfarts Tidende*, er Statsskoleskibet Danmark nu blevet tilbageleveret Danmark. Om selve Højtideligheden meddeles fra Amerika, at i samme Øjeblik Dannebrogslaget rørte Flagknappen, afsendte Kaptajn Knud Hansen følgende Telegram til Kong Christian:

»Kaptajn, Officerer og Mandskab paa Skoleskibet »Danmark« sender Deres Majestæt de hjerteligste Lykønskninger. Jeg er lykkelig for at kunne meddele, at gamle Dannebrog paany er hejst under »Danmark«s Gaffel«.

Admiral James Pine, Chefen for Kystbevogtningsakademiet, overrakte Kaptajn Hansen en Bronzeplaque til Skibet, og Kaptajnen og hans Officerer modtog hver et anerkendende Brev fra det amerikanske Marineministerium.

»Danmark« vil en af de nærmeste Dage afsejle fra New London til New York, hvor Skibet skal overhales, før det tiltræder Rejsen.

ET MINDEFOND FOR DE SØFARENDE

Ministeren for Handel, Industri og Søfart har i Folketinget fremsat et Lovforslag om Oprettelse af *Danske Søfarendes Mindefond af 1945*.

Kærnen i Forslaget er, at der som Anerkendelse af den danske Sømandsstands Indsats under Krigen 1939—45 og til Minde om de danske Søfarende, der satte Livet til under Udøvelse af deres Gerning for Danmark, skal oprettes en Fond, der benævnes »Danske Søfarendes Mindefond af 1945«.

Fondens Formaal skal være at yde økonomisk Støtte til:

Saadanne værdige Enker efter og Børn af danske Søfarende samt saadanne værdige danske Søfarende, der direkte eller indirekte som Følge af Krigen er blevet økonomisk vanskeligt stillet, og som ikke omfattes af Lovgivningen om Hædersgaver eller om Krigs-Ulykkesforsikring, og andre værdige og trængende Personer, der tilhører Sømandsstanden.

I Bemærkningerne til Lovforslaget hedder det:

Den Indsats, den danske Sømandsstand under Krigen har ydet til Gavn for saavel Danmarks Befrielse som for den danske Befolknings Forsyning med Fornødenheder, og de Ofre, de danske Søfarende herved har maattet bringe, gør det naturligt, at der som Udtryk for Samfundets Paaskønnelse af og Taknemlighed for vore Søfolks Virke og Daad under Krigen tilvejebringes et varigt Minde om dem, der under Udøvelsen af deres Gerning paa Søen satte Livet til. De Erfaringer, Ministeriet for Handel, Industri og Søfart under Krigen har indhøstet med Hensyn til de Søfarende og deres Familiers Forhold, viser, at der er et stærkt Behov for økonomisk Hjælp til adskillige Søfarende og deres Familier. Medens efterladte efter de under Krigen 1939—45 som Følge af Krigsbegivenheder omkomne danske Søfolk har Adgang til at opnaa Krigsulykkesforsikringserstatning i Henhold til den derom gældende særlige Lovgivning samt Hædersgaver i Henhold til Lov af 20. Marts 1940 og Lov af 9. August 1945, staaer Adgang til Opnaaelse af saadanne særlige Ydelser ikke aaben for efterladte

efter danske Søfolk, der er omkommet som Følge af Forlis, som paa Grund af manglende eller usikre Oplysninger ikke har kunnet anerkendes som Krigsforlis, eller ved almindelige Søforlis, samt for efterladte efter danske Søfolk, der er døde som Følge af Sygdom eller Ulykkestilfælde i Land. Adskillige saadanne efterladte sidder i særdeles trange økonomiske Kaar, og det samme gælder ogsaa andre Sømandsfamilier, f. Eks. i saadanne Tilfælde, hvor Ægteskabet som Følge af Ægtefællernes langvarige og fuldstændige Adskillelse under Krigsaarene er blevet opløst.

TO DANSKE SKIBE TILBAGE FRA CHILE

Efter hvad der meddeles fra Santiago har en særlig chilensk Kommission truffet Beslutning om at tilbagegive Danmark to danske Skibe og betale Erstatning for tre Skibe, som er sunket under Krigen. Disse Skibe blev overtaget af den chilenske Regering, da Chile brød den diplomatiske Forbindelse med Akselandene, og Sagen skal være i Orden inden Aarets Udgang.

De omtalte fem Skibe er alle Lauritzen-Skibe, der før Krigen gik i Rederiets Ruteafart mellem Nordøstamerika og de vestlige Havne i Sydamerika. De to Skibe, der nu forhaabentlig snart tilbageleveres, er Damperne *Selma* og *Laila*, medens de tre sænkede Skibe er Damperne *Lotta*, *Helga* og *Frida*.

Fra dansk Side ser man med stor Glæde hen til, at disse Skibe tilbageleveres omgaaende, da det danske Samfund jo har Brug for al den Tonnage, der overhovedet kan skaffes.

DAMPSKIBET »STAL« FRIGIVET

Dampskibet »Stal«, der tilhører Rederiet Myren (Holm & Wonsild), og som siden Tyskernes Besættelse af Danmark har sejlet for de Allierede, er nu frigivet. Efter sin Ankomst til Antwerpen blev »Stal« forleden taget i Dok, og Myrens Skibsinspektør, Kaptajn P. C. Nielsen, rejste derned for at besigtige Skibet. »Stal« er derefter atter under sit Rederis Kontrol, og da Skibet i nærmeste Fremtid ventes til Sverige, hvor det skal laste Træ, er det sandsynligt, at vi faar det at se i København.

FLAGENE PAA SKIBSSIDERNE FORSVINDER

Under hele denne Krig — ligesom under forrige Verdenskrig — har Skibene været forpligtet til paa deres Sider at have malet Nationalitetsflaget. Alle danske Skibe har samtidig paa Skibssiden i store Bogstaver baaret Ordet *Danmark*. Denne lovbestemte Skik har nu været saa længe, at Folk i Almindelighed har vænnet sig til den og finder den ganske naturlig.

Imidlertid hører denne Regel Krigen til, og det Lovbud, der gjorde den obligatorisk, er nu ophævet af Handelsministeriet, efter at dette Ministerium i Forvejen har haft Samraad med Marineministeriet om Sagen.

Det er knap en Uge siden, at Forbudet mod offentligt at omtale Skibenes Positioner blev ophævet. Et efter et forsvinder saaledes Krigstidens strenge Paabud. Og i Løbet af de kommende Uger maa de mange Mennesker, der fra Havnemolerne med stor Interesse følger Skibenes Færden, igen vænne sig til at se de bare Skibssider uden de saakaldte Neutralitetsmærker — Nationalflaget og Hjemlandets Navn.

MINEFAREN KUN RINGE I DANSKE FARVANDE

Det britiske Admiralitet har meddelt, at det var uundgaeligt, at man fra Skibe i de kommende Maaneder vilde observere talrige drivende Miner. De Miner, der vilde blive observeret i Kanalen, Farvandedene ved Irland, det østlige Atlanterhav og de danske Farvande, vilde i Regelen være af britisk Oprindelse, og disse var saaledes konstrueret, at de automatisk var sikrede, naar de havde revet sig løs fra deres Kætlinger. Faren for Skibsfarten fra drivende Miner i disse Farvande var derfor meget lille. I andre europæiske Farvande kunde der derimod optræde andre Typer af Miner, der ikke var automatisk sikrede, naar de rev sig løs.

KONG HAAKON ÆRESMEDLEM AF MARINEFORENINGEN

Under den norske Konges Ophold i Danmark har Kronprinsen, der er Marineforeningens Æresformand, overrakt Kong Haakon, der som bekendt er Admiral i den danske Flaade, og som i sin Tid har været tjenstgørende dansk Søofficer, Marineforeningens Æresblem med tilhørende kalligraferede Adresse, idet det har behaget den norske Konge at modtage Udnævnelsen til Æresmedlem af Marineforeningen.

BRITISK KORVET UNDER DANSK FLAG

Korvetten *Geranium*, som den danske Marine har indkøbt i England, har hejst Kommandoen i Dartmouth. Den danske Gesandt, Grev *Reventlow*, og Kommandør *Lembcke*, var til Stede ved Skibets Overlevering til de danske Marinemyndigheder.

Korvettens første Chef bliver Orlogskaptajn *Westrup*, der vil sejle Skibet direkte til København. Chefen og hans Besætning har opholdt sig de sidste 14 Dage i Dartmouth for at tilrigge Skibet og gøre det sejlklart.

»Geranium« er en Korvet af »Flower«-Klassen, bygget 1940 paa Clyde, 1180 Tons Deplacement, Længde 59 Meter, Bredde 10 Meter, Dybgaaende 4,7 Meter, Maksimumfart 16 Knob, Besætning i Krigstid 78 Mand.

Den har hele Krigen udført Konvojtjeneste i Nordatlanten og er derfor udstyret med alle moderne Apparater til Bekæmpelse af Undervandsbaade. Korvetterne er udmærkede Søskibe, som har klaret alt Slags daarligt Vejr i Atlanterhavet, saa der er god Grund til at mene, at »Geranium« vil kunne gøre Fyldest som Inspektionsskib paa Færøerne og i Nordsøen.

»Geranium« kan ventes hertil om en Ugestid, og det bliver saaledes det først ankomende af de fire Skibe, den danske Flaade har købt i England. De tre øvrige Skibe, en Korvet af »Castle«-Klassen paa 1600 Tons og to Fregatter af »River«-Klassen, kan ventes at indgaa i Flaaden i Løbet af den kommende Maaned. Alle Skibene er udvalgt af en af Marineministeriet udsendt sagkyndig Kommission, bestaaende af Kommandørkaptajn *Gustav Paulsen*, Marineingeniør *Hinrichsen* og Ingeniør *Thorvang*.

STOR GAVE FRA A. P. MØLLER

Svendborg Byraad har fra Skibsreder A. P. Møller modtaget en Skrivelse, hvori det meddeles, at Dampskibsselskabet *Svendborg* og *Dampskibsselskabet af 1912* i Anledning af Kongens Fødselsdag har skænket 65,000 Kroner til Brug for Opførelsen af den nye Navigationsskole i Svendborg.

Staten har givet Tilsagn om at bekoste en Tredjedel af Udgifterne, medens Kommunen selv yder den næste Tredjedel.

DA TYSKERNE REKVIREREDE DE NORSKE SKIBE I DANMARK

Blandt de Sager, som Nordisk Skibsrederforening har behandlet i Besættelsestiden, er ogsaa Ty-

skernes retsstridige Rekvisition af norske Nybygninger i Danmark.

Det drejer sig om ialt 10 Kontrakter, og Tyskerne paastod at have Hjemmel til disse Rekvisitioner ifølge Landkriksreglementets Art. 53. Men dette er imidlertid ganske urigtigt, og der kan nævnes flere Grunde hertil. Bestemmelsen gælder nemlig kun færdige Skibe og ikke ufuldendte Nybygninger og Kontrakter. Bestemmelsen giver endvidere ikke Adgang til at erhverve Ejendomsretten. Denne kunde heller ikke med Rette paaberaabes i Danmark, der paa dette Tidspunkt ikke var Genstand for krigsmæssig Okkupation. Alt dette blev fremført overfor Tyskerne, som alligevel tvang Sagen igennem. De overtog Kontrakterne og lod Skibene bygge færdig efter andre Specifikationer og satte dem i Fart med det Resultat, at Skibene, som nu er fundet igen, er stærkt beskadiget, slidte og et enkelt sænket.

Formelt er disse Skibe stadig allierede Priser, men de er frigivet til Norge for Bemanding og Drift, og de vil sikkert ligeledes blive frigivet som Ejendomsret til de oprindelige Kontraktejere. Disse har hele Tiden fastholdt Ejendomsretten og har nægtet at tage mod Erstatning i Penge, som Tyskerne søgte at paatvinge dem. Ved at acceptere disse Penge, vilde man for steds have mistet værdifuld Tonnage. For de enkelte Redere kunde det maaske nok privatøkonomisk være en Risiko at afslaa Erstatning, men for Landet var det af Betydning at holde fast paa Ejendomsretten, da man jo kunde regne med, at i alle Tilfælde en Del af Skibene vilde overleve Krigen. Nu har det jo vist sig, at kun et af Skibene blev sænket.

Allerede i 1941 blev der taget Forbehold overfor de danske Værfter, den danske Stat og den danske Krigsforsikring for Løsøre. Efter Kapitulationen er der nu fremsat forskellige Krav. Værfterne holdes i første Række ansvarlige, fordi de ikke har opfyldt Kontrakterne. Disse maa antages at have faaet Dækning for Restløbene fra Tyskerne. Den danske Stats Ansvar begrundes med, at Værfterne fik officiel Besked om, at de ikke maatte modsætte sig de tyske Krav. Derimod foretog den danske Stat ikke nogen Ekspropriation af Nybygningerne, hvad den havde Adgang til.

Krigsløseforsikringen kommer ind i Sagen, fordi Nybygningerne maa anses for at falde ind under den Dækning mod Krigsfare, som er fastsat ved dansk Lovgivning.

Kravet for de beskadigede Skibe gaar blandt andet ud paa Betaling af Reparationsomkostninger og Tids-tab i Reparationstiden, samt Erstatning for Værdiforringelse. Naar man fra norsk Side har et Overblik over Kravenes Størrelse efter Besigtigelse, vil der blive indledet Forhandlinger med Danmark.

NORDISK SKIBSREDERFORENING

Nordisk Skibsrederforening har holdt sin første ordinære Generalforsamling efter Krigen i Oslo.

Af Foreningens Beretning fremgaar det, at der i Okkupationsaarene var mange og store Vanskeligheder at kæmpe med. Foreningens Hovedopgave var i den første Besættelsestid at hjælpe Rederne i deres Kamp for at redde Skibene fra Tyskerne og at modsætte sig Tyskernes Krav i mangt og meget. Det var ogsaa af stor Betydning at søge at redde saadanne Skibe for Norge, som var under Bygning hjemme eller i Nabolandene, og endelig gjaldt det om at forhindre, at hjemmeværende Skibe blev taget som Priser af Tyskerne.

Da Tyskernes Politik over for Norge skærpedes, blev det nødvendigt at gaa frem med stor Forsigtighed, og man kunde ikke vente, hedder det i Beretningen, at det skulde gaa godt i Længden. Foreningens Direktør, Advokat Dybwad, blev arresteret i

Ugens Fragtberetning.

Beretningerne om Udviklingen paa de forskellige Fragtmarkeder er stadig lige ensformige, hvilket forsaavidt er forstaaeligt saa længe som UMA. og WSA. praktisk talt kontrollerer al Tonnage. Nu tales der imidlertid om, at UMA. maaske allerede vil blive ophævet endnu i indeværende Aar, og det maa formodes, at den amerikanske Regering samtidig vil ophæve WSA., eller i hvert Fald frigive et meget betydeligt Antal af de Skibe, som denne Institution kontrollerer. Dette vil naturligvis i væsentlig Grad forandre Forholdene for den internationale Skibsfart, selv om man sikkert maa indstille sig paa, at den Frihed, som den individuelle Reder havde før Krigen til at disponere over sine Skibe efter eget Forholdsbefindende, næppe kommer igen lige med det samme. Her hjemme er det i hvert Fald næppe tænkeligt, og Regeringerne i mange andre Lande ønsker ulivlsomt ogsaa foreløbigt at have Haand i Hanke med Udviklingen. Hvorledes Udviklingen vil forme sig efter UMA.'s Afvikling, vil naturligvis i ganske væsentlig Grad afhænge af den Skibsfartspolitik, som USA. vil fore, og man kan vist trygt gaa ud fra, at, som Forholdet mellem den britiske og den amerikanske Handelsflaade har udviklet sig under Krigen, er dette et af de Problemer, der vil blive drøftet under de engelsk-amerikanske Forhandlinger i Washington. For den økonomiske, og dermed ogsaa den politiske, Udviklings Skyld maa man haabe, at Englænderne og Amerikanerne kan finde en fornuftig Løsning paa Problemerne, for hvis den Indstilling overfor Tingene, som et Medlem af Repræsentanternes Hus gav Udtryk for for nogle Dage siden, da han gjorde gældende, at USA. skulde holde op med at gaa rundt og spille Jule-

mand overalt i Verden, skulde vinde Overhaand, tegner Fremtiden sig i Sandhed ikke alt for lys.

Om Forholdene paa de enkelte oversøiske Markeder foreligger der heller ikke for den nu forløbne Uges vedkommende Nyheder af særlig Interesse. Der gøres stadig en Del Forretninger i transatlantisk Fart med Korn fra Canada og Northern Range til forskellige europæiske Havne, ligesom der stadig sluttet et temmeligt betydeligt Antal Skibe for Kul fra Hampton Roads til Europa. I Kulfarten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika og de andre amerikanske Trades er Forholdene uforandrede. Fra River Plate søges stadig Tonnage til forskellige europæiske Destinationer, men UMA. synes stadig at give Præference for Laster fra Canada og Northern Range. Fra Bahia Blanca til Callao er sluttet adskillige Skibe til \$ 25. Af andre mere specielle oversøiske Forretninger skal nævnes en Last paa 9000 Ts. Krommal'm fra Ny Kaledonien til Norge og Sverige, men UMA. har ikke fastsat nogen Rate for denne Ladning endnu. Iøvrigt skal nævnes, at Kulraten fra Hampton Roads til Danmark nu er fastsat til 43/- for Skibe over 6500 Tons og 55/- for mindre Baade. For samme Forretning til Holland er Raten 35/-, til Belgien 40/- og til fransk Atlanterhavshavn 45/-.

Paa de europæiske Markeder er der stadig Anvendelse for al den Tonnage, der kan skaffes. Malm- og Trælastfarten fra Sverige og Finland til de forskellige Destinationer i England og paa Kontinentet er stadig meget aktiv. Raterne er i hvert Fald paa Papiret tilfredsstillende, men daarlige Ekspeditioner gør tit et Skaar i Fortjenesten.

1941, og i Marts 1942 blev han afsat og efterfulgt af en nazistisk »Direktør«. Nordisk Skibsrederfor- enings Bestyrelse kunde imidlertid ikke tage Ansvaret over for sine norske og udenlandske Medlemmer for en fortsat Ledelse under »Nyordningen« og ønskede derfor at afgaa. Den nye Bestyrelse, som derefter blev udpeget, vedtog allerede paa sit første Møde en Række Forholdsregler, der bl. a. gik ud paa Afskedigelse og Ansættelse af Funktionærer, Salg af Foreningens Dollarobligationer m. m. »Direktøren«s Løn fastsattes til 25,000 Kr. plus 15,000 Kr. for Repræsentationsudgifter. I Marts 1944 blev denne Direktør dog afsat, og en ny Bestyrelse valgtes. Den optraadte som Helhed sagligt og fulgte i det store og hele Foreningens Retningslinier bortset fra, at den bevilgede 2,500 Kr. til Frontkæmperne.

Ifølge Foreningens Beretning har Naziststyret kostet alt i alt 150,000 Kr. Man har nu vedtaget Beslutning om Forholdsregler, der gaar ud paa at søge at faa dette Beløb tilbagebetalt fra dem, som har været ansvarlige for Foreningens Politik og Drift.

WASHINGTON-FORHANDLINGER OM U.M.A.

United Maritime Executive Board afholder i disse Dage et Møde i Washington for at drøfte Spørgsmaalet om UMA's fremtidige Skæbne. I Mødet deltager fra dansk Side Direktøren for Fragtnævnet, Skibsreder T. C. Christensen.

Efter engelske og amerikanske Fagblade at dømme, gør der sig mange forskellige Anskuelser gældende indenfor de tilsluttede Lande med Hensyn til Shippingpool'ens Varighed. Hvis man bestemmer sig til at fortsætte UMA, vil det sikkert blive i en ændret Skikkelse. Da UMA blev oprettet var det med Henblik paa Tonnagemanglen, medens man nu maa regne med en Overskudstonnage.

GENOPTAGEDE SVENSKЕ RUTER

Svenska Ostasiatiska Kompagniet genoptager i Begyndelsen af Maanedens sin Førkrigstids-Forbindelse med Britisk Indien. Rederiet er ivrig efter at faa Rutefarten i Gang, selv om Lastmulighederne er daarlige.

Hallands Ångbåts Aktiebolag, som siden 1927 i Samsejling med det gamle Nornanbolag, drev regelmæssig Rutebart fra Vestnorge via Göteborg-Malmø til Gdansk og Gdynia og vice versa, har nu genoptaget Ruteforbindelsen mellem svenske Vest- og Sydkysthavne inklusive Karlshamn og Gdansk-Gdynia og vice versa.

I denne Trafik har man indtil videre indsat Damp-erne *Gripen* og *Falken*, der før sejlede paa Lübeck. Skulde Behovet vise sig at være stort, er man rede til at indsætte et moderne, motordrevet Ruteskib.

DEN NORSKE RUTEFART PAA MIDDELHAVET GENOPTAGET

Det norske Rederi *Fred. Olsen & Co.* genoptager i Løbet af en Maanedes Tid sin gamle Rute mellem de kanariske Øer og London, naar Frugtsæsonen nu begynder. Det er Hensigten at oprette ugentlige Afsejlinger ligesom før Krigen.

De første Skibe, der sættes ind, bliver Motorskibene *Bajamar*, *Baalbek* og *Banaderos* paa henholdsvis 3,900, 3,210 og 3,920 Tons d.w.

Ogsaa den norske Middelhavslinje har genoptaget sine Besejlinger. Begyndelsen blev gjort straks efter Fredsslutningen, og der er senere hjemkommet flere Skibe med Salt, Kork og Stykgods. Fra Tyrkiet, Sortehavet og Palæstina er der Forespørgsler efter Tonnage, og ogsaa paa disse Pladser regner Nordmændene at kunne begynde Besejlingerne inden Jul.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

For Rederiaktiebolaget Transatlantic har Eriksberg Værft søsat et Motorskib der døbt *Mongabarra*, der er et Søsterskib til en Serie Skibe, som Væftet tidligere har leveret til Transkoncernen, deriblandt *Kookaburra*, *Yarra-wonga*, *Paramatta* og *Mangarella*. Det er det fjortende Skib, som Væftet har bygget til Koncernen. *Mongabarra* er en moderne Shelterdækker med to gennemgaaende Dæk, bygget til Lloyds højeste Klasse. Skibet kommer til at tæste 9.050 Tons og Farten bliver 14 Knob. Dets Hoveddimensioner er: Længde 405 Fod, Bredde 56 Fod & Tommer. Det har fire Lastrum samt Dyblanke til ca. 1.000 Tons Olie. Maskineriet bestaar af en to-Takts enkeltvirkende direkte omstillelig solid-injection Dieselmotor af Eriksbergs Fabrikat, udviklende 5.400 IHK. Koncernens gamle Skib af samme Navn er solgt til Oslo.

Hälsingborgs Værft har haft Søsætning paa en 2.950 Tons Lastdamper, der bygges til Rederiaktiebolaget Transmarin. Nybygningen, der døbles *Gudrun*, er et Søsterskib til Damperen *Sonja*, som tidligere er leveret fra Væftet til Rederiet. *Gudrun* er en moderne Shelterdækker, bygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning og udrustet til Oceanfart. Maskineriet bestaar af en Tripleddampmaskine af Væftets eget Fabrikat, kombineret med en Götaverkens Turbinkompressor.

STOR UDVIDELSE AF LINDHOLMEN VÆRFT

Lindholmen Værft gaar nu en meget betydelig Udvidelse i Møde. Det skal udvides saa betydeligt, at Aeralet bliver dobbelt saa stort, som det er i Øjeblikket.

Lindholmen faar nu en af de største Tørdokker, der findes i Sverige. Den nuværende Dok, som er 120 Meter lang, skal først udvides til 140 og saa til 180 Meter.

De forskellige Udvidelsesarbejder skal gennemføres i Etaper, saaledes at Driften forstyrres saa lidt som muligt. Iøvrigt fejrer Lindholmen i Løbet af kort Tid sit 100 Aars Jubilæum.

AFGIFTER I KIELERKANALEN

Efter hvad der oplyses, vil der af alle *neutrale* Skibe blive afkrævet en Afgift ved Passage gennem Kielerkanalen. Disse Afgifter fordeles paa Lodsafgifter og Kanalafgifter.

Lodsafgifterne: For hver Decimeter af den maksimale Dybgang betales en Afgift af 1 Mark. Det vil sige, at et Skib med en Maksimaldybgang paa 76 Decimeter skal betale 76 Mark. Desuden afkræves 5 Pfennig pr. Ton for hver Nettoton op til og inklusive 300 Tons. For hvert overskydende Nettoton op til 1,500 betales 6 Pfennig pr. Ton. For hvert overskydende Ton over 1,500 betales 5 Pfennig pr. Ton.

Kanalafgifter: Skibe paa op til 100 Registertons betaler 27 Pfennig pr. Ton (Minimumsafgift 9 Mark). Skibe mellem 100 og 500 Registertons betaler 25 Pfennig pr. Ton (Minimum 22,50 Mark). Skibe mellem 500 og 700 Registertons betaler 27 Pfennig pr. Ton. Skibe mellem 700 og 1,000 Registertons betaler 18 Pfennig pr. Ton. Skibe mellem 1,000 og 1,500 Registertons betaler 14 Pfennig pr. Ton. Skibe mellem 1,500 og 2,500 Registertons betaler 11 Pfennig pr. Ton, og Skibe over 2,500 Registertons 9 Pfennig pr. Ton.

Hvis Skibet er tomt eller i Ballast reduceres Afgiften med 20 Procent. Fra den 1. Oktober og til 31. Marts betales et Vintertilæg paa 10 Procent. Ved mere end ti fuldstændige Kanalpassager i Løbet af et Kalenderaar gives der 50 Procents Rabat paa hver Rejse efter den tiende. Ved mere end 18 Passager i samme Kalenderaar stiger Rabatten til 60 Procent for hver Rejse efter den attende.

LUKNING AF FALSTERBOKANALEN

Falsterbokanalen vil være lukket for Trafik fra og med den 15. Oktober og tre Uger frem i Tiden af Hensyn til Reparationer. Skibsfarten henvises til det minestrøgne Farvand fra og til Trelleborg udenfor Falsterbokanalen. Kursanvisninger gives i Trelleborg, Göteborg og København.

STAAL TIL NORGES SKIBSBYGNINGSPROGRAM

Det er lykkedes Norge at sikre sig betydelige Mængder af Staal til Landets Skibsbygningsprogram. Saaledes er der i Amerika indkøbt 47,000 Tons, som efter den trufne Aftale skal leveres allerede i Aar, og i England har man købt 70,000 Tons, der skal leveres successivt inden Juni næste Aar.

Der er endnu ikke truffet Aftale om senere Leveringer.

ISLANDSKE BØDESTRAFFE

Fra Reykjavik meddeles, at der er fastsat Bødestraffe paa indtil 10,000 Kroner for udenlandske Skibe, som ved Anløb af islandsk Havn ikke følger Forskrifterne om de Havne, hvor der kan finde Ind- og Udklarering Sted.

Efter Forskrifterne skal Indklarering finde Sted i følgende Havne: Reykjavik, Patricksfjord, Isafjord, Siglufjord, Akureyri, Seydisfjord, Neskaupstad, Faskrudfjord, Vestmannaøerne og Hafnarfjord.

Udklarering skal ske i følgende Havne: Reykjavik, Akranes, Borgarnes, Stykkisholm, Patricksfjord, Thingeyri, Flateyri, Isafjord, Holmavik, Blönduos, Saudarkrok, Olofsfjord, Akureyri, Raufarhöfn, Husavik, Neskaupstad, Eskifjord, Faskrudsfjord, Vestmannaøerne, Keflavik, Hafnarfjord og Siglufjord.

LIVLIGERE SKIBSFART PAA FINLAND

Chefen for Søfartskontorets statistiske Afdeling, *H. Allenius*, udtaler, at Finlands Søfart i de tre sidste Maaneder er blevet betydelig livligere. I Juli ankom og afgik ialt 242 Skibe, medens det tilsvarende Antal for August var 313. Indtil den 20. September havde yderligere 274 Skibe passeret finske Havne. Finlands Handelsflaade er blevet yderligere formindsket, sammenlignet med Tiden før Krigen. Den 1. September 1939 havde Finland nemlig 861 Skibe paa ialt 669.394 BRT. mod kun 472 Skibe paa 257.387 BRT. nu.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Nybygning fra B. & W.

Nybygningen »Alfred Cleeg« med Hjemsted Panama City, der blev færdigbygget fra B. & W. under Krigen og har ligget lang Tid i Kroneløbsbassinnet, er nu overtaget af Ejerne.

»Røsnæs« minesprængt ved Norge

Det dansk-franske Dampskibsselskabs Damper *Rosnæs*, der føres af Kaptajn *W. Hartz-Rasmussen*, er løbet paa en Mine.

Skibet, der blev vandfyldt, blev af den engelske Krydser *Diadem* bugseret ind til Farsund, hvor den nu tætnes.

»Georg Stage« gaar i Vinterhi

Efter at Skoleskibet »Georg Stage« nu — for første Gang i dets Historie — har afsluttet to Sommertogter i en og samme Sæson, bliver det afrigget og oplagt ved Flaadestationen. Skibet udrustes igen til Foraaret, men det er uvist, om det ogsaa i 1946 skal ud paa Togter. Det kniber stærkt med Skoleskibuddannelsen for vore vordende Navigatører, og det er derfor ikke umuligt, at man næste Aar vil følge samme Linie som i Aar.

Det er endnu uvist, hvem der kommer til at føre »Georg Stage« i Fremtiden. Som det vil erindres, var Kaptajn *Junker* traadt tilbage som faldet for Aldersgrænsen, men da den nye Fører, den hidtidige Overstyrmand *Svendsen* i Nykøbing Falster døde efter et Fald fra Riggen, traadte Kaptajn *Junker* til som midlertidig Fører.

Den nuværende 1. Styrmand om Bord er *J. P. Norgaard*, og meget tyder paa, at Valget kommer til at staa mellem ham og en Skibsofficer fra Statsskoleskibet »Danmark«, der ventes hjem i November Maaned efter mere end seks Udlændighedsaar.

FRA SØRETTNERNE

S/S »Lily«

Damperen *Lily* tilhørende Dampskibsselskabet »Progress« havde, da Danmark blev besat, været paa Rejse fra Fowey til Odense og Aarhus med en Ladning China Clay, men var blevet standset i Kirkwall den 9. April og beor-

dret til Preston for at losse sin Last. Siden Afsejlingen fra Kirkwall er der intet hørt fra Skibet, som derfor maa anses for forlist med hele sin Besætning paa 18 Mand.

Fra Rederiets Side blev der i Søretten gjort Rede for de Bestræbelser, der var udfoldet for at skaffe Oplysning om Damperens Skæbne, og Retspræsident *Hvidt* henstillede, at der paany gennem de danske Repræsentationer i England blev rettet nye Henvendelser til de britiske Myndigheder for at faa Forliset nærmere oplyst. Forhøret blev derefter udsat indtil videre.

M/S »Bintang«

Om Ø. K.'s Motorskib *Bintang's* Forlis forelaa der i Søretten en Rapport fra 3. Styrmand *A. M. Hansen*.

Skibet havde været paa Rejse i Konvoj fra Alexandria til Tobruk med Benzin i Fade, da det den 22. Februar 1942 blev angrebet af Styrthombere og fik flere Fuldræffere. Styrmand *Hansen* var blevet slynget op i Luften og mistede Bevidstheden. Da han kom til sig selv, laa han paa Broen, og Skibet stod i Flamme. Han fik fat i et Redningsbælte og sprang i Vandet, hvorfra han sammen med flere andre Overlevende blev optaget af et britisk Ledageskib.

Af *Bintang's* 41 Mands Besætning omkom 12 Mand, deraf 4 danske, nemlig Kaptajn *H. H. Larsen*, Første-Styrmand *Svend Panduro Petersen*, Første-Maskinmester *Rasmus Pedersen* og Anden-Maskinmester *P. E. Hjortholm*.

S/S »Diana«

Fra Det Forenede Damskibs-Selskabs Damper »Diana«, der blev sænket af tyske Flyvere i Farvandet mellem Færøerne og Island den 9. Juni 1941, mødte Kaptajn *E. H. Leerhøj* forleden i Søretten. Damperen var først blevet angrebet med Bomber og Maskingeværer og flere af Mandskabet saaret. Ved et nyt Angreb traf en Bombe i Maskinrummet og sprængte Hul i Skibssiden. Mandskabet var kommet i Baadene og blevet optaget af en armeret Trawler og ført til Thorshavn. Paa Vejen dertil døde en engelsk Kanonér fra »Diana« af sine Saar.

S/S »London«

Dampskibsselskabet *Pacific's* Damper »London«s Forlis skete den 21. Marts 1941. Den var blevet sænket af tyske Flyvere i Bristol-Kanalen, da den var paa Vej til Cardiff med en Ladning Jern. Der forelaa i Søretten en Rapport fra Anden-Styrmand *O. E. M. Schmidt Nielsen*. Han havde mistet Bevidstheden, da en af Bomberne eksploderede, og var først kommet til sig selv igen, da han laa i Vandet. Han var — ligesom andre af Besætningen — blevet optaget af Damperen »Orpheus« og ført ind til Swansea.

Ved »London«s Forlis omkom Kaptajn *Hans Jacob Hansen*, Første-Maskinmester *C. Carlsson* og en engelsk Kanonér. Første-Styrmand *Hinsch*, der var blevet optaget i saaret Tilstand, døde paa Hospitalet i Swansea af sine Saar.

Skibsreder *L. R. Schmith* mindede i Retten med smukke Ord de Omkomne fra Skibet og i Særdeleshed Kaptajn *H. J. Hansen*, hvis Død havde været Rederiet en meget stor Sorg.

S/S »Chr. J. Kampmann«

Endvidere har der i Sø- og Handelsretten været afholdt Søforhør i Anledning af, at Rederiet *Svendsen & Christensens* Damper »Chr. J. Kampmann« den 2. November 1942 er forlist ved Torpedering i Vestindien, hvorved 19 Mand, deraf 5 danske Sømænd, omkom.

Føreren, Kaptajn *Martin Jensen*, forklarede, at Damperen den 2. Marts 1942 var afsejlet fra Port of Spain paa Trinidad paa Rejse til New York med en Ladning Sukker. Damperen sejlede i Konvoj og blev samme Eftermiddag Kl. 9,15 ramt af en Torpedo ved 4 Lugen agler og lidt efter af endnu en Torpedo ved 3 Lugen og Maskinrummet, saa Damperen sank paa mindre end eet Minut. Der var ikke Tid til at faa Redningsbaadene gjort klar og sat paa Vandet. 8 Mand reddede sig paa Damperens Flaader og blev senere optaget af et ledsagende Krigsskib, medens 19 Mand, deraf 5 danske, omkom ved Drukning.

De omkomne Danske var:

Sømand *O. Sørensen*, Sømand *H. Olsen*, 1. Mester *Chr. Mortensen*, Donkeymand *A. Christensen* og Hovmester *C. Clausen*.

Forhøret overværedes af enkelte af de Omkomnes Paaørende, og medens alle rejste sig, mindedes Præsident *L. N. Hvidt* de 5 Sømænd, der under Krigen var omkom-

met langt fra deres Land og Slægt, ved at udtale: Æret være deres Minde.

S/S »Marianne Toft«

I Søretten har der været afholdt Forhør om Rederiet *Jens Tofts* Damper »Marianne Toft«, der Natten mellem 12. og 13. September forliste efter en Kollision i Nærheden af Isle of Man. Efter Forliset savnedes — som omtalt i tidligere Meddelelser — 10 Mand, der maa anses for omkomne. Mange af de Efterladte havde givet Møde i Salen, og Retspræsidenten udtalte overfor dem Rettens Deltagelse.

Der forelaa en af Styrmandene *J. Chr. Christensen* og *K. T. Holm* underskrevet Rapport, hvorfra fremgik, at »Marianne Toft« var paa Vej fra Oxelø Sund med en Ladning Jernmalm til Barrow in Furness. Onsdag den 12. mødte Damperen Taage. Kl. 0,15 hørtes Taagesignal fra et andet Skib forude. Der blev slaaet Stop til Maskinen og givet et Stød i Fløjten. Kort efter kom det modgaaende Skibs Toplanterner til Syne ret forude. Der gaves Styrbords Ror og atter et Stød i Fløjten. Kort efter hørtes to korte Stød fra det andet Skib og der svarede med et kort Slød, men umiddelbart efter løb det andet Skib med sin Stævn ind i »Marianne Toft« ved 2-Lugen om Bagbord og kort efter ramte det andet Skib med sin Agterende »Marianne Toft«s Laaring.

Besætningen blev beordret til Baadene, og der blev sagt om at tage det med Ro, da der ved første Pejling kun var konstateret 5' Vand i Forlasten, men da der kort efter var 8' Vand i Lasten, blev Ordren til at gaa i Baadene gentaget. Styrbords Baad kom i Vandet med 8 Mand og var hurtigt klar af Damperen, og senere blev 1. Styrmand og 1. Mester taget op i Baaden. Efter at »Marianne Toft« var sunket, saas der ikke noget til det andet Skib, og Baaden med de reddede roede rundt mellem Vragstykkerne til Dagen atter gryede, uden at finde nogen overlevende, hvorefter der roedes mod Isle of Man, som man naaede Kl. 12 Middag.

1. Styrmand *Christensen* forklarede, at »Marianne Toft« gik ned i Løbet af 5—6 Minutter, men han kunde ikke oplyse noget om Bagbords Redningsbaads Skæbne. Da Damperen var sunket, slukkede det fremmede Skib sin Projektor, saa Søen ikke længere var oplyst, hvorved Redningen af dem, der laa i Vandet, nærmest blev umulig.

2. Styrmand *Holm* forklarede, at Bagbords Redningsbaad var klar til at fire af, men han ved ikke, om den blev firet af.

PERSONALIA

70 Aar

Skibsinpektør i Dampskibsselskabet »Myren«, Kaptajn *P. Nielsen*, fyldte forleden Dag 70 Aar, Kaptajn *Nielsen* er Skibsføreren fra Fanø og kom som de fleste Fanødrengene i sin Tid til Søs efter Konfirmationen. Det var i de store Fanøskibes Periode, og han sejlede da ogsaa den første Tid med Barkskibene fra Fødeøen, senere med udenlandske Sejlskibe, indtil han i 1897 vendte hjem og kom paa Fanø Navigationsskole. Efter at have taget sine Eksaminatorer mænstrede han ud som Styrmand i et af de Barkskibe, hvor han tidligere havde faaet sin Sømandsuddannelse. I 1904 blev han Skibsfører og førte i Aarenes Løb forskellige Dampere, men gik efter en halv Snes Aars Forløb i Land for at virke som Skibsinpektør i Aalborg. I 1921, altsaa for næsten 25 Aar siden, overtog han Stillingen som Skibsinpektør i »Myren«.

60 Aar

Skibsfører i A. P. Møllers Rederi, Kaptajn *A. Sølvberg-Rasmussen* fyldte i Mandags 60 Aar. Kaptajn *Sølvberg-Rasmussen* var for Besættelsen Fører af Motorskibet *Aase*, og han er — saa vidt vides — paa Hjemrejse fra Australien.

I Dag — Fredag — fylder Skibsfører i D. S. B., Kaptajn *P. C. A. Kjeldsmark* 60 Aar. Kaptajn *Kjeldsmark* er ansat ved Gedser-Overfarten.

Paa Onsdag — den 10. Oktober — fylder tidligere Skibsfører i Dampskibsselskabet »Heimdal« Kaptajn *K. J. Badstrup*, 60 Aar. Kaptajn *Badstrup* gør for Tiden Tjeneste som Havneassistent i Kerteminde.

Overstyrmand i Fyr- og Vagværnsnets Inspektionsskib *Nordsøen*, *M. Christiansen*, Esbjerg, fyldte i Tirsdags 60 Aar.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGG B

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33, KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

MOGENS NYHOLM

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-8,5 m. Ved Langeliniekaen 8,5 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra 20-nem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 5,3 m. Ved Enghave Brygge 6,8 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-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 8 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 Fartøjsafgift: for Rutofartøjer 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 Lemping af Lading, for at skifte Mandskab, lundsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybgaaende og den Distance, der losses og er meget moderat. 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 Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuuse 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 (Orlogsværft), 7 faste Kraner til Løft indtil 85 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Løft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Løb over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrlinien 8,0 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Sluse-tærskelen 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,5-8,8 m, i Fløkerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — 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 Fløkerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20-50 T. 3 Kr., 50-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektriløst, for Skibe indtil 400 R.T.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Løsning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havneafgift (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 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. 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 Bjergningsdamperer er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 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. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophallingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstigt. 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. Varsafgift: Moderat. Bugserdamp. ufornød. Ingen Lodstvang, naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Løsn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kalballingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 5,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Løds.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 3 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Løsnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. 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.

61. Aargang.

København 4. Oktober 1945.

Nr. 41.

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

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, 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 retvlisende, 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.

1846. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 40/1787 1945. E. f. S. Nr. 37/1560 1945 udgaar.

Blk.	betyder	Blink.	Forkortelser:
ED.	—	Eksistens tvivlsom.	
El. hv.	—	Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.	
El. r.	—	Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.	
Fl.	—	grønt Flag.	
Fmk.	—	Formørkelse.	
Forg. eft.	—	Forgæves eftersøgt.	
Jspir. hv.	—	Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .	
Jspir. r.	—	Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .	
L.-Flt.	—	Lys- og Fløjtetønde.	
L.-Klt.	—	Lys- og Klokketønde.	
Lt.	—	Lystønde.	
M.	—	Mast.	
o. V.	—	rager op over Vandet.	
PD.	—	Plads tvivlsom.	
Skfh.	—	Skibsfartshindring.	
Tbt.	—	Topbetegnelse.	
Uvh.	—	Undervandshindring.	
Vg.	—	Vrag.	
Vgl.	—	Vraglystønde.	
Vgt.	—	Vragtønde.	
Vgv.	—	Vragvager.	

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Østersøen.							
54° 46'	10° 21'				<i>Herdis</i> (Kvase). PD.		
54° 45',8	10° 30',5						
54° 46',8	10° 39',2	5,5			(Luftfartøj).	1525	1942
54° 40',6	10° 42',0		"	185, 140.	PA.	1219	1945
					Master og Skorsten o. V.		
54° 39',5	10° 40',2					1554	1944
54° 39',4	10° 42',2		Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185	<i>Karen</i> (M/Tjalk).	1858	1940
					o. V.	369	1945
54° 38',0	10° 41',5				<i>Hvalen</i> (Fiskerkutter).	497	1943
54° 37'	10° 41'				(Tysk Minestryger).	838	1945
54° 43',7	10° 46',2				(Tysk Vagtskib).		
54° 43',7	10° 48',2				(Tysk Trawler 301).		
54° 43',8	10° 48',3				(Luftfartøj).	1196	1944
54° 37',4	11° 41',3				<i>Stockholm</i> (Dampsk.)	1606	1944
54° 32',9	12° 07',2				<i>Anna</i> (Fiskerbaad).	1376	1943
54° 50',1	12° 15',0	8,3		162, 187, 188.	<i>Agersø</i> (Dampsk.).	1423	1944
54° 46',8	12° 29',5				Undervandsnetspær- ring.	1364	1945
54° 55',8	12° 37',5				<i>Douglas</i> (M/Galease).	1808	1943
55° 01'	12° 42'				<i>Vita</i> (Skonnert).	1619	1945
55° 01',8	12° 32',5		Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	187.	M. o. V.		
					(Fiskerfartøj).	1427	1942
55° 06'	12° 31'				<i>Marie</i> (Motorgalease)	1497	1945
55° 13',6	12° 19',1			130, 187.	Master og Rundhol- ter fasthængende ved enkelte Wirer.		
55° 14',8	12° 36',7				Mindste Dybde over Vragets Skrog 23,7 m.		
					<i>Esbjerg</i> (M/Skib.); 2	1294	1945
55° 14',4	12° 40',9		El. r. + Vgv. 1 Fl. SSW. f. Vg.	130. 187. 188.	M. o. V.		
55° 15',1	12° 42',8				<i>Almée</i> (M/Skib). For- gæves eftts.	1555	1944
55° 15'	12° 43'				<i>Alice</i> (M/Galease).	1515	1944
55° 09',4	12° 45',5				<i>Karis</i> (M/Sejlskib): PD.		
55° 09'	12° 44'		midlt. Afm.		(Fiskerkutter).	694	1944
55° 14',9	14° 50',8	4,3			<i>Eliezer</i> (M/Galease).	1498	1943
54° 51',0	14° 51',3					396	1940
55° 01'	14° 44',6		Vgt. W.-Tbt.			1464	1942
55° 20'	12° 53',3				<i>Tornø</i> (Dampsk.).	3754	1939
55° 20',4	12° 59',8		Vglt. To-Blk. 10 s. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1499	1945
55° 11',5	13° 13',0					762	1944
55° 13',4	13° 14',2	12		188, 180, 181.	<i>Bonita</i> (Dampsk.).	1449	1941
55° 17',5	13° 53',5				Uvh.	935	1944
55° 22',3	14° 03',5					1080	1941
54° 31',3	13° 54',1		Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.			724	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 35',3	13° 39',5	15		201, 188.		1231	1941
54° 37',5	13° 46',0				<i>Starke</i> (Færge).	433	1942
54° 53',3	13° 40',0					1628	1944
54° 31',1	12° 56',2	6,5	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.			1247	1944
54° 52'	12° 54'					868	1944
54° 36',5	12° 45',5		Vgt.			2504	1940
54° 50',0	12° 45',0		Vgv. W.-Tbt., W. f. Vg.	187, 188.	<i>Thor</i> (Bugserb.).	421	1945
54° 49',1	12° 42',7				M. o. V.	1607	1944
54° 49',7	12° 42',2		Vglt. E.-Tbt. To- Blk. 9 ^s , ENE. f. Vg.	187, 188		420	1945
54° 49',5	12° 40',7				<i>Ulla</i> (M/Skib).	545	1945
54° 47',7	12° 42',8					1623	1944
54° 47',5	12° 37',5				<i>Swinemünde</i> (Færge). Forg. efts.	2241	1940
54° 46',2	12° 41',0		Vglt. E.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	187, 188.	M. o. V.	1470	1944
54° 46',1	12° 40',6		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.	<i>Julius Madsen</i> (Dampsk.).	1363	1945
54° 44',5	12° 43',0		Vglt. W.-Tbt., En- Fmk. 4 ^s .	187, 126, 180.	<i>Poul Carl</i> (Dampsk.).	927	1942
54° 43',2	12° 38',8		Vglt. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.	<i>Margareta</i> (Dampsk.)	822	1944
54° 42',1	12° 37',2		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s , NE. f. Vg.	187, 188.	<i>W.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vglt. i mindst 150 m Afst. om Bb. <i>E.-fra kommende</i> Skibe skal passere Vglt. i mindst 60 m Afst. om Bb.	480	1945
54° 41',1	12° 32',9		Vglt. E.-Tbt., To- Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0		L. og Klt., W.- Tbt. En-Fmk. 5 ^s . WNW. f. Vg.	186, 187, 188.	<i>Jäämeri</i> (Dampsk.). M. og Skorsten o. V.	904	1944
54° 37',6	12° 25',8		N. f. Vg.: Vglt. N.- Tbt., To-Blk. 15 ^s . S. f. Vg.: Vglt. S.- Tbt., En-Fmk. 4 ^s .	186, 187, 188.	Overbygning o. V. <i>Gen- nemsejlingsaabning</i> afm. S. f. Vg.: <i>N.-lige Lt.:</i> sort L- Flt., S.-Tbt. rødt To-Blk. 7 ^s . <i>S.-lige Lt.:</i> rød Lt., N.-Tbt. hvidt En- Fmk. 5 ^s .	1642	1944
54° 38',1	12° 25',2				<i>Gneisenau</i> (Dampsk.)	874	1945
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.		<i>Jaunjelgava</i> (Damp- skib).	1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal pas- seres S. om Vg.	1736	1942
54° 25',1	12° 08',0					903	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 22',9	12° 05',8					726	1945
54° 19',8	12° 05',2					877	1944
54° 20',5	12° 04',5					538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 19',3	12° 04',8					671	1945
54° 16'	12° 04'					665	1945
54° 15',1	12° 04',6					665	1945
54° 13',8	12° 05',3				Uvh.	185	1942
54° 22',9	11° 58',9		186, 187.		W.-fra kommende Skibe skal holde Vraglystønderne paa Stb. Side.	642	1945
54° 13'	11° 25'					481	1945
54° 00',7	10° 55',0				2 M. o. V.	1644	1940
54° 22',8	11° 10',7				2 M. o. V.	1597	1942
54° 28'	11° 33'				Uvh.	1629	1944
54° 29',6	11° 24',3	5	Bøje.		Lehnskov (Skonnert).	1151	1944
54° 34',2	11° 14',3					704	1944
54° 35',8	11° 02',6				Uvh.	2215	1940
54° 34',6	10° 56',4					775	1944
54° 35',3	10° 55',5				o. V.	821	1945
54° 37½'	10° 52½'				o. V.	822	1945
					Muligvis identisk med ovennævnte Vrag.		
54° 35',0	10° 53',0				M. o. V.	823	1945
54° 35',9	10° 54',8					904	1945
54° 26',7	10° 42',4				M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0				o. V.	1261	1942
54° 34',3	10° 48',2					988	1944
54° 33',7	10° 45',5					988	1944
54° 33',6	10° 40',9			185.		906	1944
54° 32',8	10° 37',7					799	1945
54° 32',5	10° 35',1			185.	Man skal altid passere Vg. paa sin Bb. Side.	1339	1944
54° 32',4	10° 34',2				Uvh., muligvis i Drift.	2271	1940
54° 33',3	10° 28',6					1645	1940
54° 31',1	10° 31',3			185	M. og Skorst. o. V. Der skal altid passeres N. om Vglt.	363	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 31',3	10° 31',0				Vg. muligvis identisk med det i E. f. S. Nr. 2/363 1945, Pkt. 2, nævnte.	905	1945
54° 31',3	10° 30',2				Advarselsfartøj midlt.udlagt ved Vg.	824	1945
54° 31',5	10° 30',7		185.		Master og Skorsten o. V.	1219	1945
54° 31',4	10° 29',9					907	1945
54° 31',2	10° 28',1		185		Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s . SE. f. Vg.	363	1945
54° 30',9	10° 27',9		185.			1219	1945
54° 29',1	10° 30',7		185.		M. o. V.	1219	1945
54° 29',3	10° 30',4				PD.	906	1945
54° 28',4	10° 29',6				M., sandsynligvis fast i Vg.	1595	1942
54° 30',0	10° 25',2				Vgt. S.-Tbt., S. f. Vg.	2270	1940
54° 30',0	10° 24',2		185.		M. o. V.	1219	1945
54° 30',7	10° 23',6		185.			1219	1945
54° 30',7	10° 22',9		185.		M. og Skorsten o. V.	1219	1945
54° 31',3	10° 21',5				M. o. V.	1219	1945
54° 28',2	10° 27',5					907	1944
54° 29',3	10° 25',8	10	185.			1136	1944
54° 27',7	10° 18,9					947	1944
54° 30',1	10° 17',2		185.		M. o. V.	1219	1945
54° 29',5	10° 17',4		185.		M. o. V.	1219	1945
54° 28',3	10° 15',7		185.			1219	1945
54° 27',8	10° 15',8		185.			1219	1945
54° 28',8	10° 16',1				Vglt. N.-Tbt. En-Fmk. 6 ^s . N. f. Vg.	1122	1945
					Vglt. S.-Tbt. En-Fmk. 4 ^s . S. f. Vg.		
54° 28',3	10° 15',7				Ikke synligt over Vandet.	1122	1945
54° 27',8	10° 15',8				Ikke synligt over Vandet.	1122	1945
54° 28',7	10° 14',6		185.		Vglt. E.-Tbt., To-Blk. 7 ^s . ENE. f. Vg.	1505	1940
54° 31',4	10° 30',0		185.			1629	1945
54° 29',8	10° 24',4		185.			1629	1945
54° 30',4	10° 24',0		185.			1629	1945
54° 30',7	10° 22',7		185.			1629	1945
54° 31',4	10° 22',4		185.			1629	1945
54° 29',2	10° 17',4		185.			1629	1945
54° 34',4	10° 28',5		185.			1629	1945
54° 30',8	10° 06',1	10,1				1631	1945
54° 30',7	10° 04',2	7,3				1631	1945
54° 27',5	9° 53',9					1631	1945
54° 27',4	9° 54',9					482	1945
54° 36',7	10° 11',5					875	1945

Se endvidere E. f. S. Nr. 40/1787 1945.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget, m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Sundet.							
56° 05',9	12° 31',0		Afm. med Strøm- bøjer.			1308	1944
56° 05'	12° 34'				Niels Juel (Kvase). Forg. eft.	1432	1940
56° 02',1	12° 37',4				Ekspres (Vandb.).	848	1945
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130, 125.	Ernte (Galease).	1282	1944
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 132, 130.	Gudrun (Galease).	2865	1940
55° 41',7	12° 41',0				Forg. eft.	927	1943
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.	Bertha (Dampsk.).	323	1943
55° 40',5	12° 41',8				Californien (Fisker- kutter). Forg. eft.	1152	1942
55° 40',1	12° 39',4				(Lystfartøj). M. o. V.	1489	1945
55° 38',7	12° 40',6				Uvh. Forg. eft.	438	1944
55° 37',8	12° 41',6	1,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	(Tysk Flyvebaad).	1197	1945
55° 36',9	12° 41',8	4,0	Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.		(Tysk Luftfartøj).	1297	1945
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.	Gustav (M/Galease).	1352	1943
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.	Progress (Sandsuger).	1199	1943
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	Campinas (Trans- portsk.). o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Jspir hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	Lena Raeder (Tysk Ministryger). Vin- terafm.	456	1945
55° 30'	12° 37'				PD.		
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.	Cronshagen (Damp- skib).	1387	1942
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	Holland (Bugserb.).	1230	1943
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.	2 M. o. V. (Tysk Ministryger).	1616	1944
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	Ketty (M/Galease). M. o. V.	1159	1944
55° 23'	12° 35'				Argo (Galease). Forg. eft.	399	1944
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.		(Mudderpram).	1649	1942
55° 34',8	12° 30',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		Freja (M/Galease). M. o. V.	1512	1945
55° 32',0	12° 27',7				Gerda (Stenfisker).	801	1945
55° 30',1	12° 26'				M. o. V. (mindre Fartøj).	1020	1945
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.	Inez (M/Sejlskib).	1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	Jvf. Svensk Kort Nr. 271.	1001	1941

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort. Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Smaalandsfarvandet.							
54° 51',8	12° 13',0				<i>Johanne</i> (Skonnert).	2897	1940
54° 52',5	12° 10',0				<i>Ibæk</i> (M/Galease) M. og <i>Spryd</i> o. V.	1451	1945
54° 58',7	11° 52',1	0			<i>Hedvig</i> (M/Skib).	1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.	<i>Ruth</i> (Skonnert).	1405	1943
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.	<i>Hinrich</i> (M/Skib).	1550	1944
54° 56',7	11° 36',6				Uvh. Muligvis identisk m. ovenstaaende Vrag.	1703	1945
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.	<i>Erna</i> (M/Galease).	1367	1944
55° 00',8	11° 32',0	10,3		160, 140.	<i>Pioner</i> (M/Skib).	1645	1944
55° 00',7	11° 32',3		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.		<i>Emanuel</i> (M/Skib).	747	1945
55° 04',0	11° 23',2		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg. Vgv. 1 Fl. W. f. Vg.	160, 140.	o. M. o. V. <i>Svend Dahl</i> (3-mastet Skonnert).	1635	1945
55° 02',5	11° 19',7				<i>Amor</i> (Galease).	753	1945
55° 00',3	11° 19',5	2,9		160, 140, 185.	<i>Valborg</i> (M/Jagt).	1025	1943
55° 06',0	11° 19',0				Uvh. Forg. efts.	508	1944
55° 07',9	11° 13',2	7,6		142, 160, 140.	<i>Peter</i> (Lægter).	1178	1942
55° 10',2	11° 17',4	10,2		143, 160, 140.	<i>Emilie</i> (Galease).	817	1944
Store-Bælt.							
55° 43',1	10° 47',2				Uvh.	542	1944
55° 26',	11° 00',				<i>Ranfoss</i> (Dampsk.).	852	1945
55° 19',1	10° 58',4				Jernbanevogn.	854	1945
55° 16',4	10° 53',4				<i>Viking</i> (M/Skonnert).	358	1942
55° 16',2	11° 01',3	14,6		143, 141, 142. 140.		550	1942
55° 13',7	10° 57',7				<i>Elsø</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	1092	1943
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140, 126, 180.	<i>Capella</i> (Jagt).	1323	1944
55° 09',2	11° 06',7				(<i>Tysk</i> Undervandsb.)	855	1945
55° 08',1	11° 02',0		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.	<i>Kaleva</i> (Dampsk.). 2 M. o. V.	1158	1945
55° 06',3	11° 03',2				PD. Formodet Uvh.	878	1945
55° 06',0	11° 05',0	10,0		142, 140, 126.	<i>Assistent</i> (M/Galease).	1123	1943
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942
55° 00',2	11° 03',1				<i>Arete</i> (Dampsk.). Forg. efts.	655	1942
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185, 126.	<i>Uwe</i> (<i>Tysk</i> Minestr.).	1669	1943
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>P. G. Halvorsen</i> (Dampsk.). o. V.	894	1943
55° 00',0	10° 54',8				<i>Diana</i> . (Dampsk.).	856	1945
54° 58',4	10° 55',0		El. hv. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Pallas</i> (Dampsk.). M. o. V.	1517	1945
54° 58',4	10° 56',8		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Antares</i> (M/Skib). o. V.	1158	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	<i>Rich. Ohlbrogge</i> (Tysk Forpostsk.). Vg. sprængt i 2 Dele. Afst. 170 m mellem Delene.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Listo</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	1158	1945
54° 50',8	10° 58',9		El hv.	144, 142.	<i>Ruhr Ort</i> (M/Skib). o. V. 1 M. o. V.	809	1945
54° 49',0	10° 49',4					1651	1940
54° 48',7	10° 48',7						
54° 47',0	10° 53',1				(Ponton).	716	1942
54° 44',6	10° 45',4			142, 140, 185.		1219	1945

Farvandet Syd for Fyn.

54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170, 142.	<i>Marie</i> (Jagt). Muligvis identisk m. Vg. af tysk Hurtig- baad 331.	1837	1940
55° 00',7	10° 41',6					1220	1945
55° 00',3	10° 40',8	2,2	Bøje.		<i>Nr. 311</i> (Tysk Hur- tigbaad)	908	1945
55° 01',4	10° 13',9				(Luftfartøj).	914	1944

Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114, 103, 150, 125, 100.	<i>Kirsten</i> (Dampsk.).	950	1944
55° 33',3	9° 46',7				Uvh.	1378	1940
55° 26'	9° 42'				<i>Araune</i> (Fiskerbaad) P. D.		
55° 21',5	9° 43',8				<i>Maria Strandby</i> (Fi- skerbaad). Forg. efts.	2463	1940
55° 21',0	9° 43',3	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		<i>Turisten</i> (Postbaad).	1128	1943
55° 21'	9° 41'				<i>Erna</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	2247	1940
55° 07',8	10° 03',5				<i>Ann Helen Clausen</i> (M/Skib) o. V.	860	1945
55° 06'	9° 37'				<i>AA. 365 Bjørn</i> (Fi- skerutter).	1453	1945
55° 03'	9° 52'				(Luftfartøj).	818	1944
54° 59',5	10° 02',0				<i>Gerda</i> (Fiskerkutter). 2 Vg.	1778	1942
54° 54',0	10° 09',8			170, 152, 150, 185.	<i>Conni</i> (Galease).	1653	1940
54° 52',8	10° 18',1				(Tysk Undervandsb.) PD.	911	1945
54° 53',0	9° 36',0		Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	154, 152, 150.	Man skal altid gaa N. om Vglt.	556	1945

Maanedsoversigt Nr. 9

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

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 4. Oktober 1945.

Danmark.

- 1945
- 40/1844 } Bekendtgørelse om Sejlplanvisninger for Skibe.
21/914 }
26/1074 }
28/1120 }
29/1144 } Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
31/1250 }
36/1496 }
37/1559 }
- 1/3 }
2/361 }
22/954 }
34/1361 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
36/1495 } Farvande.
38/1644 }
38/1651 }
39/1780 }
- 41/1846 } Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i *danske* og nærliggende
Farvande.
21/913 } *Danske* og tilstødende Farvande. Minefare. Særlige Skibsruiter etableres. Udsendelse af
Rutekort.
40/1784 } Udsendelse af Rutemeddelelser.
22/929 } Oplysning om Omraader med forøget Minefare.

I. Østersøen.

- 1945
- 1/8 }
1/7 } *Østersøen* E.-lige Del. Mineomraader.
33/1293 }
37/1565 } *Østersøen*. Minestrøget Rute *Utklippan* — *Danzig*.
32/1274 } *Danmark*. *Bornholm*. *Rønne*. Fare ved Opankring i Indløbet til Havnen. Advarsel.
34/1366 } *Danmark*. *Bornholm*. *Rønne* Lys- og Fløjtetønde midlertidigt inddraget.
1/9 } *Danmark*. *Bornholm*. *Hammerhavnen*. Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/11 } *Danmark*. *Christiansø*. Sejladsforskrift.
26/1111 } *Danmark*. *Christiansø* ESE. Oplysning om Miner.
30/1206 } *Sverige*. *Falsterbokanalen*. Fyr forandres.
30/1208 } *Sverige* S.-Kyst. Minestrøgne Omraader.
23/974 } *Sverige*. *Åhus*. Bombekastnings- og Skydeøvelser.
8/591 } *Sverige*. *Karlshamn* Indsejling. Forbudt Omraade.
13/722 } *Sverige*. *Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. *Karlshamn* W.-lige Indsejling. Sømærker
udlagt.
20/996 } *Sverige*. *Karlshamn* Insejling. *Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade. Sej-
ladsforskrift.

1945

- 35/1442 Sverige. *Gökalv*. Bombkastningsøvelser.
 1/13 Sverige. *Karlskrona W.-lige Indsejling*. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.
 1/14 Sverige. *Karlskrona Skærgaard*. Sejladshindringer.
 1/15 Sverige. *Karlskrona Skærgaard*. Sømærker midlertidigt udlagt.
 1/16 Sverige. *Karlskrona S.-lige Indløb*. Skibsfartshindringer udlagt.
 1/17 Sverige. *Karlskrona Red.* Torpedoindsydningsbaner.
 1/18 Sverige. *Karlskrona Skærgaard*. Oplysning om Skydebane.
 30/1210 Sverige E.-Kyst. Bestemmelser for Sejldson.
 1/19 } Sverige. *Öland E.* Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
 1/20 }
 35/1444 Sverige. *Oxelösund*. Skydeøvelser.
 36/1502 Sverige. *Oxelösund. Aspafjärden*. Bombkastningsøvelser.
 1/24 Sverige. *Gotland. Fårösund*. Forbud mod Ankring.
 31/1244 Sverige. *Västervik og Oskarshamn*. Ankringsforbud.
 1/28 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden*. Arbejder med Dykker.
 1/29 Sverige. *Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund*. Forbud mod Ankring.
 1/33 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden*. Ankring og Fortøjning forbudt.
 1/34 Sverige. *Stockholms Skærgaard*. Skydeøvelser.
 1/35 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik*. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.
 1/36 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan*. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
 1/37 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna*. Forbudt Omraade.
 1/38 Sverige. *Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade*. Miner udlagt.
 36/1503 Sverige. *Södra Kvarken*. Minespærring fjernet. Sejldsbestemmelser.
 1/41 Sverige. *Öregrundskærgaard*. Forbud mod Ankring.
 20/889 Sverige. *Bottniske Bugt. Ålandshavet*. Indskrænkning i Brændetid for visse Fyr og Fyrskibe.
 31/1245 Sverige. *Bottniske Bugt. Hudiksvall og Gävle*. Ankringsforbud.
 1/49 Finland. *Skärgårdshavet. Åland*. Miner udlagt. Sejldsforskrifter.
 40/1787 Tyskland. *Ostersøen W-lige Del*. Vrag.
 1/107 Tyskland. *Kieler Fjord*. Undervandshindringer. Advarsel.
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

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

1945

- 13/727 Danmark. *Sundet. Farvandet omkring Kronborg Pynten*. Spærret Omraade.
 1/116 Danmark. *Sundet. Helsingør*. Havnearbejder. Kabel udlagt.
 1/117 Danmark. *Sundet. Helsingør Havn*. Kabel udlægges.
 1/118 Danmark. *Sundet. Helsingør*. Havnearbejder. Advarsel.
 4/454 Danmark. *Sundet. Helsingør Havn*. Havnefyr midlertidigt forandret.
 5/501 Danmark. *Sundet. Helsingør Havn*. Fyr midlertidigt i Uorden.
 1/120 Danmark. *Sundet. Helsingør Havn*. Signalstation indtil videre nedlagt.
 29/1154 Danmark. *Sundet. Bellevue E.* Kapsejladsmærke udlagt.
 26/1116 Danmark. *Sundet. Middelgrund N. t. E.* Minestroget Omraade.
 1/126 Danmark. *Sundet. Middelgrundsk Fort*. Forbudt Omraade.
 1/127 Danmark. *Sundet. Middelgrund*. Grænser for Løseplads forandret.
 4/438 Danmark. *Sundet. København. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten*. Fyr midlertidigt slukket.
 1/129 Danmark. *Sundet. Københavns Yderhavn*. Kloakledning under Udførelse.
 1/130 Danmark. *Sundet. Københavns Nordhavn*. Oplysning om midlertidig Ø.
 1/131 Danmark. *Sundet. København. Kronløb*. Dybde aftaget.
 1/132 Danmark. *Sundet. Københavns Havn*. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/133 Danmark. *Sundet. Københavns Yderhavn. Trekroner N.* Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.
 1/135 Danmark. *Sundet. København*. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.
 22/940 Danmark. *Sundet. København. Langebro*. Midlertidige Passagesignaler.
 1/136 Danmark. *Sundet. Københavns Havn*. Bøje midlertidigt udlagt.
 1/138 Danmark. *Sundet. Flakfort*. Forbudt Omraade.
 1/139 } Danmark. *Sundet. Flakfort Fyr* midlertidigt nedlagt.
 39/1715 }
 1/140 Danmark. *Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb*. Forbud mod Fiskeri.
 35/1490 Danmark. *Sundet. Drogden*. Forbud mod større Skibes Passage.
 37/1580 Danmark. *Sundet. Dragør*. Vandstændssignaler midlertidigt indstillet.
 33/1298 Danmark. *Sundet. Amager S. Aflandshage*. Skydeøvelser.
 1/141 } Danmark. *Sundet S.-lige Del*. Spærring udlagt.
 40/1788 }

1945

- 38/1632 } Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.
 1/143 }
 25/1067 } Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladforskrifter.
 39/1717 }
 39/1779 }
- 1/145 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
 1/148 Sverige. Sundet. Hålsingborg. Oplysning om Ankring og Fiskeri.
 30/1221 } Sverige. Sundet. Ven. Mincstrøget Omraade.
 31/1246 }
 11/686 Sverige. Sundet. Malmö. Bølgebryder opføres. Advarsel.
 1/148 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
 1/149 Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.
 15/774 Sverige. Sundet. Höllviken. Sejladforskrift. Oplysning om Fiskeri.
 23/978 Sverige. Sundet. Skanör. Sømærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.
 1/160 Danmark. Smaalandsfarvandet. Begestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
 40/1839 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 16/802 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.
 32/1280 Danmark. Smaalandsfarvandet. Vejro Lys- og Fløjtetonde midlertidigt i Uorden.
 1/155 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
 4/458 Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Sømærke forsvundet.
 16/803 Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
 8/603 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernakke Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.
 1/160 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.
 28/1120 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 30/1239 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker inddraget for Eftersyn.
 31/1248 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
 1/165 Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
 13/733 } Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.
 16/804 }
 1/167 Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.
 1/168 Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
 30/1240 Danmark. Lille-Bælt. Spærret Omraade.
 1/170 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 1/171 Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa Fjord. Forbudt Omraade.
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

1945

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 33/1359 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede Omraader.
 26/1117 }
 29/1200 } Danmark. Kattegat. Raageleje N. Forbudt Omraade.
 29/1202 }
 32/1286 }
 2/178 Danmark. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
 41/1854 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 2/182 Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 1/176 Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
 33/1358 Danmark. Isefjord. Nykøbing p. Sj. Havnefyr midlertidigt slukket.
 2/184 Danmark. Kattegat. Hasenøre—Sjællands Rev. Netspærring udlagt. Sejl-anvisning. Advarsel.
 29/1160 Danmark. Kattegat. Odden Kirke W. Mincfare.
 2/185 Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.
 16/806 Danmark. Kattegat S.-lige Del. Samsø E. Spærret Omraade.
 24/1022 Danmark. Kattegat. Sejro Fyr NW. t. N. Vragvager i Uorden.
 37/1595 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Oplysning om Lystønder. Sømærke midlertidigt inddraget.
 17/827 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning kan ikke forventes at være i Orden. Advarsel.
 40/1790 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Dybde midlertidigt aftaget.
 25/1069 } Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Oplysning om Fyr og Taagesignaler.
 34/1437 }
 2/198 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 36/1527 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Oplysning om Flydedok.

- 1945
- 2/201 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 2/203 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 29/1161 Danmark. Kattegat. Oplysning om Gerrild Fyr.
 2/204 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/205 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Dybde i Sejlløb midlertidigt aftaget.
 2/206 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
 39/1722 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indløb. Midlertidige Fyr etableres.
 37/1587 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
 22/944 Danmark. Kattegat. Hals Barre S. Muldhjærg Grund. Sømærke i Uorden.
 2/211 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/213 Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
 2/214 Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.
 2/366 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 7/561 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr slukket indtil videre.
 2/217 } Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
 41/1859 }
 30/1224 Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minospærringer fjernet. Færlige Omraader.
 35/1457 } Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minestrøget Sejløb.
 36/1557 }
 20/898 Sverige. Kattegat. Halmstad. Ringenäs. Bombekastnings- og Skydesøvelser.
 2/222 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
 2/223 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/224 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/227 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.
 24/1023 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Havnearbejder. Pæl knækket. Advarsel.
 2/229 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 2/231 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
 2/232 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 2/233 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/241 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.
 37/1623 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.
 2/244 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Sunket Pram.
 2/243 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
 16/807 Danmark. Skagerrak. Skagen NW. Spærret Omraade.
 2/245 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.
 3/413 } Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/248 } Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.
 24/1025 } Sverige. Skagerrak. Minestrøget Rute.
 30/1225 }
 31/1254 Sverige. Skagerrak. Skärhamn og Grebbestad. Midlertidige Radiofyr.
 2/249 Sverige. Skagerrak. Fyrskib udlagt som Lods- og Søkontrolstation ved Rigsgrænsen.
 26/1080 Norge. Oslofjord. Løndminer. Advarsel.
 36/1533 Norge. Oslofjorden. Telemark. Minefrit Farvand.
 24/1000 Norge. Skagerrak. Kristianssand S. Melding ved Anløb.
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1945
- 25/1058 Grønland W.-Kyst. Færingehavnen. Sätul. Fyr midlertidigt fjernet.
 25/1059 Grønland W.-Kyst. Godthaab Anduvning. Koekærne. Midlertidigt Fyr opført.
 19/870 Norge. Hordaland. Hustarøy N. Groningsosen. Mineomraade.
 19/871 Norge. Hordaland. Bømmeløy W. Mineomraader.
 22/948 } Danmark. Hanstholm. Oplysning om Fyr, Taagesignal og Signalstation.
 23/970 }
 2/291 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
 2/292 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
 2/295 Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
 2/296 Danmark. Fanø Bugt. Spærrede Omraader.
 2/297 Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.
 37/1598 Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sandforskydning. Afmærkning forandret.
 38/1654 } Danmark. Graadyb. Gravede Rende. Sømærke flyttet.
 40/1835 }
 2/299 Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.
 14/757 Danmark. Graadyb. Lystønde sunket.
 2/300 Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.
 2/301 Danmark. Fanø. Fanø Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/303 Danmark. Manø W. Sømærke midlertidigt udlagt.

- 2/304 *Danmark. Højer Kanal.* Tilsanding. Oplysning om Dybde.
 2/305 *Lister Dyb. Rømo—Sild.* Forbud mod Ankring.
 34/1385 *Danmark. Lister Dyb.* Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.
 35/1494 *Tyskland. Sild W.* Losseplads afmærket. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 34/1386 *Tyskland. Hörnum Odde NW.* Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.
 34/1387 *Tyskland. Helgoland.* Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.
 34/1388 *Tyskland. Elben* Anduvning. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1945
 21/918 *Færøerne.* Oplysning om Fyr.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1945
 3/418 *Skagerrak. Nordsøen.* Oplysning om Minefelt. Advarsel.
 2/309 }
 5/494 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen.* Fiskeri. Advarsel.
- Danmark.*
- 2/310 Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.
 2/311 Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.
 2/313 Nødmeldinger fra Skibe.
 25/1061 Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse. Indberetning om drivende Miner og andre Færer for Sejladsen.
 25/1062 Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i *danske* Farvande.
 2/314 Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
 2/315
 2/316
 2/317
 2/318 } Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i
 2/319 } *danske* Farvande.
 2/320 }
- 28/1139
 39/1773 }
 40/1788 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsøen. Jyllands Kyst.* Mineomraade.
 2/323
 2/324 }
- 28/1138 Politibekendtgørelse om Forbud mod Sejlads paa *Flensborg Fjord.*
 27/1118 Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i *danske* Farvande.
 28/1140 } Bestemmelser vedrørende Udloving af Sejlanvisninger samt om Anmeldelse af Sejlads
 32/1292 } til Udlandet.
 39/1774 }
- 24/1015 Midlertidig Bekendtgørelse om Mønstring af Skibsmandskab.
 30/1238 Bekendtgørelse angaaende Benyttelse af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer.
 34/1432 Oplysninger om Magnet-Miner og akustiske Miner samt om Foranstaltninger til Sikring af Skibe mod Magnet-Miner.
 34/1434 Paabudte Signaler fra Skibe til og fra *Østersøen.*
 26/1109 }
 34/1435 } Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.
- Norge.*
- 2/328 Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den *norske* Kyst.
- Storbritannien.*
- 37/1617 }
 39/1775 } Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det *britiske* Admiralitet.
- Sverige.*
- 2/332 Oplysning om Afmærkning. Advarsel.
 2/333 *Neutralitetslobet.* Oplysning om *svenske* Søkort. Advarsel.
 24/1016 Forskrifter vedrørende Søfarten inden for *svensk* Kystfarvand. Miner.
 25/1072 *Stockholms Havn.* Afspærringsbestemmelser for visse Havneomraader.
 2/342 }
 39/1776 } *Falsterbokanalen.* Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.
 2/344 } *Falsterbokanalen.* Midlertidige Lodstationer oprettet.
 2/347 } *Göteborg og Bohus Len.* Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.

- 1945
 2/348 } Midlertidige Lodsfarvande.
 8/613 }
 24/1007 Indskrækning i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse *svenske* Fyr og Fyrskibe.
 2/350 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
 19/873 Opmaalingarbejder 1945. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
 25/1073 Bestemmelser vedrørende Passage af Skibe, der er beskæftiget med Minestrygning.
 29/1195 *Sundet, Kattegat og Skagerrak*. Minefrie og minefarlige Omraader.
 31/1270 Bestemmelser for Skibsfarten.
 31/1271 Bestemmelser angaaende Udlevering af Kursanvisninger og Anmeldelse pr. Radio af Ankomst til Havn.
 35/1488 *Sverige S.-Kyst og Sundet. Ystad. Trelleborg. Falsterbokanalen. Malmö. Landskrona. Hålsingborg*. Forbud mod Ankring.
- T y s k l a n d.*
 36/1556 *Østersøen* W.-lige Del. Sejladsforskrifter.

Efterretninger om danske Havne og Broer angaaende Dybdeforringelser
 paa Grund af Tilsanding o. lign.

- | | | | |
|---------|---------------------------------------|---------|------------------------------------|
| 1945. | | 1945. | |
| 2/225 | <i>Aalborg Portland-Cementfabrik.</i> | 9/623 | <i>Kastrup Skibsbro.</i> |
| 2/197 | <i>Aarhus.</i> | 1/158 | } <i>Korsør.</i> |
| 8/604 | <i>Aarøsund.</i> | 8/602 | |
| 12/700 | <i>Asø Bro.</i> | 7/554 | <i>Lundeborg.</i> |
| 1/156 | <i>Agersø.</i> | 6/516 | <i>Lundeheje.</i> |
| 12/712 | <i>Agger Tange Bro.</i> | 12/706 | <i>Maarup.</i> |
| 12/711 | <i>Amtoft Bro.</i> | 12/708 | <i>Mellerup.</i> |
| 32/1288 | <i>Anholt.</i> | 1/172 | <i>Mommark.</i> |
| 40/1842 | <i>Asaa.</i> | 1/157 | <i>Mullerup.</i> |
| 5/485 | <i>Assens.</i> | 2/229 | <i>Nibe.</i> |
| 33/1302 | <i>Augustenborg.</i> | 1/159 | <i>Nyborg.</i> |
| 16/786 | <i>Audebo Anlægsbro.</i> | 10/651 | <i>Nykøbing S.</i> |
| 1/8 | <i>Bagenkop.</i> | 8/016 | <i>Nyord.</i> |
| 9/622 | <i>Bakkerne Baandehavn.</i> | 1/162 | <i>Omo.</i> |
| 5/484 | <i>Ballen Bro, Fyn.</i> | 10/648 | <i>Reersø.</i> |
| 5/484 | <i>Ballen, Fyn, Bro.</i> | 7/565 | <i>Ringkøbing.</i> |
| 6/532 | <i>Birkholm.</i> | 10/650 | <i>Ristinge Bro.</i> |
| 10/647 | <i>Bisserup Bro.</i> | 14/744 | <i>Rungsted.</i> |
| 16/785 | <i>Bjørns Landingsbro.</i> | 29/1145 | <i>Rødby Havn.</i> |
| 2/188 | <i>Bregner.</i> | 39/1724 | <i>Skagen.</i> |
| 5/491 | <i>Dover Odde Anlægsbro.</i> | 2/234 | <i>Skive.</i> |
| 7/562 | <i>Ejerslev Udskibningssted.</i> | 7/557 | <i>Skuldelev Bro.</i> |
| 7/566 | <i>Esbjærg.</i> | 1/123 | <i>Sletten.</i> |
| 6/529 | <i>Espergærde.</i> | 16/784 | <i>Spodsbjærg.</i> |
| 10/661 | <i>Feggesund Bro.</i> | 7/563 | <i>Sundby Toubane, Limfjorden.</i> |
| 16/790 | <i>Fladbjerg Bro.</i> | 20/896 | <i>Sæby.</i> |
| 2/210 | <i>Frederikshavn.</i> | 10/654 | <i>Sælviig Bro.</i> |
| 11/672 | <i>Gilleleje.</i> | 8/605 | <i>Sønderborg.</i> |
| 16/789 | <i>Grenaa.</i> | 1/125 | <i>Taarbæk.</i> |
| 20/891 | <i>Grønsund (Borgsted) Færgebro.</i> | 8/589 | <i>Tejn.</i> |
| 1/153 | <i>Guldborg, Lolland.</i> | 2/293 | <i>Torsminde Slusehavn.</i> |
| 9/627 | <i>Hadsund.</i> | 25/1071 | <i>Tyborøn.</i> |
| 8/607 | <i>Havnsø Anlægsmole.</i> | 1/154 | <i>Urne.</i> |
| 1/169 | <i>Hejlsminde.</i> | 20/901 | <i>Varde.</i> |
| 25/1031 | <i>Helsingør.</i> | 12/710 | <i>Vesterø, Læsø.</i> |
| 2/246 | } <i>Hirtshals.</i> | 2/236 | <i>Vilsund Anlægsbro.</i> |
| 17/814 | | | 7/559 |
| 2/183 | <i>Holbæk.</i> | 1/164 | <i>Ærskøbing.</i> |
| 7/578 | <i>Hornbæk.</i> | 2/235 | <i>Ørodde Bro.</i> |
| 1/122 | <i>Humblebæk.</i> | 2/218 | <i>Østerby, Læsø.</i> |
| 2/180 | <i>Hundested.</i> | 2/208 | <i>Øster-Hurup.</i> |

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Kattegat.							
56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.	<i>Valencia</i> (Dampsk.).	1589	1943
56° 11',3	12° 17',0				<i>Alliance H. 156.</i>	411	1943
56° 18'	12° 17'				<i>Venus.</i> (Fiskerkutter).	1646	1944
56° 15',5	12° 15',7				(Fiskerkutter).	765	1945
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.	<i>Sigrid</i> (Dampsk.).	917	1944
56° 13',8	12° 11',6	13,2		130, 102, 100.	<i>Desdemona.</i> (Dampsk.).	1853	1945
56° 14',5	12° 09'				<i>Lissie</i> (Fiskerkutter).	1057	1943
56° 10'	12° 07'				<i>Burnlef</i> (tysk Dampskib).	1525	1945
56° 19'	11° 52'				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 04'	11° 43'				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.	<i>Lyron</i> (Fiskerkutter).	1467	1943
56° 03',5	11° 34'				<i>Wilhelm</i> (Kuf). Losse- bom o. V.	1574	1944
56° 13'	11° 29'				Forg. efts.		
56° 01',5	11° 17',0	5,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	103, 102.	Skfh.	1284	1944
56° 04',7	11° 15',5	10			<i>Drejø</i> (Galease).	1204	1943
56° 06'	11° 16'		El. hv.		<i>Dejro</i> (M/Galease).	810	1945
56° 09',7	11° 18',6			103, 102, 100.	Uvh. Forg. efts.	930	1944
56° 10'	11° 11'				<i>Utviken</i> (Dampsk.).	811	1945
56° 07'	11° 11'				M. og Skorsten o. V.		
56° 09'	11° 09'				<i>Minna</i> (Dampsk.).	403	1945
56° 07'	11° 08'				PD.		
56° 06',5	11° 06',5				Uvh.	735	1945
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.	Uvh.	805	1945
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.		879	1945
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.	<i>Maja</i> (M/Galease).	575	1944
56° 00'	11° 03'				<i>Louise</i> (M/Jagt).	575	1944
55° 59 $\frac{1}{2}$ '	11° 04 $\frac{1}{2}$ '		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.		<i>Fortuna</i> (M/Skib).	575	1944
55° 57',3	11° 02',1				Skfh.	1285	1944
55° 46'	11° 13'				(Luftfartøj).	667	1945
55° 44',4	11° 03',9		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	141, 103, 140.	<i>Lopra</i> (M/Skib).	668	1945
55° 50',8	11° 12',5				(Luftfartøj). Forg. efts.	931	1944
55° 53',1	11° 04',5				<i>Erna</i> (M/Skonnert).	776	1945
55° 50 $\frac{1}{2}$ '	10° 55'		El. r. + Vgv.		o. V.		
55° 48',1	10° 53',9		1 Fl., WSW. f. Vg.	141, 140, 103, 100.	(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 45',5	10° 40'				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 44',6	10° 36',5	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150. 125, 100, 180.	Uvh.	826	1945
55° 44',2	10° 33',9	4,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Kaiser</i> (Tysk Trans- portsk.). M. o. V.	486	1945
					Uvh. forg. efts.	1302	1943
					<i>Rita</i> (Dampsk.).	1388	1943
					<i>Anna</i> (Skonnert).	1257	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Elsa</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	1624	1943
55° 43',8	10° 10',1				(Stenfiskerfartøj). Forg. efts.	2309	1940
55° 44',4	10° 12',3	1			(Luftfartøj).	738	1945
55° 48',5	10 28',1	5,0		112, 114, 103, 125, 100.	<i>Minde</i> (M/Galease).	1373	1942
55° 51',5	10° 30',1	2½	Vgv. 1 Fl. SW. f. Skfh.		(Luftfartøj).	714	1945
56° 05½'	10° 38'				(Tysk Transportsk. + 2 Torpedojagere) PD.	882	1945
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.	<i>Ragnhild</i> (M/Tjalk).	1620	1941
55° 59',7	10° 46',0			112, 103, 102, 100.	<i>Odin</i> (M/Kuf). ned- sprængt til i Flugt med Havbunden.	920	1944
56° 00',0	10° 49',5					755	1945
56° 08',4	10° 52',0				<i>Freja</i> (Fiskerkutter).	1193	1943
56° 12½'	10° 56½'				(Luftfartøj).	812	1945
56° 20',0	11° 04',3	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.	<i>Bundekuh</i> (Trawler).	1429	1942
56½°	11°				PD. Imellem <i>Fornæs</i> og <i>Gerrild</i> . M. o. V.	535	1945
56° 26½'	11° 10'				(Skonnert) M. o. V. Muligvis identisk med ovenstaaende.	1857	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.	<i>Jørgen</i> (Dampsk.).	504	1943
56° 35'	11° 00'				<i>Hansyssel</i> (Jagt). Forg. efts.	1657	1942
56° 36',0	11° 06',5				<i>Holger</i> (Sandpumper) M. o. V.	1647	1945
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.	<i>Anø</i> (M/Skib).	1466	1941
56° 43',0	11° 02',4		Jspir. r. + Vgv. 1 Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	<i>Erich Ohlrogge</i> (Dampsk.). 2. M. o. V.	1009	1943
56° 39'	10° 55',7				<i>Jytte</i> (M/Skib).	992	1944
56° 45',9	10° 54',1		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.	<i>Peter v. Danzig</i> (Dampsk.).	689	1944
56° 37',8	10° 46',2				<i>Elly</i> (M/Skib). M. o. V.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				Rundholt, tilsynela- dende fast i Bun- den.	1763	1943
56° 42',5	10° 26',5	c. 1	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Nordstjernen</i> (M/Skib)	861	1945
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	<i>Zephyr</i> (Skonnert). Nedsprængt til i Flugt med Hav- bunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 40',6	11° 33',3				<i>Jyllandia</i> (Kutter).	1115	1945
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943
56° 47',0	11° 10',5					440	1944
56° 47',2	11° 12',5		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.			1858	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 47',3	11° 10',0		1 mindre Bøje.		<i>H. 203. Elna</i> (Fiskerfartøj).	1529	1945
56° 50',4	11° 10',0		Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Batavia III.</i>	777	1945
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8				<i>Hecksey</i> (M/Skib).	404	1945
56° 50',5	11° 21',3				<i>Bogo</i> . Forg. efts.	1376	1945
56° 50',5	11° 23',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	509	1944
56° 50',1	11° 23',6		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Gerda</i> (M/Skonnert). 3 M. o. V.	692	1945
56° 51',0	11° 27',0		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.	(<i>Tysk</i> Minestr.).	1438	1944
56° 36',2	11° 48',5				2 Vg.	863	1945
56° 35',0	11° 40',0				3 Vg. (1 Vg. o. V.).	791	1945
56° 51',8	10° 37',0		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Hartmut</i> (Køleskib). o. V.	1441	1944
56° 51',4	10° 41',1	1			(antagelig et mindre Skib). Forg. efts.	1455	1945
56° 51',5	10° 41',4		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		<i>Dorthea af Korsør</i> (M/Galease). M. o. V.	967	1945
56° 52',1	10° 40',7	0,5	Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		(<i>Tysk</i> Krigsfartøj)	1723	1945
56° 52',2	10° 41',4	1—2	Bøje m. hvidt Flag			1222	1945
56° 52',2	10° 48',8		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	510	1945
56° 52',8	10° 47',0		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	102, 100.	(<i>Tysk</i> Vagtskib [Træ- skib]).	1130	1945
56° 53',0	10° 31',0					1677	1944
56° 53',7	10° 31',6		Jspir. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Wuri</i> (Transportsk.). o. V. Vinterafm.	536	1945
56° 53',8	10° 30',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Britannic</i> (Dampsk.). o. V. Vinterafm.	537	1945
56° 55',0	10° 26',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Lise</i> (M/Galease). M. o. V.	1078	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5	Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 102, 100.	<i>Gotfr. Bauerne</i> (Dampsk.).	1024	1942
56° 58',5	10° 52',0					970	1942
57° 01'	10° 44'				<i>Skandia</i> (Kutter). o. V.	1460	1942
57° 01',5	10° 43'	1¾			Uvh. Formentlig identisk med oven- nævnte Vrag af Kut- teren <i>Skandia</i> .	895	1945
57° 10',5	10° 47',0			101.	<i>Emma Marie</i> (Kvase).	1868	1943
57° 10',6	10° 46',0				o. V.	864	1945
57° 11',1	10° 46',5		El. r.		(Dampsk. 8 000 ts), sandsynligvis <i>Tü- bingen</i> af <i>Hamburg</i> .	1162	1945
57° 12'	10° 44'				Luftfartøj.	411	1945
57° 15',5	10° 50',8				o. V.	1468	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.				
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar			
57° 16',4	10° 33',2	4,5	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100. 101.	<i>Anna Peters</i> (Tysk Mineskib). c. 200 m fra Land.	560	1945			
57° 16',5	10° 38',2				<i>Victoria</i> (Kutter).	329	1943			
57° 24',3	10° 32',5				<i>Freden</i> (Fiskerkut- ter).	601	1942			
57° 25',2	10° 35',5				El. r.	101, 100.	<i>Neukuhr</i> (Dampsk.). o. V.	1649	1945	
57° 25',5	10° 33',8				Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	<i>Gisela</i> (Vandb.).	1650	1945	
57° 26'	10° 33'						(Tysk Trawler) <i>Frederikshavn Ve- stre-Inderhavn</i> .	998	1945	
57° 27',5	10° 46',2					101.		780	1941	
57° 29'	10° 48'						<i>Nordpilen</i> (Fisker- kutter).	561	1944	
57° 29',9	10° 37',5				10	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101.	(Luftfartøj).	1844	1943
57° 36',7	11° 03',0							Uvh.	1510	1940
57° 39',0	10° 45',1	Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100, 92.	<i>Hamm</i> (Dampsk.). Vinterafm.				543	1945	
57° 40',8	10° 41',4		101, 100.	<i>Rygja</i> (Dampsk.). o. V.				1131	1945	
57° 42'	10° 54'							1482	1940	
57° 43',5	10° 37',0			o. V.				1542	1944	
57° 47'	10° 58',5			<i>Heddernheim</i> (Dampsk.).				1181	1940	
57° 20',5	11° 13',0	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Grete</i> (M/Galease). M. o. V.				1621	1944	
57° 27',0	11° 25',5			<i>R. 228</i> (tysk Mine- stryger). Pladsens Længde skal mulig- vis være 11° 25' 05" E.				1381	1945	
56° 24'	12° 31'							1720	1941	
56° 33',0	12° 54',6				781	1944				
56° 37',2	12° 16',0				862	1945				
57° 46',5	11° 22',0				1499	1944				

Limfjorden.

57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Rosa og Helena</i> (2 Fiskerkuttere).	846	1944
56° 45',2	9° 10',5				(Luftfartøj).	1579	1944

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'	11,4			Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'					1590	1941

Nordsøen.

56° 52',5	7° 45',0		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	<i>Edm. Hugo Stinnes</i> (Dampsk.). o. V.	1681	1944
56° 22',2	8° 02',1					1140	1940

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 59',7	8° 07'				<i>Katrine</i> (Kutter).	830	1944
55° 31',8	7° 52',2				<i>Molly</i> (Kutter).	1128	1944
55° 29',5	8° 13',3				<i>Gratia</i> (Kutter). M. o. V.	851	1944
55° 27'	8° 10'				<i>Ingrid</i> (Kutter). Forg. efts.	692	1944
55° 27',1	8° 11',4				<i>Margrethe</i> (Kutter).	2977	1940
55° 25',8	8° 14',8			95, 94, 93.	(<i>tyisk</i> Trawler). o. V.	751	1945
55° 28',3	8° 23',3				Tørt ved Lavvande.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4				<i>Dagmar</i> (Fiskerfar- tøj).		
55° 26',1	8° 19',8				<i>Josse</i> (Kutter). M. o. V.	1411	1944
55° 18'	8° 15'	2,5	Grøn Bøje.		<i>Jyrma</i> (Kutter).	765	1942

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

1847. Danmark. Sundet. Aalsgaarde. Hellebæk. Kloakudløbs Hoveder med Fyr fjernet.

Positioner. Aalsgaarde Kloakudløb: 56° 04' (54") N. 12° 32' (41") E.

Hellebæk — : 56° 04' (24") N. 12° 33' (40") E.

Detaller. De over Vandet ragende Hoveder ved Aalsgaarde og Hellebæk Kloakudløb samt de paa disse anbragte Fyr, der viste hvidt Hurtigblink, er fjernet.

Kort Nr. 131, 130, 102, 125 og 100.

Publikationer. Danske Lods III, Side 17. Fyr-Fort. Nr. 372 og 373.

1848. (T). Danmark. Sundet. Lappen Landgrund SE. Sømærke forsvundet.

Position. c. 56° 02',9 N. 12° 36',9 E.

Detaller. Lappen Landgrund SE. røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

1849. Danmark. Sundet. Middelgrund W. Tønder udlagt ved Kloakudløb.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/128 1945 udgaar.

Positioner. a) 55° 42' 20" N. 12° 38' 40" E.

b) 55° 42' 18" N. 12° 38' 41" E

Detaller. I. De midlertidigt opførte 3 Duc d'Alber samt de paa disse anbragte Fyr, der viste hvidt Hurtigblink, er fjernet.

II. Ved Kloakudløbet er udlagt 2 sorte Spidstønder, som følger:

1. En Tønde i 8,5 m Vand paa Plads a), c. 15 m N. for Udløbet.

2. En Tønde i 6,5 m Vand paa Plads b), c. 15 m S. for Udløbet.

Kort Nr. 134 og 133.

Publikationer. Danske Lods III, Side 31. Søm.-Fort. Side 60, Nr. 4 A.

1850. Danmark. Smaalandsfarvandet. Agerse Sund. Espe Bølgebryder fjernet.

Position. c. 55° 17',2 N. 11° 14',0 E.

Detaller. Espe Bølgebryder er fjernet.

Kort Nr. 143.

Publikationer. Danske Lods III, Side 185, 186 og 305. Havnelods, Side 61 og 229.

1851. (T). Danmark. Store-Bølt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde midlertidigt flyttet.

Ny Position. c. 55° 12',2 N. 11° 05',6 E.

Detaller. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde er indtil videre flyttet til ovennævnte Plads.

Kort Nr. 143, 142 og 140. Rutekort 140.

1852. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb S. Sømærke forsvundet.

Position. c. 54° 50',6 N. 10° 33',1 E.

Detaller. Klørdyb S. rød- og hvidstribede Klokketønde med 1 Ballon er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt paa Pladsen.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1853. Danmark. Kattegat. Nakkehoved Fyr NW. t. W. Vrag nedsprængt.

Tidligere E. f. S. Nr. 13/707 1944.

Position. 56° 13' 46" N. 12° 11' 37" E., c. 8,3 Sm 322° fra Nakkehoved Fyr.

Detaller. Vraget af Dampskibet *Desdemona*, der var sunket i 27,6 m Vand paa ovennævnte Plads, er nedsprængt til en mindste Dybde over Vraget af 13,2 m. Vragafmærkningen er inddraget.

Kort Nr. 130, 102, 125 og 100. Rutekort 130 og 100.

1854. Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1594 1945.

Position. c. 55° 56' N. 11° 50' E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen af den gravede Rende over *Lynæs Sand* den 28. September 1945 fandtes Dybden ikke at være under 6,3 m ved Middelvandstand.

1855. Danmark. Kattegat. Sejro Fyr NW. t. N. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/461 1945.

Position. 56° 01' 40" N. 10° 58' 45" E., c. 7,5 Sm 331° fra *Sejro Fyr*.

Detaller. Vraget af Fyrinspektionsskibet *Absalon*, der var sunket paa ovennævnte Plads, er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

Kort Nr. 103, 102 og 100.

1856. Danmark. Kattegat. Sejro Bugt. Nekselø S. Stold. Skydeøvelser. Advarsel.

Tidspunkt. 10.—13. Oktober 1945, hver Dag Kl. 0800—1800.

Position. Stold: c. 55° 45',2 N. 11° 17',5 E.

Detaller. Forsøgsskydning med Kanoner afholdes i ovennævnte Tid over Søen i Farvandet, der er beliggende mellem *Stold*, *Nekselø* og *Røsnæs* og indtil c. 9,7 Sm W. for *Nekselø*.

Saalænge Skydning finder Sted, er der paa Flagstangen ved *Stold* hejst 2 røde Flag med hvid Spuns.

1857. Danmark. Kattegat. Fornæs E. Vrag.

Position. c. 56° 26½' N. 11° 10' E., c. 7 Sm E. for *Fornæs*.

Detaller. Vraget af en Skonnert, der staar med Masterne c. 1 m under Vandoverfladen, er fundet paa ovennævnte Plads.

1858. Danmark. Kattegat. Anholt Havn WNW. Vrag afmærket.

Position. c. 56° 47',2 N. 11° 12',5 E., c. 11 Sm 292° fra *Anholt Havn Fyr*.

Detaller. Et Vrag, af hvilket en Bom rager c. 1 m op over Vandet, og som er sunket paa ovennævnte Plads, er afmærket med en Vragvager med 1 Flag, udlagt c. 75 m WSW. for Vraget.

1859. Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake. Oplysning om Afmærkning.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/217 1945.

Position. 57° 17' 37" N. 10° 46' 01" E.

Detaller. Vraget af *Læsø NW.-Rev* Fyrbaake er afmærket med en Vragvager med 1 Flag, udlagt WSW. for Baakeresterne.

Kort Nr. 101 og 100.

1860. Danmark. Limfjorden. Holstebro—Struer Havn. Havnearbejder udført. Sømærke inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/237 1945.

Position. c. 56° 29',5 N. 8° 36',0 E.

Detaller. N.-lige Stenmole ved det gamle Havnebassin er fjernet, og den paafølgende Uddybning paa Stedet er tilendebragt. Den ved Molens W.-Ende midlertidigt udlagte hvide Stage med 2 nedadvendte Koste er inddraget.

Kort Nr. 104.

Publikationer. Havnelods, Side 98 og 99.

1861. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Hindringer fjernet.

Position. c. 57° 35',6 N. 9° 57',7 E.

Detaller. *Hirtshals* Havn er rensat for magnetiske Kabelminer, Kabler og Netspærring.

1862. Norge. Oslofjorden. Lysakerfjorden. Omraade spærret for Sejlads.

Positioner. 1. 59° 53' 48" N. 10° 36' 33" E. 4. 59° 53' 15" N. 10° 40' 40" E.

2. 59° 54' 16" N. 10° 39' 00" E. 5. 59° 53' 03" N. 10° 40' 10" E.

3. 59° 54' 16" N. 10° 39' 48" E. 6. 59° 53' 03" N. 10° 39' 00" E.

Detaller. Omraadet inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter benyttes til Start- og Landingsplads for Luftfartøjer, og al Sejlads inden for Omraadets Grænser er forbudt.

(E. f. S. Nr. 17/826. Oslo 1945.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1863. Norge N.-Kyst. Midlertidig Fyrbelysning.

Position. a. *Store Haksteinen:* c. 70° 01',3 N. 21° 05',5 E.

b. *Stornes:* c. 69° 52',4 N. 21° 02',5 E.

c. *Sørkjosen:* c. 69° 47',5 N. 20° 56',7 E.

d. *Lille Haukøy:* c. 70° 01',4 N. 21° 17',7 E.

e. *Spildra Nordpynt:* c. 70° 02',7 N. 21° 38',2 E.

f. *Kviteberget:* c. 69° 59',2 N. 21° 54',8 E.

g. *Storengneset:* c. 70° 00',8 N. 22° 01',0 E.

Detaller. Nedennævnte midlertidige Fyrbelysning vil blive tændt paa følgende Steder, saasnart Fyrene er bragt i Orden:

a. *Store Haksteinen.* Fyret vil vise rødt Et-Blink c. hver 5^s. Synsvidde: 5,2 Sm. Træstativ.

b. *Stornes.* Fyret vil vise hvidt Et-Blink c. hver 5^s. Synsvidde: 9,6 Sm. Træstativ.

c. *Sørkjosen.* Fyret vil vise hvidt Lys med En-Formørkelse hver 4^s, Lys 2^s, Mørke 2^s. Synsvidde: 11,0 Sm. Træstativ. Fyret lyser i Pejlinger mellem 194° og 200°.

d. *Lille Haukøy.* Fyret vil vise hvidt Et-Blink c. hver 5^s. Flammens Højde: 8 m. Synsvidde: 8,0 Sm. Træstativ.

e. *Spildra Nordpynt.* Fyret vil vise hvidt Et-Blink c. hver 5^s. Synsvidde: 8,7 Sm. Træstativ.

f. *Kviteberget.* Fyret vil vise rødt Hurtigblink. Synsvidde: 7,9 Sm. Træstativ.

Fyret lyser i Pejlinger mellem 123° og 129°.

g. *Storengneset.* Fyret vil vise hvidt Et-Blink c. hver 5^s. Synsvidde: 8,7 Sm. Træstativ.

(K. f. F. Nr. 9. Oslo 1945.)

1864. Norge. Troms. Tromsø W. Håkøy S. Vrag.*Position.* 69° 38' 45" N. 18° 49' 05" E.*Detaller.* Vraget af det tyske Krigsskib *Tirpitz* ligger sunket paa ovennævnte Plads.
(E. f. S. Nr. 17/764. Oslo 1945.)**1865. Holland — Belgien. Wester Schelde Anduvning. Sejladsforskrift.***Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1730 1945 udgaar.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Al Sejlads undtagen med Minestrygere og Kystbevogtningsfartøjer skal i minestregne Ruter i Omraadet mellem Meridianerne 2° 30' E. og 3° 40' E. og Breddeparallelernerne 51° 20' N. og 51° 40' N. foregaa med højst 7 Knobs Fart, saafremt Forholdene tillader det.

(N. t. M. 37/Naveam Nr. 287. London 1945.)

1866. England SE.-Kyst. The Downs. Oplysning om Kontrolskibe.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Et Kontrolskib er udlagt 1 Sm 180° fra *Deal Bank* Lystønde.Kontrolskibene, som nu er stationeret i Nærheden af *North Goodwin* og *Sand Head* Lystønder, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 37/Naveam Nr. 288. London 1945.)

1867. England. North Foreland. Vrag.*Position.* 1. 51° 28' N. 1° 31½' W.

2. 51° 23¼' N. 1° 35¾' W.

3. 51° 22¾' N. 1° 36¼' W.

4. 51° 24¼' N. 1° 29¼' W.

Detaller. Vrag findes paa ovennævnte Pladser. Paa Position 1. rager to Master og paa Position 2. og 3. 1 Mast op over Vandet.

(N. t. M. Nr. 37/2705. London 1945.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**1868. England. Portsmouth Anduvning. Ryde Sand NE. Oplysning om Mineomraade.***Position.* *No Man's Land Fort Fyr*: c. 50° 44' 20" N. 1° 05' 35" W.*Detaller.* Mineomraadet NE. for *Ryde Sand* har nu følgende Grænser:

1. En Linie, der fra SE.-Hjørnet af Mineomraadet, 49° 44' 29" N. 1° 06' 32" W. (a), gaar 0,66 Sm i Retning 274° til et Punkt (b), beliggende 1,25 Sm 277° fra ovennævnte Fyr.
2. En Linie fra Punkt (b) i Retning 286° til SW.-Hjørnet af Mineomraadet (c), som er afmærket med en Tønde, beliggende 1,51 Sm 278½° fra ovennævnte Fyr.
3. En Linie, der fra Punkt (c) gaar 0,62 Sm i Retning 19° til NW.-Hjørnet af Mineomraadet (d), som er afmærket med en Lystønde, beliggende c. 1,53 Sm 302° fra ovennævnte Fyr.
4. En Linie fra Punkt (d) i Retning 113° til NE.-Hjørnet af Mineomraadet (e), som er afmærket med en Lystønde c. 0,56 Sm 317° fra ovennævnte Fyr.
5. En Linie fra Punkt (e) c. 0,36 Sm i Retning 213° til Punkt (a).

(N. t. M. Nr. 35/2523 og Nr. 37/2682. London 1945.)

1869. England. Falmouth Anduvning. Vrag.*Position.* *St. Anthony Head Fyr* c. 50° 08' 25" N. 5° 00' 55" W.*Detaller.* Et Vrag findes 0,45 Sm 199° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 37/2734. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1870. U. S. A. Maine. East Penobscot Bugt. Castine Havn. Fyr forandret.**
Position. Dice Head Fyr: c. 44° 22' 54" N. 68° 49' 11" W.
Detaller. Dice Head Fyr er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 4^s, Blink 0,4 s, Mørke 3,6^s. Iøvrigt er Fyret uforandret.
 (N. t. M. Nr. 33/3728. Washington 1945.)
- 1871. U. S. A. Maine. Casco Bugt. Long Island. Taagesignal oprettet.**
Position. c. 43° 41' 36" N. 70° 10' 02" W.
Detaller. Long Island Taagesignal er oprettet paa ovennævnte Plads c. 1,8 m fra Yderenden af Pier G, c. 763 m 276° fra Kuppelen paa Long Island. Taagesignal gives med elektrisk Sirene, En-Tone hver 30^s.
 (N. t. M. Nr. 33/3730. Washington 1945.)
- 1872. U. S. A. Massachusetts. Vineyard Sound. Fyrskib ombyttet.**
Position. c. 41° 22' 48" N. 71° 00' 00" W.
Detaller. Vineyard Sound Fyrskib er ombyttet med et Reservefyrskib. Dette er rødmalet og mærket med Vineyard i hvidt paa hver Side. Det har to Master med et Mær og en Fyrlampe paa hver Mastetop og viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10^s, Lys 7^s, Mørke 3^s. Taagesignal gives med Membransirene, En-Tone hver 30^s. Stormvarsel, givet med Flagsignal, vil blive vist, naar Skibet er paa Station, men ikke naar det er paa Vej til eller fra Stationen. Stormvarsel vil ikke blive givet med Lyssignaler.
 (N. t. M. Nr. 33/3735. Washington 1945.)
- 1873. U. S. A. New York. Long Island. Fire Island. Radiofyr oprettet.**
Position. c. 40° 37' 57" N. 73° 13' 09" W.
Detaller. Ved Fire Island Fyr er oprettet et Radiofyr, der har Radiofrekvens 286 kc/s. Signalet er: 1 Prik, 1 Streg, 1 Prik, 1 Streg (• — • —)
 Signalet udsendes den 3. og 6. Ti-Minutters Periode i hver Time.
 (N. t. M. Nr. 33/3738. Washington 1945.)
- 1874. U. S. A. New Jersey. Sea Girt. Radiofyr nedlagt.**
Position. c. 40° 08' 13" N. 74° 01' 41" W.
Detaller. Sea Girt Radiofyr er nedlagt.
 (N. t. M. Nr. 33/3740. Washington 1945.)
- 1875. U. S. A. New Jersey. Barnegat. Reservefyrskib udlagt. Lys- og Fløjtetønde inddraget.**
Position. 39° 45' 48" N. 73° 56' 00" W.
Detaller. Et Reservefyrskib er udlagt paa Barnegat Fyrskibs Station, og Lys- og Fløjtetønden paa samme Plads er inddraget. Reservefyrskibet er rødmalet med Ordet Relief i hvidt paa begge Sider. Det har to Master med et Mær paa hver Mastetop. Fyrskibet viser hvidt Lys med En-Formørkelse hver 10^s, Lys 8^s, Mørke 2^s. Flammens Højde: 19,8 m. Synsvidde: 14 Sm. Hvis Fyret er i Uorden, vises fast, hvidt Lys. Taagesignal gives med Membransirene, En-Tone hver 20^s. Reserve: Klokke. Radiofyret har Radiofrekvens 286 kc/s. Signalet er 3 Streger (— — —) og udsendes samtidigt med Taagesignalet til Afstandsbedømmelse. Udsendelserne i klart Vejr er i den 3. og 6. Ti-Minutters Periode i hver Time.
 (N. t. M. Nr. 33/3741. Washington 1945.)
- 1876. U. S. A. Delaware Bugt. Main Channel. Brandywine Shoal. Radiofyr forandret.**
Position. c. 38° 59' 09" N. 75° 06' 48" W.
Detaller. Radiofyret paa Brandywine Shoal er forandret, idet Radiofrekvensen nu er 288 kc/s. Iøvrigt uforandret.
 (N. t. M. Nr. 33/3742. Washington 1945.)

1877. U. S. A. Chesapeake Bugt. Swan Point. Vrag. Lystønde udlagt.*Position.* c. 39° 08' 38" N. 76° 17' 39" W.*Detaller.* *Swan Point* Vraglystønde, der er rødmalet og viser rødt Hurtigblink, er udlagt i 5,7 m Vand paa ovennævnte Plads, 1660 m 251° fra Taarnet ved *Swan Point*. Lystønden ligger 91 m 270° fra et Vrag, hvoraf en Del rager op over Vandet.

(N. t. M. Nr. 33/3752. Washington 1945.)

1878. U. S. A. Virginia. Virginia Beach. Vragprængning indstillet.*Position.* c. 36° 49' 40" N. 75° 52' 10" W.*Detaller.* Arbejdet med at bortsprænge Vraget paa ovennævnte Plads er indstillet.

(N. t. M. Nr. 33/3754. Washington 1945.)

1879. U. S. A. North Carolina. Intracoastal Waterway. Morehead City. Vrag afmærket.*Position.* c. 34° 43' 05" N. 76° 41' 30" W.*Detaller.* *Morehead City* Vragtønde, som er sort med gul Top, er udlagt 23m 270° fra et Vrag, der ligger 384 m 95° fra Tanken i Udkanten af *Morehead City*. Tønden er udlagt i 4,5 m Vand. Dybden over Vraget er 1,8 m.

(N. t. M. Nr. 33/3755. Washington 1945.)

1880. U. S. A. Florida. St. Mary Anduvning. Bombekastnings- og Skydeøvelser.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Øvelser med Bombekastning og Skydning fra Luftfartøj vil blive foretaget hver Dag fra en Time efter Solopgang til en Time før Solnedgang, N. for Indsejlingen til *St. Mary*. Øvelsesområdet er en Cirkel med Centrum i en Gruppe udlagte Skiver paa Pladsen 30° 50' 03" N. 81° 23' 01" W. og med 1 Sm Radius. Skibe advares mod at passere Øvelsesområdet under Skydning.

(N. t. M. Nr. 33/3758. Washington 1945.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**1881. Chile. Grappler Reach. Fyr tændt.**a. *Position.* Paa *Hayman Point*. 49° 25' 30" S. 74° 22' 10" W.*Detaller.* Et Fyr er tændt paa ovennævnte Plads. Det viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Synsvidde: 10 Sm. 6,1 m højt Taarn. Fyret er ubevogtet.b. *Position.* *Red Cape*: 49° 32' 40" S. 74° 10' 30" W.*Detaller.* Et Fyr er tændt paa *Red Cape*. Det viser hvidt Et-Blink hver 5^s. Synsvidde: 10 Sm. 6,1 m højt Taarn. Fyret er ubevogtet.

(N. t. M. Nr. 37/2730. London 1945.)

1882. Chile. Mesier Channel. Fyr tændt.*Position.* Paa *Arthur Island*: 48° 22' 10" S. 74° 32' 50" W.*Detaller.* Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6^s, er tændt paa ovennævnte Plads. Flammens Højde: 7,3 m. Fyret er ubevogtet.

(N. t. M. Nr. 37/2730. London 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**1883. Sicilien W.-Kyst. Trapani Havn. Vrag afmærket.***Position.* *Colombaia Mole* Fyr: c. 38° 00' 30" N. 12° 29' 55" E.*Detaller.* Et Vrag, der er sunket 160 m 90° fra ovennævnte Fyr, er afmærket med en grøn Stumtønde, som er udlagt tæt E. for Vraget.

Dybden over Vraget er 5,5 m.

N. t. M. Nr. 37/2683. London 1945.)

1884. Grækenland. Pátrai. Vrag afmærket.

Position. Kalavrita Mole Fyr: c. 38° 14' 55" N. 21° 43' 40" E.

Detaller. En Kran er sunket 24 m 15° fra ovennævnte Fyr. En grøn Vragtønde er udlagt 55 m 346° fra Fyret. Dybden over Vraget er 8,2 m.

(N. t. M. Nr. 27/2689. London 1945.)

1885. Algier. Gulf of Bone. Grænse for forbudt Ankringsomraade forandret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. S.-Grænsen for forbudt Ankrings- og Fiskeriomraade i *Gulf of Bone* er nu Breddeparallellell 36° 57' 05" N. mellem Kysten nær ved *Fort Genois* og Omraadets E.-Grænse.

(N. t. M. Nr. 37/2706. London 1945.)

IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**1886. Indiske Ocean. Chagos Øerne NE. Banke.**

Position. 4° 23' S. 72° 42' E.

Detaller. NE. for *Chagos* Øerne findes en Banke med 54,9 m Vand. Banken er ikke nærmere undersøgt.

(N. t. M. Nr. 37/2698. London 1945.)

1887. Bengalske Bugt. The Sandheads. Fyrskibe udlagt. Afmærkning forandret. Lodsskib udlagt.

1. *Position.* a. 21° 34' 40" N. 87° 53' 05" E.
b. 20° 55' 15" N. 88° 01' 30" E.
c. 21° 11' 10" N. 87° 59' 40" E.
d. 21° 23' 18" N. 87° 54' 53" E.

Detaller. Følgende Fyrskibe er udlagt paa ovennævnte Pladser:

- a. *Eden Channel*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30^s.
- b. *Western Channnel*, der viser hvidt Et-Blink hver 30^s. Synsvidde: 10 Sm. Fyrskibet har en Kugle paa Toppen.
- e. *Reef*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30^s. Synsvidde: 10 Sm. Fyrskibet har en Kegle paa Toppen.
- d. *Beaumonts Gut*, der viser hvidt Et-Blink hver 10^s. Synsvidde: 10 Sm. Fyrskibet har den nederste Halvdel af en Kugle paa Toppen og er ubevogtet. Fyrskibene er yderligere forsynet med Ankerlanterne, der viser hvidt Hurtig-blink, 60 Blink hvert 1^m.
2. *Position.* 21° 00' 15" N. 88° 15' 45" E.
Detaller. *Eastern Channel* Tønde er flyttet til ovennævnte Position, c. 2,5 Sm 356° fra dens tidligere Plads.
3. *Position.* c. 21° 00' N. 88° 02' E.
Detaller. Et Lodsskib er udlagt paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 37/2708. London 1945.)

1888. Bengalske Bugt. Birma. Martaban Bugt.

1. *Position.* *Elephant Point* Fyr: c. 16° 28' 00" N. 96° 19' 30" E.

Detaller. Fyrskibet *China Bakir* er flyttet til Pladsen: 29 Sm 190° fra ovennævnte Fyr, 2 Sm 41° fra dets oprindelige Position.

Fyrkarakteren er forandret, og Fyrskibet viser nu hvidt Et-Blink hver 7^s. Flam-mens Højde: 13,7 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyrskibet er ubevogtet.

Tønden, der var udlagt N. for Fyrskibet, er flyttet til en Position i Forhold til Fyrskibet, der svarer til dens tidligere Plads.

2. *Position.* *Krishna* Fyrskib: c. 15° 31' 30" N. 95° 36' 45" E.
Detaller. *Krishna* Fyrskib viser nu hvidt Et-Blink hver 6^s. Flammens Højde: 13,7 m.
 Synsvide: 12 Sm. Taagesignalet er nedlagt.
3. *Position.* *Fairway* Fyrskib: c. 11,8 Sm 187½° fra *Elephant Point* Fyr. (Position 1).
Detaller. *Fairway* Fyrskib er inddraget.
4. *Position.* 26,4 Sm 188° fra *Elephant Point* Fyr (Position 1).
Detaller. En Skibsfartshindring findes paa ovennævnte Plads.
5. *Position.* 16° 17' 35" N. 96° 17' 18" E.
Detaller. En Lystønde er flyttet til ovennævnte Plads, c. 2,3 Sm 207° fra dens tidligere Position.
6. *Positioner.* a. 4,99 Sm 177½° }
 b. 2,18 Sm 141½° } fra *Elephant Point* Fyr
 c. 1,28 Sm 117° } (Position 1).
 d. 2,08 Sm 308° }
- Detaller.* Følgende Lystønder er udlagt paa ovennævnte Pladser.
 a. *Bar* Lystønde, der er rødmalet, og som viser hvidt Et-Blink hver 5^s.
 b. *Spit* Lystønde, der er rødmalet, og som viser hvidt Et-Blink hver 3^s.
 c. *Elephant Point* Lystønde, der er rødmalet, og som viser rødt Et-Blink hver 7^s.
 d. *Middle* Lystønde, der er rødmalet, og som viser hvidt Et-Blink hver 7^s.
 (N. t. M. Nr 37/2675. London 1945.)

1889. Bengalske Bugt. Birma. Rangoon Floden. Oplysning om Vrag og Vragafmærkning.

1. *Position.* c. 16° 22½° N. 96° 18' E.
Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads. To Master og en Skorsten rager op over Vandet.
2. *Position.* a. *Hmawun* Baake: c. 16° 34' 10" N. 96° 14' 35" E.
 b. *Dalla* Pagode: c. 16° 45' 25" N. 96° 09' 55" E.
Detaller. To Vrag er sunket henholdsvis 1,62 Sm 27° fra ovennævnte Baake (Position a) og 2,38 Sm 78° fra *Dalla* Pagode (Position b). Ved (a) er Dybden over Vraget 0,3 m.
3. *Position.* 3,33 Sm 306° fra *Dalla* Pagode (Position 2 b).
Detaller. Et Vrag findes paa ovennævnte Position, c. 140 m E. for dets tidligere rapporterede Plads.
4. *Position.* c. 1 Sm 100° fra *Dalla* Pagode (Position 2 b).
Detaller. Paa ovennævnte Plads er sunket et Vrag, som er afmærket med en grøn Vragtønde, udlagt tæt NE. for Vraget.
 (N. t. M. Nr. 37/2699 London 1945.)

1890. Malacca Strødet. Aroa Øerne S. Grund.

- Position.* *One Fathom Bank* Fyr: c. 2° 53' 20" N. 101° 00' 00" E.
Detaller. En Grund med 5,5 m Dybde findes 21,4 Sm 250° fra ovennævnte Fyr.
 (N. t. M. Nr. 37/2709. London 1945.)

1891. Malacca Strødet. Sumatra E.-Kyst. Straat Banka. Vrag.

- Position.* *Tanjong Kelian* Fyr: c. 2° 05' 00" S. 105° 07' 50" E.
Detaller. Paa følgende Pladser findes Vrag:
 a. 12,8 Sm 283° fra ovennævnte Fyr.
 b. 13,8 Sm 125° - - - - -
 c. 3° 06' 30" S. 106° 19' 15" E.
 Ved (a) rager en Mast op over Vandet.
 (N. t. M. Nr. 37/2710. London 1945.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

1892. Java. North Watcher SW. Vrag.

- Position.* *North Watcher* Fyr: c. 5° 12' 00" S. 106° 27' 30" E.
Detaller. Et Vrag er sunket 11,7 Sm 244° fra ovennævnte Fyr.
 (N. t. M. Nr. 37/2712. London 1945.)

1893. Java. Surabaya Strædet Anduvning. Vrag.*Position.* 6° 47' 28" S. 112° 33' 22" E.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket Masterne rager op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 37/2723. London 1945.)

1894. Borneo SW.-Kyst. Carimata Strædet. Vrag.*Position.* 2° 52' S. 109° 14' E.*Detaller.* Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 37/2718. London 1945.)

1895. Borneo SE.-Kyst. Balik Papan Bugt Anduvning. Vrag.*Positioner.* 1. 1° 18' 19" S. 116° 49' 42" E.

2. 1° 18' 00" S. 116° 49' 36" E.

3. 1° 18' 55" S. 116° 48' 38" E.

4. 1° 19' 12" S. 116° 49' 48" E.

5. 1° 20' 12" S. 116° 53' 30" E.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser findes Vrag.

(N. t. M. Nr. 37/2726. London 1945.)

1896. Thailand. Thailand Bugt. Bangkok Bar. Vrag.*Position.* *Bangkok Bar* Fyr: c. 13° 26' 30" N. 100° 36' 15" E.*Detaller.* Et Vrag er sunket 2,72 Sm 155½° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 37/2676. London 1945.)

1897. Filippinerne. Busuanga. Lusong. Vrag.*Position.* 105,2 m Toppen paa *Lusong* Øen: c. 11° 59' 05" N. 120° 00' 50" E.*Detaller.* Vrag findes paa følgende Pladser angivet ved Afstand og Retning til ovennævnte Position.

1 1,90 Sm 128½° 5. 2,53 Sm 97°.

2. 3,10 — 124° 6. 1,30 — 90°.

3. 1,55 — 119½° 7. 3,40 — 308°.

4. 2,85 — 112° 8. 2,62 — 274°.

(N. t. M. Nr. 37/2700. London 1945.)

1898. Kina. Yalu Bugt. Grund. Vrag. Lystønde udlagt.*Position.* 39° 21' 45" N. 123° 44' 00" E.*Detaller.* En Grund med 4,1 m Vand findes paa ovennævnte Plads. Et Vrag er sunket tæt W. for Grunden.

En Lystønde, der er malet med sorte og røde, vandrette Striber, og som viser hvidt Et-Blink, er udlagt tæt NW. for Grunden.

(N. t. M. Nr. 37/2711. London 1945.)

1899. Japan. Okinawa Jima. Chim Wan. Grunde.*Position.* *Chim Zaki* Sydspids: c. 26° 26' 15" N. 127° 57' 00" E.*Detaller.* En Grund med 4,6 m Vand findes 3,9 Sm 238° fra ovennævnte Plads, og en Grund med 3,2 m findes 4,8 Sm 253° fra samme Plads.

(N. t. M. Nr. 37/2741. London 1945.)

1900. Australien W.-Kyst. Champion Bugt. Grunde.*Position.* *Moore Point* Fyr: c. 28° 47' 30" S. 114° 35' 00" E.*Detaller.* En Grund med 9,6 m Vand ligger 1,65 Sm 336° fra *Moore Point* Fyr, og en Grund med 3,7 m Vand ligger 2,15 Sm 348° fra samme Fyr.

(N. t. M. Nr. 37/2713. London 1945.)

1901. New Guinea. Papua S.-Kyst. Papua Bugt. Grund.*Position.* 8° 06' S. 145° 15' E.*Detaller.* En Grund med 3,7 m Vand findes paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 37/2678. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1902. Danmark. Anordning om Ændring i Anordning Nr. 366 af 20. Oktober 1939 om Skibes Nationalitetsmærker.

Detaljer. Den 24. September 1945 er udstedt følgende kgl. Anordning:

Vi Christian den Tiende, af Guds Naade Konge til Danmark og Island, de Venders og Goters, Hertug til Slesvig, Holsten, Stormarn, Ditmarsken, Lauenborg og Oldenburg, gøre vitterligt:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer (Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930) anordnes herved følgende:

§ 1.

§ 2 i Anordning af 20. Oktober 1939 om Skibes Nationalitetsmærker affattes saaledes: „*Danske* Skibe maa ikke føre, vise eller have paamalet fremmede Nationalitetsmærker.“

§ 2.

Denne Anordning træder i Kraft straks.

(Statstidende, den 29. September 1945.)

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

**NAKSKOV
SKIBSVÆRFT**

NAKSKOV • DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

♦

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

... og
Pilsner
det er
HOF

*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København 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 HK. PR. CYLINDER

B&W

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

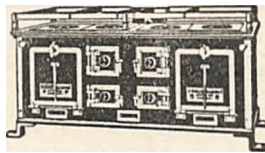
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys & Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlt. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING — KLARERING — SPEDITION — ASSURANCE
AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRÆSSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND»

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

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

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN

STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7
TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“ TELEFON NR. 108, 408 & 618

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.-Ad.
»Hude«
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

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

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 39

FREDAG 12. OKTOBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØFYRBØDERNES VILKAAR

I Anledning af de paa den nylig afholdte Kongres for Søfyrbødernes Forbund faldne Udtalelser og opstillede Krav synes det rimeligt for at klare Problemerne for Offentligheden og for at faa de agitatoriske Slagger rensed ud, ganske kort at oplyse, hvorledes Arbejds- og Lønvilkaarene for Øjeblikket stiller sig for Søfyrbøderne ombord i danske Skibe.

En Del af de faldne Udtalelser maa naturligvis som allerede nævnt tilskrives den partipolitiske Agitation, men det kunde af de Referater af Kongressens Møder, der er fremkommet i Dagspressen være naturligt for den menige Læser at slutte, at Arbejdstiden for Søfyrbøderne laa langt over den i Land gældende 48 Timers Uge. Virkeligheden siger noget helt andet, idet Bestemmelser om 3-skiftet Vagt i mange Aar har været gældende for Søfyrbøderne.

I Henhold til den gældende Overenskomst mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Søfyrbødernes Forbund i Danmark er Arbejdstiden i Søen 8 Timer med Tillæg af den fornødne Tid for Askhivning og Overbordlempning af Aske. I de fleste nye Baade foretages Askhivningen halv- eller helmekanisk, og i de øvrige Baade kan den Tid, der medgaar til Askhivning næppe sættes til $\frac{1}{2}$ Time pr. Dag. Ved Land er Arbejdstiden fastsat til 8 Timer pr. Dag, dog med den Undtagelse, at Arbejdstiden paa Ankomst- og Afgangsdage er forlænget med 1 Time til 9 Timer. Efter Overenskomsten synes der saaledes ikke at være et langt Spring mellem 48 Timers Ugen og den Arbejdstid, Søfyrbøderne virkelig har, og ved Forespørgsel i Dansk Dampskibsrederiforening har vi faaet oplyst, at efter den Statistik, Rederiforeningen har ført over Arbejdstiden, har den gennemsnitlige Arbejdstid for Søfyrbøderne under hele Krigen ligget paa 8,2 Timer pr. Dag eller ca. 220 Timer pr. Maaned, naar der regnes med de effektive Arbejdsdage. Paa Grund af de særlige Forhold til Søs er Antal effektive Arbejdsdage pr. Maaned nemlig 26,4 mod 25,0 i Land. Til Gengæld er Søfyrbøderne sparet for den ofte lange Tid, som Arbejderne i Land maa bruge for at komme til og fra deres Arbejdsplads. Det kan i denne Forbindelse ogsaa nævnes, at for visse Arbejdere i Land, bl. a. Kuske og Fyrbødere er der heller ikke Tale om ren 48 Timers Uge.

Hvad angaar Søfyrbødernes Lønforhold, skal det først bemærkes, at Søfyrbødernes Dyrtidstillæg er udregnet efter et Timetal paa 230 Timer, medens det i Virkeligheden, som allerede nævnt, skulde beregnes efter 220 Timer pr. Maaned. Den gennemsnitlige Pengefortjeneste pr. Maaned har i Aaret 1/4 1944—31/3 1945 været for Donkeymænd 652 Kr., for Søfyrbødere 503 Kr. og for Kullempere 386 Kr. Sammenlignet med Forholdene i 1938 har der været en Stigning i Fortjenesten paa 107 pCt. for Donkeymænd, 115 pCt. for Fyrbødere og 146 pCt. for Kullempere. I disse Fortjenester er Krigsrisikotillæget medtaget, men selv om man ser bort fra dette Tillæg, er Fortjenesten for Donkeymænd steget 72 pCt., for Fyrbødere 71 pCt. og for Kullempere 94 pCt., eller langt mere end Stigningen i Pristallet, der udgør ca. 57 pCt.

Ved den i August 1945 gennemførte ekstraordinære Dyrtidstillægsordning er Søfyrbødernes Maanedshyre kommet op paa for Donkeymænd 411 Kr., for Søfyrbøderne 400,50 Kr. og for Kullemperne 337,50 Kr. Hertil kommer Værdien af Kost og Logi, der næppe kan ansættes til mindre end 100 Kr. pr. Maaned, og den Betaling, der ydes paa Grund af Krigsrisikoen.

Alt i alt synes der saaledes at være en meget stor Forskel mellem det Billede, Virkeligheden giver af Søfyrbødernes Arbejds- og Levevilkaar, og det Billede, d'Herrer Fagforeningsagitorer fremmaner for Læsernes Blikke. Det synes ogsaa rimeligt snart at vente en lidt klarere Forstaaelse hos Arbejderklassens Ledere af, at man ikke samtidig kan kræve højere Lønninger og Nedsættelse af Priserne, for man kan ikke blæse og samtidig have Mel i Munden, og at det under Hensyn til, at dansk Skibsfart er et internationalt Erhverv, er nødvendigt, at danske Skibe kan konkurrere paa Verdensmarkedet. Det kan i denne Forbindelse nævnes, at i det rige Sverige, hvor der nylig er afsluttet nye Overenskomster, er den maanedlige Hyre for Donkeymænd 360 danske Kroner, for Fyrbødere 346 danske Kroner og for Lempere 202 danske Kroner, og de danske Hyrer ligger saaledes for Donkeymænd og Fyrbødere 15 pCt. højere og for Kullempere 67 pCt. højere end de tilsvarende svenske Hyrer.

SUBSIDIER TIL DEN ENGELSKE SKIBSFART?

Det engelske Dagblad *Daily Express* meddeler, at der i den nærmeste Fremtid i Parlamentet vil blive fremsat et Lovforslag, gaaende ud paa Statssubsidier til den engelske Skibsfart og den engelske Skibsbygning som et Led i at sikre disse Erhvervsgrene mod udenlandsk statsstøttet Konkurrence. Iøvrigt meddeler Bladet, at man i Løbet af kort Tid kan vente en engelsk Regeringsmeddelelse om den Søfartspolitik, man vil følge. Den vil blive fulgt af en *British Shipping (Assistance) Bill* i Lighed med Lovforslaget af 1939, der imidlertid blev kvalt af Krigen.

Det engelske Dagblad regner med, at Hovedpunkterne i Lovforslaget bliver:

- 1) En Støtte til de engelske Trampredere paa 3 Millioner Pund Sterling i Løbet af de kommende fem Aar. Pengene forfalder til Udbetaling, naar Fragtrateindex'et ikke naar et Niveau, der er baseret paa 1938-Raterne.
- 2) Et Fond paa 10 Millioner Pund Sterling, hvoraf der skal ydes Hjælp til Linierederierne, naar det bevisligt er nødvendigt for at inødegaa statsstøttet udenlandsk Konkurrence.
- 3) Tilskud til Hjælp ved Bygningen af Trampskibe.
- 4) Et Fond paa 10 Millioner Pund Sterling for at støtte Skibsbygningen med Laan til lave Renter, at tilbagebetale over en Periode af tolv Aar.
- 5) Oprettelsen af en Reserve-Tonnage for national emergency.

DET FORENEDES SIDSTE NYBYGNING

Det Forenede Dampskibs-Selskabs sidste Nybygning, Motorskibet *Uruguay*, har været paa teknisk Prøvetur og er afsejlet paa sin Jomfrurejse.

M/S »Uruguay« er bygget ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, og dets tekniske Data er følgende:

Længde 350' 0", Breddede: 50' 6", Dybde: 23' 9", Deadweight: 6680 Tons, Fart: 12,5 Knob og det kan medtage 12 Passagerer.

»Uruguay« er det sidste af 4 Søsterskibe, hvoraf »Argentina«, »Bolivia« og »Paraguay« allerede har været i Fart i nogen Tid.

NYT INSPEKTIONSSKIB

Der skal bygges et nyt Inspektionsskib til Aflysning af Fiskeriinspektionsskibet »Kattegat«. Det nye Skib kommer til at koste 1,425,000 Kr., og Finansudvalget har paa et Møde forleden bevilget den første halve Million af Beløbet.

SØFARTS-KONFERENCEN I KØBENHAVN

Arbejds- og Socialministeriet meddeler, at efter en af Regeringen truffet Beslutning har Arbejds- og Socialministeren indbudt Det internationale Arbejdsbureau til at afholde den til den 15. November berammede forberedende tekniske Søfartskonference i København.

Direktøren for det internationale Arbejdsbureau har paa Bureauets Vegne udtalt sin Paaskønnelse af den af den danske Regering saaledes udstedte Indbydelse, som Bureauet med Tak tager imod. Paa Konferencen vil de vigtigste, søfarende Nationer blive repræsenteret.

Dagsordenen for Konferencen omfatter følgende Punkter:

1. a. Lønninger, Arbejdstid om Bord, Mønstring, b. Orlov, c. Indretning om Bord, d. Forplejning, e. Anerkendelse af Sømandssammenslutningen.
2. f. Socialforsikring, g. fortsat Beskæftigelse, h. Indtræden, Oplæring og Forfremmelse.

Det bemærkes, at de under 2. omhandlede Emner er optaget paa Dagsordenen under Forbehold af, at Konferencen er i Stand til at afslutte den foreløbige Behandling af de under 1. opstillede.

STOREBÆLTSEFÆRGEN »SJÆLLAND« I FART PAA MANDAG

Efter 2 Aars Forløb er Statsbanernes store Dieselmotorfærge »Sjælland« atter klar til at indgaa i Overfarten mellem Korsør og Nyborg. Færgen er helt opbygget fra at være et Skibsskrog uden Inventar, men med Motorerne i Behold. Efter at være blevet afmagnetiseret vil den paa Mandag indgaa i den daglige Trafik over Storebælt.

Det var den 3. November 1943, Attentatet mod Færgen fandt Sted, og det smukke Skib blev hærget af Flammerne, medens det laa paa Korsør Red. Under Færgens Genopbygning er der foretaget betydelige Forandringer paa den. Ligesom de allernyeste Færger har den faaet Bovport i Stævnen, saaledes at den kan hæves og sænkes, naar Vognene er taget ombord eller landsat. Rygesalonen paa øverste Dæk er bygget strømliniet, hvorved Passagererne faar bedre Plads og bedre Udsigt. Statsbanerne raader herefter over 4 store, moderne Færger til den udvidede Passagerbefordring. Disse Færger kan hver overføre tre Lyntog paa een Gang.

Reparationen har ialt kostet 5 Millioner Kr.

DANMARK OVERTAGER MINISTRYGNINGEN

Den britiske Regering har gennem den engelske Gesandt i København meddelt Udenrigsministeriet, at Ansvaret for Ministrygningen i Danmark fra 15. Oktober overgaar fra den britiske til den danske Marine.

FORHANDLINGER OM TANKBAADS-FRAGTERNE

Otte Lande — deriblandt Danmark — fører for Tiden Forhandlinger om en fælles Overenskomst angaaende Tankbaadenes Fragtrater paa Petroleumsprodukter, meddeler »Daily Express«.

De øvrige er: England, Frankrig, Norge, Sverige, Grækenland, Holland og Belgien. Der gøres fra forskellig Side et Forsøg paa at genoprette den internationale »Tankbaads-Pool«, som fungerede før Krigen, dog uden amerikansk Dellagelse.

FORHOLDENE I GDYNIA OG GDANSK

Som omtalt i forskellige Telegrammer, er Forholdene i Gdynias og Gdansk Havne langtfra tilfredsstillende. Nu bringer *Svensk Sjöfartstidning* en nærmere Redegørelse, der belyser, hvordan Situationen er.

Bladet udtaler, at den Forvirring, som fem Aars Krigstilstand har foraarsaget, stadig »blomstrer« i de to Byer, hvor Skibsbesætningerne trues paa Liv og Ejendom i deres egne Skibe.

Om Tilstanden i Gdynia meddeler en svensk Skibs-officer følgende: De fleste af Kranerne laa søndersprængte, men tre Kraner og to Kulslisker var dog i Funktion, og efterhaanden kommer Lastningen til at gaa bedre. Der findes tilstrækkelige Mængder af Kul, men da finske Skibe paa op til 8.000 Tons skal laste for russisk Regning, kan man tænke sig til Følgerne. Det svenske Skib, der her er Tale om, havde lastet ved den ene Kulslisk, og takket være dets store Luger foregik Lastningen paa 30 Minutter, da der ikke behøvedes noget Ophold for Trimming. Denne fandt først Sted efter Forhaling for at give Plads ved Kulslisken for næste Skib. Hvis der blev, fortsættes der, leveret tilstrækkelig Kul for svensk Regning, skulde der ved en Kulslisk kunne lastes en halv Snes Motorsejlere om Dagen. De svenske Besætninger maa ikke trimme Lasten selv, hvilket vilde gaa hurtigere, da to Medlemmer af de svenske Besætninger kan udføre det samme Arbejde som 16 Polakker, hedder det videre. I alle Tilfælde maa Besætningerne hjælpe til, da Polakkerne ikke evner meget, magre og elendige som de er.

Der findes tilstrækkeligt med Levnedsmidler, men da der ikke er Rationering, maa man tillempe sig efter Sort Børs-Priser, og disse er fuldstændig fantastiske. En Arbejder tjener ca. 600 Zloty om Maaned, og eet Kilo Smør koste 300 Zloty.

Videre meddeler Bladet, at næsten alle Medlemmer af de svenske Besætninger bliver mere eller mindre syge i Gdynia som Følge af den daarlige Luft og den store Mængde Fluor. Et Medlem af en Skibsbesætning blev saa syg, at han maatte paa et Hospital, hvor han laa et Døgn. Paa Sygehuset herskede en ubeskrivelig Nød. Overalt var der fuldt af Syge og udenfor Salene laa døde paa Baarer. Der fandtes ingen Lægemidler. En af Lægerne spurgte, om det ikke havde været bedre at forsøge at rømme til Sverige, hvad for øvrigt er alle Polakkers Drøm.

Der har forekommet Tyverier om Bord i svenske Skibe, og Chancerne for at faa det stjaalne tilbage er lig Nul.

Oftede driver der Lig i Havnen, men det bryder Polakkerne sig ikke om. De gør gældende, at det er Russernes Sag at tage dem op.

DE I AMERIKA BESLAGLAGTE FINSKE SKIBE

Som det vil erindres, blev en halv Snes finske Skibe beslaglagt i Amerika under Krigen. Det ser imidlertid efter de sidste til Finland indgaaede Meddelelser ud til, at Landet har gode Chancer for at faa disse Skibe tilbage.

I nær Fremtid rejser en finsk Delegation til De Forenede Stater for at forhandle om Tilbageleveringen.

PANAMA-KANALEN SKAL UDVIDES

Det amerikanske Krigsministerium har ifølge New York Radio meddelt, at det er Hensigten at bygge en tredje Række Sluser i Panama-Kanalzonen. Planerne blev af Kongressen godkendt i 1939, og Om-

Ugens Fragtberetning.

Det mest interessante paa Dagens Marked er de mange Timecharterordrer, der noteres, og særlig Amerikanerne synes at være ivrige efter at skaffe sig Tonnage paa Timecharterbasis. Det drejer sig saaledes ikke alene om Specialskibe, som f. Eks. meget hurtiggaaende Motorskibe, passende for Transport af Automobiler fra Staterne til England og Kontinentet, men mange amerikanske Operatører er aabne for moderne Dieselskibe for »world-wide trade« for Perioder fra 1 til 5 Aar. Det er noget vanskeligt at faa disse Befragtere til at nævne konkrete Rater, men som Vejledning tjener, at et norsk 9000 Ts. Dieselskib bygget 1939, ca. 12½ Knobs Fart, tilbydes til \$3.50, uden at Forrelning indtil nu har fundet Sted. Grunden til denne Aktivitet er formodentlig Forventningen om, at UMA. relativt hurtigt vil blive ophævet.

Om de enkelte oversøiske Markeder foreligger iøvrigt stadig kun faa Oplysninger. Der gøres stadig livlig Forretning i transatlantisk Fart med Hvede og Kul fra Amerika og Canada til Europa paa Basis af de kendte UMA. Rater, ligesom der er sluttet Tonnage for Sukker fra Cuba til Holland. Raten for Fosfat fra Golfen til Danmark er fastsat til mellem 60/- og 74/6d. afhængig af Størrelse. For samme Slags Last fra Tampa til Holland er Raten fastsat til 50/- Basis med Tillæg for mindre Skibe.

Fra River Plate søges stadig Tonnage for Korn til Brasilien, ligesom der ogsaa noteres adskillige Laster til europæiske Destinationer, f. Eks. til Holland til 81/-.

For amerikansk Regning har der været livlig Aktivitet i Malmfarten fra Forindien og Sydafrika til Northern Range, ligesom der meldes om Afslutningen af forskellige olieholdige Varer fra Madras Kysten til UK., naturligvis altsammen til de fastsatte Rater.

I de europæiske Farvande er Aktiviteten stadig meget betydelig. Fra svensk Side opgives saaledes, at UMA. har frigivet Tonnage for Transporten af 100.000 Tons Malm og 200.000 Tons forskellige Trævarer til England, men desuden er et temmeligt betydeligt Antal Skibe sluttede for forskellige Laster fra Sverige og Finland til Havne paa Kontinentet, saaledes bl. a. for færdige Træhuse til Holland. Ogsaa til Danmark noteres adskillige Ordre for Træhuse eller vel rettere Barakker. Fragten betales pr. ton dw. garanteret, og ligger mellem Kr. 27.50 og Kr. 30 Basis Skellefteå til København. Fra Haparanda er der sluttet til Kr. 31 pr. Ton dw. Af anden Forretning kan nævnes Salpeter fra Skiensfjorden til Danmark. For den Størrelse Skibe, der kommer ind under UMA.s Kontrol, er Raten endnu ikke fastsat, men for mindre Tonnage er der sidst betalt Kr. 21.

kostningerne blev den Gang ansat til 200 Mill. Dollars. De sagkyndige overvejer nu, hvorvidt Ændringer i Planerne er paakrævede.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Fra Kockums Værft har der atter været Søsætning paa et Skib, der bygges til Gorthon-Rederierne i Helsingborg. Det drejer sig om et Lastmotorskib, som i Daaben fik Navnet *Alida Gorthon*. Det er bestilt til Rederiaktiebolaget Gefion og er et Søsterskib til Motorskibet *Ada Gorthon*, som blev leveret til Rederiet fra Værftet i Slutningen af August Maaned i Aar. Det er bygget som en aaben Shelterdækker med en Længde af 370 Fod, en Bredde paa 53 Fod og Dybde til Hoveddæk 24 Fod. Nybygningen kommer til at laste ca. 6.000 Tons.

EVENTYRLIGE SEJLADSER

Ritzels Forlag har i disse Dage udsendt en Bog, der vækker Interesse blandt alle, der holder af Søen og som holder af at fordybe sig i en svunden Tids Romantik paa Havene. »Eventyrlige Sejlads« hedder Bogen, og den er skrevet af *Claes Krantz*. Den er fortrinligt oversat til Dansk af Admiral E. Briand de Crevecoeur.

»Eventyrlige Sejlads« fremdrager en lang Række af de kendte Togter fra det blomstrende Spaniervælde i Sydamerika, Vestindien og Mellemamerika, da Englands dristige Søfarere trængte sig ind og brød det spanske Hegemoni.

Ofte overgaar Virkeligheden Digtingen, og det er ikke mindst Tilfældet i Skibsfartens Historie. Forfatteren fremdrager Navne som Francis Drake og Walter Raleigh, der paa saa glørværdig Maade har indtegnet deres Navne i Søfartens Historie. Hvor eventyrlige og fantastiske deres Bedrifter var, forstaar man, naar man har læst *Claes Krantz'* Bog.

Ogsaa Sørovertiden i Vestindiens dyblaa Vande er hellet nogle Kapitler, som man læser med stor Interesse og Spænding, der ikke lader en Maryat noget tilbage at ønske.

Men i denne Vrimmel af kaleidoskopiske Oplevelser er det sidste Kapitel utvivlsomt det mest interessante. Det har Navnet »Havets Mysterier« og skildrer kendte og ukendte Hændelser paa Havet igennem Aarhundreder.

»Eventyrlige Sejlads« er en Bog, der fortjener at vække Opsigt — det er i alle Tilfælde spændende og underholdende Læsning.

FLERE ENGELSKE SKIBE TIL DEN DANSKE FLAADE

Efter Meddelelser fra London fortsætter Danmark med at opruste Flaaden med lette engelske Krigsskibe.

Efter Korvetten »Geranium« og de 8 Ministrygere, som tidligere er blevet bragt til Danmark, vil den danske Marine i den nærmeste Fremtid købe Fregatterne »Annam« og »Monrow« samt en moderne Korvet af »Castle«-Klassen.

Der vil blive foretaget en sidste teknisk Inspektion af disse Skibe, inden den første Fregat sejles til Danmark af en dansk Besætning, som ventes til England i Slutningen af denne Uge. Besætningen vender derefter tilbage til England for at bemane den anden Fregat.

Skibene vil antagelig blive anvendt til Patruljetjeneste ved Grønland og Færøerne.

ALVORLIG UDVIKLING AF HAVNESTREJKEN I ENGLAND

Den engelske Havnearbejder-Strejke, som sidste Uge begyndte i Birkenhead ved Liverpool, og som spredte sig til forskellige Havnebyer og ogsaa naaede London-Dokkerne, betyder et ganske alvorligt Slag mod hele den engelske Levnedsmiddelforsyning. Strejken omfatter nu ca. 28,000 Mand og ca. 250 Skibe, deraf 42 med Levnedsmidler, som ligger ulossede.

Det meddeles, at af danske Skibe er der kun eet, der er berørt af Strejken, nemlig Det Forenedes »Rota«, som forleden ankom til Hull og endnu ikke har paa-begyndt Losningen. Et andet dansk Skib, ligeledes tilhørende Det Forenede, »Ivar«, ligger i Manchester, hvor det skulde laste. Der er ikke i Øjeblikket nogen danske Skibe paa Vej til Liverpool med Landbrugsvarer, men, siger man paa Det Forenedes engelske Kontor, hvis Strejken vedvarer, maa der antagelig træffes andre Bestemmelser med de Landbrugsvarer, som er parat til Afskibning hjemmefra.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Udsendelse af Rutemeddelelser

Efterhaanden som Afmærkningen af de minestrøgne Ruter i danske Farvande bringes i Orden, udsendes Underretning herom i Efterretninger for Søfarende. Disse Efterretninger bringes som særlige »Rutemeddelelser«, der følger som Bilag til Hovedbladet. Naar Afmærkningen ved en Rute ændres eller udvides, udsendes ny Rutemeddelelse for paagældende Rute, og den tidligere udsendte Rutemeddelelse annulleres.

»Mongolla« gaar paa Jomfrurejse

Ø.K.s Nybygning »Mongolia«, der ved sin Stabelafloebning blev døbt af Kronprinsesse *Ingrid*, afsejlede forleden Dag fra Frihavens Midtermole paa sin Jomfrurejse til New York. Skibet medfører Post og er fuldt belagt af Passagerer. Blandt disse er den danske Chargé d'Affaires i Santiago de Chile Theodor W. Wessel, Direktør E. Kjeldsen fra A/S Peder P. Hedegaard i Nr.-Sundby, Underdirektør Hofmann Hansen fra Chr. Hansens Laboratorium, Overingeniør Hill Madsen og Civilingeniør Barfoed fra Burmeister & Wain.

Motorsejler »Nerma« minesprængt

Et dansk Skib, Motorsejleren »Nerma« af Svendborg, er stødt paa en Mine, 3 Sømil Sydøst for Omø, og sunket efter halvanden Times Forløb. Skonnert »Anna« af Aalborg, der opholdt sig i Nærheden, bjergede Besætningen, der bestod af Kaptajn *Chr. Madsen*, Thorøhuse, og to Mand.

»Nerma«, der var bygget i 1911 og tilhørte Rederiet Dansk Fragtkontor A/S, var paa Rejse fra Aabenraa til København med en Ladning Tørv. Skibet lastede 155 Tons.

Dødsfald

En kendt Marstal-Borger, fhv. Skibsbygmester *Gorm H. C. Clausen*, er afgaaet ved Døden, 73 Aar gammel. Fra Clausens Værft udgik i sin Tid en Række større Sejlskibe, hvoriblandt er kendte Navne som »Yrsa«, »Hamlet«, »C. M. Petersen«, »Erø« og »Start« samt »Emanuel«, der nu ejes og føres af afdødes Søn. Efter at have trukket sig tilbage fra Værftsarbejdet helligede Clausen sig Bygning af Modelskibe, og en Række fint og nøjagtigt udførte Kirkeskibe er udgaaet fra hans lille Værksted, bl. a. »Hans Petersens Minde«, som han skænkede Marstal Kirke til Minde om en Søn, der omkom ved Forlis. Endvidere havde han bygget den store Model af Fregatten »Jylland«, der findes paa Marstal Museum.

360 Skibe bundet i New Yorks Havn

Blandt de 360 Skibe, der paa Grund af Havnearbejder-Strejken ligger bundet i New Yorks Havn, er adskillige, som er lastet med Forsyninger til Holland, Grækenland, Italien, Belgien, Frankrig og Jugoslavien.

Strejken, der omfatter 30,000 Mand, betyder derfor, at vigtige Forsyninger og Materialer, som skal anvendes ved Genopbygningen af Europa, forsinkes betydeligt.

Strejken er ikke godkendt af det internationale Havnearbejder-Forbund. Arbejderne kræver højere Lønninger, Ferie med Løn, Nedsættelse af Arbejdstiden fra 44 til 40 Timer pr. Uge samt Fastsættelse af en vis Maksimumvægt for daglig Lastning.

Kæmpe-Flydekran i Aarhus Havn.

Aarhus Havn har modtaget en Kæmpe-Flydekran, der har tilhørt den tyske Marine, men som nu er engelsk Krigsbytte. Den skal blive i Aarhus paa ubestemt Tid, og eventuelt vil Aarhus senere kunne overtage den helt.

Siden Kapitulationen har Flydekranen ligget i Nyborg, men er nu bugseret til Aarhus af De forenede Bugsererskabers »Odin«.

Aarhus Havn vil benytte Flydekranen ved Reparation af Molerne, og desuden skal den arbejde sammen med Flydedokken, naar denne tages i Brug. Endelig vil man udlaane den til private Firmaer, naar der bliver Brug for saa stor en Kran ved Losning eller Ladning af Skibe.

Flydekranen er bygget i Duisburg i 1944 og repræsenterer det nyeste paa dette Feld. Den er forsynet med alle tænkelige tekniske Finesser og kan bl. a. selv sejle. Den

har to Dieselmotorer, men intet Ror; den styres ved Hjælp af de to Skruer.

Den illegale Øresundstrafik

Præsidiat for Malmø Kommunalbestyrelse har overfor Kommunalbestyrelsen fremsat et Forslag om, at der ved Stranden i Sibbarp, hvor man er ved at udforme et stort »Fritids-Område«, udføres et passende udformet Mindesmærke til Minde om den danske Flygtningetrafik over Øresund under den anden Verdenskrig. Man foreslaar, at Mindesmærket skal være en enkelt Sten med dekorativ Udsmykning og Inskription.

Afslutning paa J. Lauritzens Søfartsskole

Den 10. og 11. Oktober blev der holdt Afslutningsprøve for Sommerholdets Elever paa J. Lauritzens Søfartsskole. Der blev afholdt Prøver i alle de praktiske Fag saasom Roning, Vrikning, Sejlads, Tovværksarbejde o. s. v., og ogsaa i nogle af de teoretiske.

Eleverne rejser hjem i Morgen, Lørdag.

Næste Kursus paa Skolen begynder den 2. Januar 1946. Det bliver et videregaaende Kursus, beregnet for Dreng, der allerede har gennemgaaet et 3-Maaneders Kursus paa Skolen, og som derefter har været ude at sejle.

Finnish Shipbrokers Association

Finnish Shipbrokers Association har afholdt sin aarlige Generalforsamling i Helsingfors. Samtidig hermed fejrede Sammenslutningen sit 25 Aars Jubilæum, og i denne Anledning var Medlemmerne og en Række Repræsentanter for den finske Skibsfart indbudt til en Jubilæumsmiddag.

Nyt Skibsværft i Aabo

Der opføres for Tiden i Aabo et nyt Skibsværft ved Navn O/Y *Laiatecollisuus A/B*, hvis Direktør er Konsul *Birger Krogius*. Værftet, som ventes færdigbygget til Nytaar, skal specialisere sig i Seriebygning af Motorsejlere af Træ.

Ifølge Fredsvilkaarene skal Finland til Sovjetunionen levere 90 300 Tons Motorsejlere, og det nye Værft har allerede faaet Bestilling paa 50 af disse Skibe.

Mange norske Skibe ved Værft

Til danske Skibsværfter er der i den senere Tid kommet en Del store norske Skibe, som tidligere har været i Tyskernes Tjeneste. Det er Skibe, som de »erobrede«, da de besatte Norge, og som nu efter Kapitulationen af Engländerne alter er tilbageleveret deres retmæssige Rederier.

Til Burmeister & Wains Værfter er ankommet Skibsreder *Leif Høeg's* to 9000 Tons store Fragt Dieselmotorskibe »Lapland« og »Kurland«. Rederiet *Klaveness* 9000 Tons store Motorskib »Høgeville« og *Westfal Larsens* 8000 Tons »Folkanger« samt *Fern'ey & Eger's* 8000 Tons »Fergulf«, endvidere Skibsreder *Johs. Sørensen & Son's* Frugt-Transportskib »Vialo Arendal« og Det bergenske Dampskibsselskabs Passagerdamper »Jupiter«. Alle disse Skibe skal gennemgaa en meget betydelig Reparation.

Ved Aalborg Værft ligger Automobilfærgeren »Peter Wessel«, og nu er Bergenske Dampskibsselskab's 5000 Tons store Passager-Motorskib »Venus«, der blev fundet i Kiel, kommet til Helsingør Skibsværft.

Amerikansk Ice-Cream Skib

Blandt den amerikanske Flaades Enheder er ogsaa indregistreret en speciel Køle-Pram, hvorfra der leveres Ice-Creame til Orlogsgasterne om Bord i Flaadens mindre Skibe. Denne flydende Ice-Cream Fabrik er paa Grund af sin særlige Konstruktion i Stand til at producere 45 Liter

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

PARTNER.

Kontormand i 30erne med Interesse for Skibsfart og i Besiddelse af nogen Kapital kunde ønske at blive Partner i et mindre Rhederi. Billet mrk. Partner Nr. 1030 modtager Bladets Kontor, Amaliegade 33.

Ice-Cream paa 7 Minutter, den kan opmagasinere 4 Jernbanewaggoner Fødemidler under stærk Afkøling samt er i Stand til at laste 500 Tons Grøntsager, Ost og Æg. Forbruget af Ice-Cream i den amerikanske Flaades forskellige Skibe er overmaade stort og meget populært.

FRA SØRETTETTERNE**M/S »Europa«**

Der har i den forløbne Uge været afholdt en Række Søforhør over krigsforliste danske Skibe.

Ø. K.s 10,000 Tons store Motorskib »Europa« forliste efter et Bombeangreb paa Liverpool den 4. Maj 1941.

Kaptajn *O. Dahl* forklarede, at Skibet blev udsat for et Bombeangreb i samme Havn første Gang den 20. December 1940. »Europa« blev ramt af en højeksplosiv Bombe, der fik Skibet til at krænge 10 Grader over til Bagbord. Det gav et vældigt Brag, og Luger og Skærstokke blev slynget rundt paa Fordækket. Forskibet sank og kom til at staa paa Bunden. Der faldt ogsaa en Brandbombe, men den blev slukket. Ingen Mennesker kom til Skade.

De følgende to Nætter blev Liverpool ligeledes udsat for Luftbombardement, men der skete ingen Nedslag i Nærheden af Skibet.

»Europa« var lastet med Flyvemaskiner, og disse blev hevet op af Lasten, hvorefter Skibet den 20. Marts 1941 blev slæbt i Tørdok. Ekspertene, der besigtigede Skibet, udtalte, at det var den værste Skade, de havde set, men det blev alligevel besluttet at lade Skibet reparere. Man var lige gaaet i Gang med Reparationen, da Havnen den 3. Maj blev udsat for et nyt og meget stort Angreb, der lagde store Bydele i Ruiner. »Europa« blev ramt af en Fuldræffer og senere af endnu to Bomber, der forarsagede en vældig Brand, som man ikke kunde slukke. Hele Dokarealet stod i Flamme, og det var et sandt Helvede at se paa. De tyske Flyvemaskiner strøg lavt hen over Skibet og skød med Maskingeværer, hvorfor man søgte Beskyttelsesrum. Skibet blev totalt ødelagt.

S/S »Hans Egede«

Det næste Søforhør drejede sig om Grønlandsskibet »Hans Egede«s Forlis i Foraaret 1942.

Skibsinspektør *Tving* fra Grønlands Styrelse meddelte, at Skibet den 27. Februar 1942 var afgaaet fra Ivgitut til New York med Kryolit. Man havde ikke siden Skibets Afsejling modtaget Efterretninger hverken om Skibet eller dets Besætning, og det maa anses for overvejende sandsynligt, at Forliset skyldes Torpedering eller Minesprængning. Der var paa det Tidspunkt meget livlig Undervandsbaadsaktivitet i Sejlruterne ved Nordamerikas Kyst. En indgaaende Undersøgelse, som er foretaget af Landsfogeden i Grønland, har ikke givet noget Resultat.

Besætningen bestod af: Kaptajn *Niels Petersen*, Hørsholm, 1. Styrmand *Chr. Nielsen*, Hellerup, 2. Styrmand *Mogens Uldall-Ekman*, København, 1. Maskinmester *Svend Nielsen*, Frederiksberg, 2. Maskinmester *Carl Mortensen*, København, 3. Maskinmester *A. D. Evensen*, Norge, Baadsmænd *Viktor Lund*, København, og Tømrer *Otto Larslund*, København.

S/S »Gertrud Rask«

Grønlandsskibet »Gertrud Rask« strandede den 7. Februar 1942 ved Nordamerikas Østkyst og forliste.

Skibsfører *N. C. Vestmar* forklarede, at man saa en Lysbøje, som man mente var Baccaro Rocks, Kort efter stødte Skibet haardt paa Landgrunden. Skruen kunde ikke gaa rundt, og det viste sig, at Skibet stod paa Stengrund. Et Par Timer efter var det fyldt med Vand. Der blev givet

Nødssignal, og et Skib meddelte, at det vilde komme til Hjælp. Man havde ogsaa Forbindelse med Baccaro Rocks Fyr. Der kom imidlertid ingen Hjælp. Skibet huggede haardt i Grunden, og da der var Fare for Mandskabet, firede man Baadene ned. I det samme nærmede sig to Motorbaade, men Søen var saa urolig, at de ikke kunde komme hen til Skibet. Det lykkedes imidlertid Mandskabet at komme i Baadene og faa dem fri af Skibet, hvorefter de blev taget paa Slæb af Motorbaadene og bragt til et Fiskerleje.

»Gertrud Rask« blev af Søen sat ind paa Kysten og forliste totalt.

S/S »Helga«

Endvidere afholdtes der Søforhør angaaende *J. Lauritzens* Dampner »Helga«, der er forlist efter en Kollision ved New York.

Prokurist *W. Pærregaard* oplyste, at »Helga« den 16. Februar 1941 blev beslaglagt af Myndighederne i Chile, og Besætningen blev af Militæret beordret i Land. Nu har man faaet Meddelelse om, at Skibet den 27. September i Fjor er forlist efter en Kollision med et andet Skib i Nærheden af New York. Saa vidt det er Rederiet bekendt var der ikke danske Folk ombord. Yderligere Oplysninger har Rederiet ikke modtaget.

PERSONALIA**70 Aar**

Tidligere manglearrigt Bestyrelsesmedlem i Den almindelige danske Skibsførerforening, Kaptajn *E. K. Wielandt*, der tidligere var Skibsfører i Dampskibsselskabet Norden, fylder paa Søndag — den 14. Oktober — 70 Aar.

*

Paa Tirsdag — den 16. Oktober — fylder tidligere Skibsfører i *Em. Z. Sviters* Bjergningsentreprise, Kaptajn *P. R. Ungerskov*, 70 Aar. Kaptajn Ungerskov gik i Land i 1921 og virkede indtil 1936 som Bjergningsinspektør. Kaptajnen er bosiddende i Frederikshavn.

*

Skibsfører *Frederik Stage*, der gik i Land for et Aar siden og sidst førte den nu forliste Skonnert *Fortuna*, fylder i Dag — den 12. Oktober — 70 Aar.

Søværnet

Maskinmester af 2. Grad i Søværnet *Hans Ole William Larsen*, R. af D., er blevet meddelt Afsked i Nande paa Grund af Alder fra Udgangen af December d. A. at regne med Pension efter Tjenestemandsløven.

*

Undermaskinmester af 2. Grad uden for Nummer i Søværnet *Anker Børge Olesen* er indtraadt i Nummer fra den 1. d. M. at regne.

Artillerimekaniker-Kvartermester af 1. Grad *Jens Peter Kjeld Jensen*, Dbmd., er der meddelt Afsked paa Grund af Alder fra Udgangen af December d. A. at regne med Pension efter Tjenestemandsløven.

Translatør, Lektor *Johan Joseph Siegler* og Translatør, Ingeniør *Viggo Lund* fratræder ved Udgangen af indeværende Aar Stillingen som Lærere ved Søofficersskolen.

Maskinmester af 2. Grad *Hans Ole William Larsen*, R. af D., er ansat som Maskinmester af 2. Grad i Søværnets Reserve fra 1. Januar n. A. at regne.

Artillerimekaniker-Kvartermester af 1. Grad *Jens Peter Kjeld Jensen*, Dbmd., er udnævnt til Materielmester af 2. Grad i Søværnets Reserve fra den 1. Januar n. A. at regne.

Fyr- og Vugervæsenet

Marineministeriet har ansat Magasininformant i Fyr- og Vugervæsenet *Svend Orla Hagerup Andersen* som Fyrassistent fra 1. Oktober 1945.

*

Fyrassistent *Kristian Hermansen*, Skagens Fyr, er udnævnt til Fyrmester af 3. Grad med Tjeneste ved Hyllekrog Fyr.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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. — Spildedamp-turbiner. — Stirling Vandrørskedler.
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4
København



Telegr.-Adr.: »Marlusone«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

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

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 11. Oktober 1945.

Nr. 42.

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

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for danske 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 retvinklede, 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: Rutemeddelelse Nr. 4.

I. Østersøen.

1903. Danmark. Rødvig Havn. Fyr tændt.

Position. c. 55° 15' N. 12° 22' 7 E.

Detaller. Rødvig Havn Fyr paa W.-Molens Hoved er tændt.

1904. Sverige. Sejlløbet Landsort—Sävösund. Asenskallens N. grund. Midlertidigt udlagt Lystønde inddraget.

Position. 58° 47' 08" N. 17° 42' 14" E.

Detaller. Asenskallens N. grund Lystønde, der midlertidigt var udlagt paa ovennævnte Plads, er inddraget.

(U. f. s. Nr. 42/2739. Stockholm 1945.)

1905. (T). Sverige. Stockholms Skærgaard. Almagrundet. Lys- og Fløjtetønde midlertidigt udlagt.

Position. 59° 09' 20" N. 19° 08' 34" E.

Detaller. Paa Almagrundet Fyrskibs Plads er midlertidigt udlagt en sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s., Blink 1 s., Mørke 4 s.

(U. f. s. Nr. 42/2737. Stockholm 1945.)

1906. Sverige. Stockholms Skærgaard. Norrtäljeviken. Grund. Advarsel.

Position. 59° 46' 44" N. 18° 56' 42" E.

Detaller. En Grund med en Dybde af 5,5 m er fundet paa ovennævnte Plads ved Sejlløbet. For Grunden bliver afmærket, bør Sejlløbet ikke besejles af Skibe med større Dybgaende end 5 m.

(U. f. s. Nr. 42/2736. Stockholm 1945.)

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

1907. Danmark. Sundet S-lige Del. Spærring fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/141 og Nr. Nr. 40/1788 1945.

Position. Drogden Fyr: c. 55° 32',2 N. 12° 42',9 E.

Detaller. Netspærringen mellem Drogden Fyr og Bredegrund er nu ogsaa blevet fjernet.

1908. Danmark. Sundet. Drogden Fyr SSW. Skibsfartshindring rapporteret.

Position. c. 55° 27',2 N. 12° 39',1 E., c. 5½ Sm 203° fra Drogden Fyr.

Detaller. En mastelignende Genstand, der ragede c. 2 m op over Vandet, er den 8. Oktober

Kl. 0600 observeret c. ½ Sm NNE. for Punkt 1 i Rute 32.

1909. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 58' (21") N. 11° 5' (39") E.

Detaller. Dybden i Sejlløbet i *Ny Farvand* er midlertidigt aftaget til c. 3,8 m.

1910. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Sund. Nykøbing paa Falster. Fyr flyttet. Fyr tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 26/1074 1945, Punkt A.

Position. 54° 45' (56") N. 11° 52' (10") E.

Detaller. 1. *Nykøbing F. Havn* Bagfyr er flyttet til ovennævnte Position og anbragt paa W.-Gavlen af en Magasinbygning, c. 165 m 145° fra Forfyret. Flammens Højde: 9 m.

2. *Nykøbing F. Havn* Ledefyr er atter tændt.

Kort Nr. 163 og 160.

Publikationer. Havnelods, Side 161. Fyr.-Fort. Nr. 730 a og b.

1911. Danmark. Farvandet S. for Fyn. Klørdyb S. Sømærke genudlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 41/1852 1945 udgaar.

Position. c. 54° 50',6 N. 10° 33',1 E.

Detaller. Klørdyb S. rød- og hvidstribede Klokketønde med 1 Ballon er atter udlagt paa Plads.

1912. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1126 1945 udgaar.

Position. c. 54° 51' N. 10° 33' E.

Detaller. Ved Kontrolmaalingen den 4. Oktober 1945 af det nye Sejlløb i Klørdyb fandtes Dybden ikke at være under 2,8 m.

1913. Danmark. Lille-Bælt. Aarøsund Havn. Dybde atter normal.

Tidligere E. f. S. Nr. 8/604 1945 udgaar.

Position. c. 55° 15',8 N. 9° 42',9 E.

Detaller. Dybden i *Aarøsund* Havn er atter normal, indtil 2,5 m.

1914. Danmark. Lille-Bælt. Ærø SW.-Kyst. Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 20/911 1945.

Position. c. 54° 53',5 N. 10° 15',7 E., c. 1,8 Sm 265° fra *Bregninge* Kirke.

Detaller. Vraget af en *tyisk* Undervandsbaad er fundet paa ovennævnte Plads. Mindste Dybde over Vraget er 16 m.

Vraget er utvivlsomt identisk med det i E. f. S. Nr. 20/911 1945 nævnte Vrag.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1915. (T). Danmark. Kattegat. Lysegrund Fyr midlertidigt slukket.

Position. c. 56° 18',2 N. 11° 48',0 E.

Detaller. Lysegrund Fyr er midlertidigt slukket. Det vil snarest atter blive tændt.

1916. Danmark. Kattegat S.-lige Del. Sejerø Fyr N. t. W. Vrag afmærket.

Position. c. 56° 01',5 N. 11° 03',2 E., c. 6½ Sm 351° fra Sejerø Fyr.

Detaller. Vraget af et tysk Fiskerfartøj, der er sunket i 18,5 m Vand paa ovennævnte

Plads, c. ½ Sm NW. for Rute 28, er afmærket med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt c. 50 m E. t. N. for Vraget. En Mast rager c. ½ m op over Vandet.

1917. (T). Danmark. Kattegat S.-lige Del. Røsnæs Fyr N. t. E. Vragafmærkning i Uorden.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/486 1945.

Position. 55° 48' 08" N. 10° 53' 57" E., c. 3,6 Sm 14° fra Røsnæs Fyr.

Detaller. Den elektriske Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, og som er anbragt paa Masten af Vraget *Kaiser* paa ovennævnte Plads, er slukket.

1918. (T). Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.

Position. c. 56° 09',5 N. 10° 13',5 E.

Detaller. Taagesignalet med elektrisk Gongong ved *Bassin II* Fyr, paa Hovedet af *Mellemarmens* N.-Mole i Aarhus Havn, er midlertidigt ude af Virksomhed.

1919. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1623 1945.

Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.

Detaller. I Tyborøn Kanal var Vandstanden den 6. Oktober 1945 ved Middelhøjvande:

Paa *Havrevolen*: 6,0 m, i *Svaneholm* Fyrlinie: 5,5 m, i *Sælhundeholm* Løb: 3,9 m, i *Gaaseholm* Løb: 2,0 m, i *Svaneholm* Løb: 1,2 m og i *Kobberø* Løb: 2,5 m.

Der er saaledes for Tiden 6,0 m Dybde fra Søen til Ankerplads ved Tyborøn Havn og 3,9 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

1920. Sverige. Kattegat. Göteborgs Skærgaard. Nyt Fyr tændt. Fast Sømærke fjernet.

Position. 57° 41' 00" N. 11° 45' 06" E.

Detaller. 1. Paa Skæret *Skäddan* (WNW. for *Skalkorgarna* Fyr) er tændt et nyt Fyr, *Skäddan* Fyr, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m. Flammens Højde: 5 m.

2. Det faste Sømærke paa *Skäddan* er fjernet.

(U. f. s. Nr. 42/2744. Stockholm 1945.)

1921. (P). Sverige. Kattegat. Pater Noster Fyr. Taagesignal forandres.

Tidspunkt. 15. Oktober 1945.

Position. c. 57° 54' N. 11° 28' E.

Detaller. Taagesignalet med Knaldsignalapparat vil blive ombyttet med Tyfon, hvormed der under Taage vil blive afgivet 1 lang og 1 kort Tone hver 120^s, Tone 7^s, Pause 3^s, Tone 2^s, Pause 108^s.

Reserve: Knaldsignal, To-Knald hver 10^s.

Kort Nr. 101, 100 og 92.

Publikationer. Danske Lods II, Side 199.

(U. f. s. Nr. 42/2745. Stockholm 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1922. England. Themsens Munding. South Edinburgh Channel. Grund udvidet.

Position. South Shingles Baake: c. $51^{\circ} 30' 00''$ N. $1^{\circ} 15' 30''$ E.

Detaller. Shingles Patch Grund har udvidet sig længere mod S., saaledes at 7,3 m (4-fathom)

Kurven nu gaar gennem følgende Punkter, bestemt ved Afstand og Retning fra ovennævnte Baake:

- a. 2,16 Sm 18° .
- b. 1,9 - 25° .
- c. 1,92 - 30° .
- d. 2,1 - 32° .

9,1 m (5-fathom) Kurven gaar gennem følgende Punkter, ligeledes bestemt ved Afstand og Retning fra South Shingles Baake:

- e. 2,2 Sm 11° .
- f. 1,9 - 19° .
- g. 1,86 - 27° .
- h. 1,9 - $33\frac{1}{2}^{\circ}$.
- i. 2,04 - 32° .

(N. t. M. Nr. 38/2853. London 1945.)

1923. England. Themsen. Lower Hope Reach. Farligt Omraade. Lystønde udlagt.

Positioner. 1. Lower Hope Point Forbaake: c. $51^{\circ} 28' 55''$ N. $0^{\circ} 28' 10''$ E.

2. Position a: 1408 m 300° fra ovennævnte Baake.

Detaller. 1. Inden for et Omraade, begrænset af nedennævnte Linier 1—4, findes Vrag, hvorfor Omraadet er farligt for Sejlads:

- 1. Fra Position a 286 m i Retning 291° til Position b.
- 2. fra b 283 m i Retning 191° til Position c.,
- 3. fra c. 286 m i Retning 111° til Position d. og
- 4. fra d. i Retning 11° til a.

2. En grønmalet Lystønde med cylindrisk Topbetegnelse, der viser grønt Lys med En-Formørkelser, er udlagt paa ovennævnte Position a.

(N. t. M. Nr. 38/2815. London 1945.)

1924. England. Humber. Lystøndes Position.

Position. Goxhäll Marsh høje Skorsten: c. $53^{\circ} 42' 40''$ N. $0^{\circ} 19' 40''$ W.

Detaller. W. Deposit Lystønde ligger 1,01 Sm 32° fra ovennævnte Skorsten, 0,1 Sm S. for den tidligere opgivne Plads.

(N. t. M. Nr. 38/2769. London 1945.)

(Se Tillæg.)

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

1925. Frankrig. Boulogne. Lystønde udlagt.

Position. c. $50^{\circ} 44' 30''$ N. $1^{\circ} 33' 00''$ E.

Detaller. En sortmalet Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s, er udlagt paa N.-Grænsen af Ankerpladsen.

(A. a. N. Nr. 2105. Paris 1945.)

1926. Frankrig. Boulogne. Fyr forandret.

Position. Yderenden af Digue Carnot: c. $50^{\circ} 44',5$ N. $1^{\circ} 34',1$ E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads er forandret og viser nu hvidt Lys med 3 Formørkelser hver 15^s, Lys 1,5^s, Mørke 1,5^s, Lys 1,5^s, Mørke 4,5^s, Lys 1,5^s, Mørke 4,5^s. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 8 Sm.

(A. a. N. Nr. 2106. Paris 1945.)

1927. Frankrig. Dieppe. Ankerplads.

Position. Fyret paa E-lige Havnemole: c. $49^{\circ} 56',2$ N. $1^{\circ} 05'$ E.

Detailler. 1. Skibe, der ankrer udfor *Dieppe*, bør ankre i et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter, angivne ved Afstand og Retning fra ovennævnte Fyr.

- a. 1 Sm 316° .
- b. 2,8 - 329° .
- c. 4,1 - 293° .
- d. 3 - 264° .

2. Der er Lodstvang ved Anløbning af *Dieppe*. Naar Skib ventes, holder Lodsen sig paa ovennævnte Ankerplads. Paa Grund af Strømmens Styrke og Yderhavnsens Tilsanding, bør Sejladsen ind og ud af Havnen kun foregaa i de to Timer, som gaar forud for eller følger efter Højvande.

(A. a. N. Nr. 2107. Paris 1945.)

1928. Frankrig. Fécamp. Ankerplads.

Position. Se nedenfor.

Detailler. Ankerpladsen udfor *Fécamp*, hvor Skibe kan afvente Lods, er begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. $49^{\circ} 46' 00''$ N. $0^{\circ} 20' 00''$ E.
- b. $49^{\circ} 45' 30''$ N. $0^{\circ} 20' 42''$ E.
- c. $49^{\circ} 46' 36''$ N. $0^{\circ} 21' 00''$ E.
- d. $49^{\circ} 46' 10''$ N. $0^{\circ} 21' 42''$ E.

Lodserne opholder sig i Land, men gaar ud til Skibene, naar disse ankommer til Ankerpladsen og sætter Signal efter Lods i Henhold til de internationale Regler.

(A. a. N. Nr. 2108. Paris 1945.)

1929. Frankrig. Le Havre. Afmærkning forandret. Farligt Omraade.

Position. (a) Tønde *A 1*: $49^{\circ} 29' 34''$ N. $0^{\circ} 00' 27''$ E.

(b) Lystønde *Sud*: $49^{\circ} 28' 54''$ N. $0^{\circ} 00' 26''$ E.

(c) Lystønde *Ouest*: $49^{\circ} 29' 33''$ N. $0^{\circ} 00' 06''$ W.

(d) Tønde *Est*: $49^{\circ} 29' 27''$ N. $0^{\circ} 00' 58''$ E.

Detailler. Et Omraade, der er farligt for Sejlads paa Grund af Vrag, er afmærket mod N. af en Tønde *A 1* (Position a), mod S. af en grønmalet Lystønde, der viser grønt To-Blink hver 10^s . (Position b), mod W. af en grønmalet Lystønde, der viser grønt Tre-Blink hver 10^s . (Position c) og mod E. af en grønmalet Tønde.

(A. a. N. Nr. 2109. Paris 1945.)

1930. Frankrig. Rade de la Hougue. Vrag.

Position. $49^{\circ} 31' 35''$ N. $1^{\circ} 11' 55''$ W.

Diverse. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads. Mindste Dybde over Vraget er 18 m.

(A. a. N. Nr. 2051. Paris 1945.)

1931. Frankrig. Cherbourg. Lystønde udlagt.

Position. c. $49^{\circ} 39',5$ N. $1^{\circ} 36',6$ W.

Detailler. En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5^s , er udlagt ved W.-Enden af *La jetée des Flamands*.

(A. a. N. Nr. 2112. Paris 1945.)

1932. Frankrig. Saint-Malo. Afmærkning forandret.

Position. c. $48^{\circ} 40',8$ N. $2^{\circ} 05',3$ W.

Detailler. Den paa ovennævnte Plads udlagte Klokketønde er ombyttet med en almindelig Tønde.

(A. a. N. Nr. 2114. Paris 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1933. Frankrig. Brest. Skibsfartshindringer i Indløbet til Inderreden.

Position. E.-lige Fyr paa S.-lige Havnemole: c. 48° 22',1 N. 4° 29',5 W.

Detaller. 1. Vraget af Trawleren i W.-lige Del af Indløbet er fjernet.

2. SE.-Enden af Vraget, der muligvis er en Dokport, og som ligger i W.-lige Del af Indløbet 120° fra ovennævnte Fyr, er afmærket med en Stage.

3. Agterenden af Vraget af en Tankdamper, beliggende i E.-lige Del af Indløbet er afmærket med en lille, rødmalet Spidstønde.

4. Indsejlskursen til Inderreden er 321½°.

(A. a. N. Nr. 2115. Paris 1945.)

1934. Frankrig. Lorient. Forbudt Omraade for Sejlads og Fiskeri. Farligt Omraade.

1. *Position.* Tønde LA: 47° 36' 32" N. 3° 38' 53" W.

Detaller. I følgende Omraader er Sejlads og Fiskeri forbudt:

a. Et Bælte af 1 Sømil's Bredde, der strækker sig W. eller N. for Tøndesrækken, som gaar fra Tønden LA til *Truies* Taarnbaake.

b. Omraadet, der mod S. begrænses af Linien mellem *Pointe de Kerpape*, *Les Errants*, *Pointe de Gâvre*, mod N. af Linien: *Pointe de Kernével*—*Citadelle de Port-Louis* og mod E. af Meridianen gennem *L'île aux Souris* (3° 21' 30" W).

2. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Følgende Omraader er farlige for Sejladsen paa Grund af Miner:

a. Omraadet, der begrænses mod E. og N. af Kysten, mod S. af Breddeparallellen gennem *Fort Penthièvre* (47° 32' 40" N.) og mod W. af Meridianen gennem *les Glénans*.

b. *Quiberon* Bugten W. for Meridianen gennem *Les Grands Cardinaux* (2° 50' W.).

c. Omraadet S. for *Hoëdick* og Farvandet mellem *Les Grands Cardinaux* og *Le Four*.

d. Omraadet ud mod det aabne Hav W. for Meridianen gennem *La pointe des Chats* paa *Øen Croix* (3° 25' W.) og ud til 200 m Kurven.

(A. a. N. Nr. 2119. Paris 1945.)

1935. Frankrig. Lorient. Sejladsforskrift.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Fra Pladsen 47° 22' N. 4° 00' W. skal Handelsskibe bestemte til *Lorient* sætte Kursen direkte mod det yderste af den gravede Rende.

Indsejling i Havnen kan kun foregaa om Dagen. Skibe skal anmelde deres Ankomst pr. Radio til *Marine Lorient* 24 Timer før de anduver Yderenden af den gravede Rende, hvor Lodsens vil gaa om Bord.

(A. a. N. Nr. 2120. Paris 1945.)

1936. Frankrig. Gironde. Pointe de Grave. Fyr forandret.

Position. c. 45° 34',1 N. 1° 04',0 W.

Detaller. Bagfyret paa *Pointe de Grave* paa ovennævnte Plads er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelse hver 5^s, Lys 4^s, Mørke 1^s. Synsvidde: 17 Sm. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 330° til 233°,5. 3. Hvidt i Pej. fra 303° til 312°.

2. Rødt i — - 233°,5 - 303°. 4. Grønt i — - 312° - 330°.

(A. a. N. Nr. 2132. Paris 1945.)

1937. Marokko. Casablanca. Forbudte Omraader for Sejlads, Ankring og Fiskeri med Slæbevaad.

1. *Positioner.* a. 33° 49' 45" N. 7° 30' 00" W.

b. 33° 52' 30" N. 7° 30' 00" W.

c. 33° 51' 35" N. 7° 33' 40" W.

d. 33° 46' 25" N. 7° 41' 24" W.

e. 33° 43' 10" N. 7° 38' 45" W.

f. 33° 47' 20" N. 7° 30' 40" W.

Detailler. Scjlad i et Omraade begrænset af en Linie gennem ovennævnte Punkter er farlig og forbudt.

2. *Positioner.* Zone 1. a. 33° 48' 46" N. 7° 11' 00" W.
 b. 33° 53' 40" N. 7° 15' 40" W.
 c. 33° 54' 00" N. 7° 16' 00" W.
 d. 33° 54' 10" N. 7° 24' 30" W.
 e. 33° 52' 30" N. 7° 30' 00" W.
 f. 33° 49' 45" N. 7° 30' 00" W.
 g. 33° 51' 10" N. 7° 24' 20" W.
 h. 33° 49' 30" N. 7° 21' 00" W.
 i. 33° 47' 12" N. 7° 16' 10" W.
 Zone 2. k. 33° 47' 20" N. 7° 30' 40" W.
 l. 33° 44' 25" N. 7° 25' 35" W.
 m. 33° 45' 30" N. 7° 24' 00" W.
 n. 33° 49' 30" N. 7° 30' 52" W.
 Zone 3. o. 33° 43' 15" N. 7° 45' 45" W.
 p. 33° 38' 25" N. 7° 40' 50" W.
 q. 33° 36' 10" N. 7° 48' 00" W.

Detailler. Ankring og Fiskeri med Slæbevod (Trawling) er forbudt i ovennævnte Zoner, der begrænses af Linier gennem Punkterne a—i, k—n o o—q. Der er i Omraadet strøget til 15 m Dybde.

(A. a. N. Nr. 2146. Paris 1945.)

1938. U. S. A. Massachusetts. Gloucester Harbour. Vrag. Lystønde udlagt.

Position. c. 42° 35' 33" N. 70° 40' 26" W.

Detailler. En Lystønde, der er malet med røde og sorte, vandrette Striber, er udlagt paa ovennævnte Plads, 1221 m 212° fra *Tenpound Island* Fyr i 10,0 m Vand. Lystønden, som ligger tæt ved et Vrag, viser rødt Hurtigblink.

(N. t. M. Nr. 35/4014. Washington 1945.)

1939. U. S. A. Massachusetts. Boston Harbour Anduvning. Oplysning om Radiofyr.

Position. c. 42° 21' 24" N. 70° 43' 12" W.

Detailler. Radiofyret paa *Boston* Fyrskib har Radiofrekvens 302 kc/s. Signalet er 2 Streger og 2 Prikker (— — • •) og udsendes i klart Vejr den anden og femte 10^m Periode i hver Time. I Taage og usigtbart Vejr sendes Signalet uafbrudt og samtidigt med Taagesignalet til Afstandsbedømmelse.

(N. t. M. Nr. 35/4015. Washington 1945.)

1940. U. S. A. Massachusetts. Boston Harbour. Undervandshindring. Sten fundet.

1. *Position.* Se nedenfor.

Detailler. En Undervandshindring, sandsynligvis et Vrag, findes i *Mystic River*, 868 m 248° fra Tanken ved *Naval Hospital*. Dybden over Hindringen er 6,7 m.

2. *Position.* 42° 23' 06" N. 70° 57' 16" W.

Detailler. En Sten, over hvilken Dybden ved Middel-Lavvande er 3,0 m, er fundet ud for *Grovers Cliff, Winthrop Highlands*, paa ovennævnte Plads.

. Rundt om Stenen er Dybden 6,7—7,6 m.

(N. t. M. Nr. 35/4016. Washington 1945.)

1941. U. S. A. Massachusetts. Vineyard Sound. Oplysning om Radiofyr.

Position. c. 41° 22' 48" N. 71° 00' 00" W.

Detailler. Radiofyret paa *Vineyard Sound* Fyrskib har Radiofrekvens 302 kc/s. Signalet er 1 Prik og 2 Streger (• — —) og udsendes i klart Vejr den anden og femte 10^m Periode i hver Time. I Taage og usigtbart Vejr sendes Signalet uafbrudt og samtidigt med Taagesignalet til Afstandsbedømmelse.

(N. t. M. Nr. 35/4017. Washington 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1942. Frankrig. Port de Saint Tropez. Fyr ødelagt. Midlertidigt Fyr tændt. Vrag.

1. *Positioner.* a. Fyret paa N.-lige Molehoved: c. 43° 16,4 N. 6° 38',2 E.
 b. Fyret paa Skibsværftets Havnehoved: c. 43° 16',3 N. 6° 38',2 E.
Detaller. Ovennævnte to Fyr er ødelagt, og sidstnævnte er midlertidigt erstattet af et Fyr paa en Træmast.
2. *Position.* Se nedenfor.
Detaller. a. To Vrag er sunket paa tværs af Indsejlingsløbet til *Port de Saint Tropez*. Det ene ligger c. 40 m NNE. for det S.-lige Fyr. Dybden over Vraget er 2,7 m. Det andet ligger c. 40 m NNW. for samme Fyr. Paa Grund af disse Vrag kan Skibe, der stikker mere end 2,5 m, ikke besejle Havnen.
 b. Et Vrag er sunket ved N.-lige Kaj. Nogle smaa Vrag er sunket i Havnens NE.-lige Hjørne.
 c. Tre Vrag er sunket i SW.-lige Del af Havnen.

(A. a. N. Nr. 32/2059. Paris 1945.)

1943. Alger. Port de Bougie. Fyr forandret.

Position. Fyret paa S.-Molen ved W.-lige Side af Indsejlingen til Forhavnen: c. 36° 44' N. 5° 06' E.

Detaller. Fyret viser nu rødt Lys med To-Formørkelser hver 6^s.

(A. a. N. Nr. 2060. Paris 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

1944. Bestemmelser vedrørende Udlevering af Sejl-anvisninger.

Tidligere E. f. S. Nr. 28/1140, 32/1292 og 39/1774 1945 udgaar.

Detaller. Udlevering af Sejl-anvisninger finder indtil videre Sted i *danske* Havne efter nedenstaaende Regler.

I. Danske Sejl-anvisninger.

Skibe, som afgaar fra *dansk* Havn til *danske, norske og svenske* Havne inden for Linien *Skagen—Kristiansand* (begge Havne inclusive), skal indhente *danske* Sejl-anvisninger, der udleveres af den civile Havnemyndighed (Havnekapitajn, Havnemester, Havnefoged), jfr. Handelsministeriets Bekendtgørelse af 22. September 1945.

II. Internationale Sejl-anvisninger.

1. Skibe, som afgaar fra *dansk* Havn direkte til Havne uden for Linien *Skagen—Kristiansand*, samt Skibe, bestemt for andre end *danske og svenske Østersøhavne*, skal indhente internationale Sejl-anvisninger hos *danske* Havnemyndigheder, der udleverer Sejl-anvisninger til alle Havne fra den *russiske Ishavskyst* til *Gibraltarstrædet* (*Gibraltar* dog undtaget) samt til Havne i *Nord- og Sydamerika*.
2. For Skibe, som uden at anløbe *dansk* Havn befinder sig paa Rejse fra *Østersøen* til Havne uden for Linien *Skagen—Kristiansand*, gælder følgende Anvisninger:

International Sejl-anvisning indhentes ved Passage af *København* eller *Korsør*.

Skibe, som ønsker Sejl-anvisning, skal ved Passage af nedenstaaende Signalstationer vise følgende 3 Signaler:

- a) Eget Kendingsignal,
 b) Signalet: *K. I. P.*,
 c) Det internationale Signal for Bestemmelsehavnen, hvortil Sejl-anvisninger ønskes udstedt.

Om Natten afgives Signalerne med Morselampe.

I Sundet:

Drogden Fyr 55° 32',2 N. 12° 42',9 E.

I Store-Bælt:

Omo Fyr 55° 09',6 N. 11° 08',3 E.

Ved Passage af henholdsvis *København* og *Korsør* skal Skibene stoppe (eventuelt ankere) paa Reden, hvorefter de ønskede Sejl-anvisninger for den fortsatte Rejse vil blive bragt om Bord i Skibet.

3. For Skibe, som uden at anløbe *dansk* Havn befinder sig paa Rejse fra Havne uden for Linien *Skagen—Kristiansand* til Havne i *Østersøen*, gælder følgende:
International Sejlanvisning indhentes ved Passage af *København* eller *Korsør*.
Skibe, som ønsker Sejlanvisning, skal ved Passage af nedenstaaende Signalstationer vise følgende 3 Signaler:
- Eget Kendingssignal,
 - Signalet *K. I. P.*,
 - Internationalt Signal for Bestemmelseshavnen, hvortil Sejlanvisning ønskes udstedt.

Om Natten afgives Signalerne med Morselampe.

I *Sundet*:

Kronborg Signalstation 56° 02',4 N. 12° 37',6 E.

I *Store-Bælt*:

Rosnæs Fyr 55° 44',6 N. 10° 52',4 E.

Ved Passage af henholdsvis *København* og *Korsør* skal Skibe stoppe (eventuelt ankre) paa Reden, hvorefter de ønskede Sejlanvisninger for den fortsatte Rejse vil blive bragt om Bord i Skibet.

(Marineministeriet, den 6. Oktobert 1945.)

1945. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i Bekendtgørelse Nr. 501 af 30. December 1939 angaaende Skibes Nationalitetsmærker.

Detaller. Under den 25. September 1945 har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer (Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930) og kgl. Anordning om Skibes Nationalitetsmærker af 20. Oktober 1939 med senere Ændringer (Anordning af 24. September 1945) bekendtgøres herved efter Samraad med Marineministeriet følgende:

§ 1.

I Bekendtgørelse Nr. 501 af 30. December 1939 angaaende Skibes Nationalitetsmærker ophæves Bestemmelsen i § 2, Stk. 1, om Pligten for ethvert *dansk* Skib til at have paamalet Nationalflag og Ordet *Danmark* paa hver Skibsside samt til paa et fra Luften synligt Sted at vise et *dansk* Nationalflag eller have et saadant paamalet.
Endvidere ophæves Bestemmelsen i § 5, Stk. 2.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

1946. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af Bekendtgørelse Nr. 476 af 28. November 1942 angaaende Mærkning af Fiskefartøjer i Nordsøen.

Detaller. Under den 25. September 1945 har Ministeriet for Handel, Industri og Søfart udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af § 6 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer (Lovbekendtgørelse Nr. 176 af 15. April 1930) og kgl. Anordning om Skibes Nationalitetsmærker af 21. Februar 1940 med senere Ændringer (Anordning af 24. September 1945) fastsætter Ministeriet for Handel, Industri og Søfart efter Samraad med Marineministeriet og Ministeriet for Løndbrug og Fiskeri herved følgende:

§ 1.

Bekendtgørelse Nr. 476 af 28. November 1942 angaaende Mærkning af Fiskefartøjer i *Nordsøen* ophæves.

§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

1947. Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det britiske Admiralitet.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1617 og 39/1775 1945 udgaar.

Uagtet Fjendtlighederne mellem *de forenede Nationer* og *Tyskland* nu er afsluttet, vil der fremdeles kunne findes Miner i *Nordlige Ishav, Nordsøen, Østersøen, NE.-Atlantehavet, Middelhavet og Sorte Hav* paa følgende Steder:

a) *Danmarksstrædet.*

Inden for Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

1. 4 Sm 270° fra *Straumnes Fyr.* (c. 66° 26' N. 23° 08' W.).
2. 66° 40' N. 25° 00' W.
3. 67° 30' N. 25° 00' W.
4. 67° 30' N. 22° 30' W.
5. 66° 32' N. 22° 30' W.

Fra Punkt 5 til Punkt 1 begrænses Omraadet af en Linie, der gaar i 4 Sm Afstand fra den *islandske NW.-Kyst.*

b) Mellem *North Rona* (c. 59° 07',2 N. 5° 49',9 W.) og *Island.*

Inden for Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

1. *Bjarnarøy Fyr* (c. 65° 47' N. 14° 19' W.).
2. 65° 50' N. 12° 40' W.
3. 62° 18' N. 5° 45' W.
4. 59° 07' N. 5° 00' W.
5. 59° 07' N. 7° 10' W.
6. 60° 15' N. 9° 40' W.
7. 60° 49' N. 9° 40' W.
8. 63° 10' N. 13° 20' W.
9. *Kambanes Fyr* (c. 64° 48' N. 13° 51' W.).

Passage gennem dette Omraade er tilladt mellem Breddeparallerne 62° 18' N. og 61° 45' via *Skopen Fjord (Færøerne)* og langs E.-Kysten af *Island W.* for en Linie, der gaar gennem følgende Punkter:

- a) 64° 15' N. 13° 40' W.
- b) 64° 30' N. 13° 00' W.
- c) 65° 49' N. 13° 20' W.

c) *Nordsøen og Nordlige Ishav.*

Et 50 Sm bredt Bælte uden for den *norske og finske Kyst* med nærliggende Øer N. for Breddeparallellen 61° N. og indtil den *russisk-finske Grænse.*

d) *Biscayiske Bugt, Britiske Øer, Nordsøen og Østersøen.*

1. Inden for Omraadet, der mod N. begrænses af Breddeparallellen 59° 07' og mod W. af en Linie gennem nedennævnte Punkter:

1. 59° 07' 00" N. 7° 10' 00" W.
2. 57° 00' 00" N. 10° 00' 00" W.
3. 51° 00' 00" N. 10° 00' 00" W.
4. 51° 00' 00" N. 8° 30' 00" W.
5. 50° 15' 00" N. 8° 30' 00" W.
6. 50° 40' 00" N. 7° 00' 00" W.
7. 50° 22' 30" N. 5° 34' 00" W.
8. 50° 04' 00" N. 5° 54' 00" W.
9. 49° 40' 00" N. 5° 39' 00" W.
10. 49° 43' 00" N. 5° 13' 00" W.
11. 47° 48' 00" N. 5° 13' 00" W.
12. 46° 40' 00" N. 3° 28' 00" W.
13. 46° 00' 00" N. 2° 54' 00" W.
14. 45° 54' 00" N. 1° 49' 00" W.
15. 45° 40' 00" N. 1° 50' 00" W.
16. 45° 15' 00" N. 2° 15' 00" W.
17. 44° 48' 00" N. 1° 54' 00" W.
18. 43° 45' 00" N. 2° 05' 00" W.

19. Fra Punkt 18 gaar Linien i Retning 180° til Grænsen for det *spanske Territorialfarvand.*

Mod E. begrænses Omraadet af Meridianen $5^{\circ} 00' W.$ fra Breddeparallelle $59^{\circ} 07' N.$ og sydpaa til *Cape Wrath*, dernæst af *Skotlands, Englands, Wales* og *Frankrigs* Kyster og i den *Engelske Kanal* af Linien, der forbinder *South Foreland* og *Cap Griz Nez*. *Irsk* Territorialfarvand omfattes ikke af Omraadet.

a) Inden for ovennævnte Omraade, undtagen i de Omraader, der er anført nedenfor i Punkt b, er Sejladsen uindskrænket W. for en Linie gennem følgende Punkter:

1. $59^{\circ} 07' N. 7^{\circ} 10' W.$
2. $59^{\circ} 07' N. 5^{\circ} 00' W.$
3. *Cape Wrath*, derefter *Skotlands* og *Englands W.-Kyst, Wales Kyst* og *Englands W.-* og *S.-Kyst* indtil
4. *Portland Bill*.
5. Positionen 16 Sm 180° fra *Portland Bill*.
6. $49^{\circ} 00' N. 5^{\circ} 13' W.$

b) Følgende Omraader er stadig farlige:

Hebriderne. En Cirkel med Centrum i Pladsen $58^{\circ} 14' N. 7^{\circ} 11' W.$ og med 8 Sm's Radius.

St. Georges Channel. Et Omraade inden for en Linie gennem Punkterne:

1. $51^{\circ} 04' 12'' N. 4^{\circ} 40' 12'' W.$
2. $51^{\circ} 36' 00'' N. 6^{\circ} 14' 00'' W.$
3. $51^{\circ} 47' 48'' N. 6^{\circ} 14' 30'' W.$
4. $51^{\circ} 30' 00'' N. 7^{\circ} 24' 30'' W.$
5. $51^{\circ} 00' 00'' N. 7^{\circ} 14' 00'' W.$
6. $50^{\circ} 35' 12'' N. 5^{\circ} 12' 36'' W.$

Bristol Channel. E. for Meridianen $3^{\circ} 17' 45'' W.$

2. Farvandet ud for *Skotlands E.-Kyst* inden for en Linie gennem følgende Punkter:

1. $58^{\circ} 40' N. 1^{\circ} 45' W.$
2. $58^{\circ} 40' N. 1^{\circ} 10' W.$
3. $57^{\circ} 30' N. 0^{\circ} 25' W.$
4. $57^{\circ} 10' N. 0^{\circ} 45' W.$
5. $57^{\circ} 15' N. 1^{\circ} 20' W.$
6. $57^{\circ} 45' N. 1^{\circ} 05' W.$
7. $58^{\circ} 20' N. 1^{\circ} 45' W.$

3. Farvandet ud for *Englands NE.-Kyst* inden for en Linie gennem følgende Punkter:

1. $56^{\circ} 07' N. 2^{\circ} 00' W.$
2. $56^{\circ} 33' N. 1^{\circ} 30' W.$
3. $56^{\circ} 33' N. 1^{\circ} 09' W.$
4. $56^{\circ} 10' N. 1^{\circ} 09' W.$
5. $55^{\circ} 45' N. 0^{\circ} 27' W.$
6. $54^{\circ} 46' N. 0^{\circ} 35' E.$
7. $54^{\circ} 33' N. 0^{\circ} 27' E.$
8. $55^{\circ} 10' N. 0^{\circ} 22' W.$
9. $55^{\circ} 10' N. 0^{\circ} 40' W.$
10. $56^{\circ} 00' N. 1^{\circ} 35' W.$
11. $56^{\circ} 00' N. 1^{\circ} 46' W.$

4. W.-lige og S.-lige Del af *Nordsoen* S. for Breddeparallelle $61^{\circ} N.$ og E. for Linien gennem følgende Punkter:

1. $61^{\circ} 00' N. 0^{\circ} 12' W.$
2. $59^{\circ} 10' N. 2^{\circ} 00' E.$
3. $57^{\circ} 20' N. 2^{\circ} 00' E.$
4. $55^{\circ} 30' N. 4^{\circ} 00' E.$
5. $54^{\circ} 30' N. 4^{\circ} 00' E.$
6. $53^{\circ} 31' N. 2^{\circ} 35' E.$
7. $53^{\circ} 31' N. 1^{\circ} 25' E.$

8. *Flamborough Head* og derfra S. paa til *South Foreland*.

Mod E. begrænses Omraadet af *Norges Kyst*, Meridianen $9^{\circ} 15' E.$ samt af *Danmarks, Tysklands, Hollands, Belgiens* og *Frankrigs* Kyster indtil *Cap Griz Nez*.

Mod S. begrænses Omraadet af en Linie mellem *South Foreland* og *Cap Griz Nez*.

5. *Skagerrak, Kattegat, Sundet og Bælterne* mellem Meridianerne $9^{\circ} 15' E.$ og $13^{\circ} 00' E.$ undtagen *det svenske Søterritorium.*

c) *Gibraltars Strædet.*

- I. Inden for Omraadet mellem den *spanske* Kyst og Breddeparallelen $36^{\circ} 01' N.$, der mod W. begrænses af Meridianen $6^{\circ} 05' W.$ og mod E. af Meridianen $5^{\circ} 52' W.$
- II. Inden for Omraadet, der begrænses af den *afrikanske* Kyst og Linien gennem Punkterne:
- | | | |
|----|--------------------------|-------------------------|
| 1. | $35^{\circ} 43' N.$ | $5^{\circ} 57' W.$ |
| 2. | $35^{\circ} 43' N.$ | $6^{\circ} 05' W.$ |
| 3. | $35^{\circ} 48' N.$ | $6^{\circ} 05' W.$ |
| 4. | $35^{\circ} 51' N.$ | $5^{\circ} 52' W.$ |
| 5. | $35^{\circ} 47' 36'' N.$ | $5^{\circ} 52' 00'' W.$ |

f) *Middelhavet og Sorte Hav*, som følger:

1. *Kysten af Nord-Afrika:*
Omraadet inden for en Linie gennem Punkterne:
- a. *Kap Seratt* (c. $37^{\circ} 14' N. 9^{\circ} 13' E.$).
 - b. $37^{\circ} 15' N. 9^{\circ} 00' E.$
 - c. *Akeine Rock* (c. $37^{\circ} 03' N. 7^{\circ} 31' E.$).
2. *Sicilien — Tunis:*
Omraadet inden for en Linie gennem Punkterne:
- a. *Kysten af Tunis* paa $9^{\circ} 30' E.$ Lgd.
 - b. $38^{\circ} 00' N. 10^{\circ} 00' E.$
 - c. *Kap St. Vito* (c. $38^{\circ} 11' N. 12^{\circ} 44' E.$).
 - d. *Sicilien S.-Kyst* paa $13^{\circ} 00' E.$ Lgd.
 - e. $37^{\circ} 00' N. 13^{\circ} 00' E.$
 - f. *Lamarsi Pynt (Pantelleria).*
 - g. $35^{\circ} 00' N. 13^{\circ} 00' E.$
 - h. *Kysten af Tripolis* paa $13^{\circ} 00' E.$ Lgd.
3. *Sicilien S. - Kyst:*
Indenfor en Afstand af 12 Sm fra *Kysten* mellem Meridianen $13^{\circ} E.$ og en Linie, der fra *Kap Passaro* gaar i Retning 90° .
4. *Sicilien N. - Kyst:*
Inden for en Afstand af 10 Sm fra *Kysten* mellem *Kap St. Vito* og Meridianen $13^{\circ} 30' E.$
5. *Malta:*
Omraadet inden for en Linie gennem Punkterne:
- a. $36^{\circ} 10' N. 14^{\circ} 10' E.$
 - b. $36^{\circ} 10' N. 14^{\circ} 50' E.$
 - c. $36^{\circ} 00' N. 15^{\circ} 20' E.$
 - d. $35^{\circ} 20' N. 15^{\circ} 20' E.$
 - e. $35^{\circ} 20' N. 14^{\circ} 10' E.$
6. *Sardinien og Korsika.*
Omraadet inden for Linien gennem Punkterne:
- a. *Korsika E.-Kyst* paa $42^{\circ} 00' N.$ Br.
 - b. $42^{\circ} 00' N. 10^{\circ} 00' E.$
 - c. $38^{\circ} 20' N. 10^{\circ} 00' E.$
 - d. $38^{\circ} 40' N. 8^{\circ} 50' E.$
 - e. $38^{\circ} 40' N. 8^{\circ} 00' E.$
 - f. $42^{\circ} 10' N. 8^{\circ} 00' E.$
 - g. *Korsika W.-Kyst* paa $42^{\circ} 10' N.$ Br.
7. *Frankrig S. - Kyst:*
- a. Omraadet N. for $42^{\circ} 21' N.$ Br. og W. for Meridianen $3^{\circ} 42' E.$
 - b. Omraadet N. for $42^{\circ} 55' N.$ Br. mellem Meridianerne $6^{\circ} 32' E.$ og $3^{\circ} 42' E.$

8. *Genoa Bugt*:
Inden for en Afstand af 10 Sm fra Kysten imellem Meridianerne $9^{\circ} 15' E.$
og $7^{\circ} 00' E.$
9. *Livorno Anduvning*:
Omraadet N. for $42^{\circ} 00' N.$ og E. for Meridianen $9^{\circ} 15' E.$
10. *Italien W. - Kyst*:
Inden for en Afstand af 20 Sm fra Kysten imellem Breddeparallerne
 $39^{\circ} 00' N.$ og $42^{\circ} 00' E.$
11. *Messina Strædet og Anduvning*:
. Omraadet inden for følgende Linier:
a. Breddeparallellen $39^{\circ} 00' N.$
b. Meridianen $15^{\circ} 39' E.$
c. Breddeparallellen $38^{\circ} 13' N.$
d. Kysterne af *Sicilien* og *Italien*.
12. *Italien S. - Kyst*:
Inden for en Afstand af 5 Sm fra Kysten imellem Breddeparallerne
 $38^{\circ} 45' N.$ og $39^{\circ} 52' N.$
13. *Taranto Bugt*:
Inden for en Afstand af 12 Sm fra Kysten imellem Meridianerne 17°
 $30' E.$ og $18^{\circ} 00' E.$
14. *Italien E. - Kyst*:
Inden for en Afstand af 12 Sm fra Kysten mellem Breddeparallerne
 $39^{\circ} 50' N.$ og $41^{\circ} 25' N.$
15. *N. - lige Adriaterhav*:
Omraadet N. for Breddeparallellen $42^{\circ} 50' E.$
16. *Jugoslavien*:
Inden for en Afstand af 30 Sm fra Kysten mellem Breddeparallerne
 $42^{\circ} 50' N.$ og $41^{\circ} 55' N.$
17. *Albanien W. - Kyst*:
Omraadet inden for Linien gennem Punkterne:
a. Kysten paa $41^{\circ} 30' N.$ Br.
b. $41^{\circ} 30' N.$ $19^{\circ} 00' E.$
c. $40^{\circ} 30' N.$ $19^{\circ} 00' E.$
d. $40^{\circ} 15' N.$ $19^{\circ} 10' E.$
e. Kysten paa $40^{\circ} 15' N.$ Br.
18. *Grækenland, Ægæiske Hav*:
Omraadet inden for Linien gennem Punkterne:
a. *Grækenland* W.-Kyst paa $40^{\circ} 00' N.$ Br.
b. $40^{\circ} 00' N.$ $19^{\circ} 20' E.$
c. $38^{\circ} 30' N.$ $19^{\circ} 20' E.$
d. *Gavdo Øen*.
e. *Kupho Nisi Øen*.
f. $36^{\circ} 00' N.$ $28^{\circ} 40' E.$
g. *Tyrkiets* Kyst paa $28^{\circ} 40' E.$ Lgd.
19. *Tripolis og Cyrenaica*:
Inden for en Afstand fra Kysten af 30 Sm mellem Meridianerne $13^{\circ} 00' E.$
og $20^{\circ} 00' E.$ og inden for en Afstand af 15 Sm fra Kysten imellem Meridia-
nerne $20^{\circ} 00' E.$ og $26^{\circ} 00' E.$
20. *Ægypten*:
a. Inden for en Afstand af 8 Sm fra Kysten mellem Meridianerne $26^{\circ} 00' E.$
og $29^{\circ} 30' E.$
b. Omraadet S. for $32^{\circ} 00' N.$ Br. mellem Meridianerne $29^{\circ} 30' E.$ og 33°
 $00' E.$

21. *Sorte Hav:*

Alle Omraader, hvor Dybden er mindre end 914 m (500 eng. Favne).

g) Kysten af *Marokko*.

Inden for Omraadet, der begrænses af Kysten og Linier mellem følgende Punkter:

1. *Kap Blanco* (c. 33° 10' N. 8° 38' W.).
2. 33° 30' N. 9° 00' W.
3. 34° 10' N. 8° 00' W.
4. *Mehediya høje Fyr* (c. 34° 17' N. 6° 40' W.).

h) *Afrika W.-Kyst—Port Etienne*.

Inden for hele Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

1. 20° 55' N. 16° 53' W.
2. 20° 45' N. 16° 53' W.
3. 20° 45' N. 17° 00' W.
4. 20° 50' N. 17° 00' W.
5. 20° 50' N. 16° 56' W.

Søfarende, der besejler ovennævnte Farvandsomraader uden at have modtaget Kursanvisninger fra behørig *allierede* Marinemyndigheder, og Fiskere, der fisker inden for disse Omraader uden Tilladelse fra behørig *allierede* Myndigheder, gør dette paa egen Risiko (*do so at their own peril*).

Denne Advarsel fritager paa ingen Maade Skibsførere, der besejler andre Omraader end dem, der ifølge ovenstaaende Efterretning er erklæret for at være minefarlige, for af Hensyn til deres egen Sikkerhed at skaffe sig Kursanvisninger fra behørig *allierede* Marinemyndigheder og nøje overholde disse Anvisninger.

(N. t. M. Nr. 38/2832. London 1945.)

1948. Sverige. Midlertidig Lukning af Falsterbokanalen.

Tidspunkt. 15. Oktober 1945.

Position. Falsterbokanalens S.-lige Indsejling: c. 55° 24' N. 12° 57' E.

Detaller. Paa Grund af Reparationsarbejder, hvis Varighed er beregnet til c. 14 Dage, vil Falsterbokanalen blive lukket for Trafik fra den 15. Oktober 1945 Kl. 0600.

(U. f. s. Nr. 42/2742. Stockholm 1945.)

1949. Rettelse til E. f. S.

E. f. S. Nr. 40/1784 1945, sidste Stykke: „5. Maj 1945“ rettes til „22. September 1945“.

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

Sverige:

N Nr. 332 Östersjön, Ölands N. udde—Utklippan.

† Nr. 32 Kalmarsund och Öland.

(Se Tillæg.)

Tillæg.

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

1950. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Forfyr midlertidigt i Uorden.
Position. 55° 05' (49") N. 12° 10' (25") E.
Detaller. Bøgestrøm Forfyr brænder midlertidigt med stærkt nedsat Lysstyrke.

1951. Danmark. Smaalandsfarvandet. Omø SE. Vrag.
Position. c. 55° 07',3 N. 11° 15',5 E., c. 4,1 Sm 159° fra *Helleholm Fyr*.
Detaller. Vraget af Motoryacht *Nerma* er sunket i 12 m Vand paa ovennævnte Plads. c. 5 m af Vragets Mast rager op over Vandet. Saafremt Vejret tillader, vil Vraget midlertidigt hver Aften blive afmærket med en klar Lanterne, anbragt paa Vragets Mast.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1952. (T). Danmark. Kattegat. Sjællands Rev W. Lystønde midlertidigt ikke paa Plads.
Position. c. 56° 05',1 N. 11° 08',9 E.
Detaller. Den rødmalede Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 7^s, paa ovennævnte Plads ved W.-Siden af Gennemsejlingsaabningen i Netspærringen W. for Sjællands Rev, er pansjlet og drevet 1,2 Sm 147° fra Pladsen. Den vil snarest atter blive bragt paa Plads.

1953. Danmark. Kattegat. Kalø Vig. Losseplads for Sprængstof afmærket.

Positioner. a. 56° 12' (27") N. 10° 18' (45") E.
 b. 56° 13' (13") N. 10° 19' (39") E.
 c. 56° 12' (57") N. 10° 20' (21") E.
 d. 56° 12' (12") N. 10° 19' (21") E.

Detaller. SE. for *Skerring* er inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter a—d oprettet en Losseplads for Sprængstof, der er afmærket med følgende Sømærker:

1. En sort Fortøjningsbøje, mærket *I*, udlagt i Punkt a.
2. En sort Fortøjningsbøje, mærket *9*, udlagt i Punkt b.
3. 7 Fortøjningsbøjer, mærket henholdsvis *2, 3, 4, 5, 6, 7* og *8* (regnet S. fra), der med en indbyrdes Afstand af c. 210 m er udlagt paa Linien imellem ovennævnte Bøjer *1* og *9*.
4. En sort Stage, udlagt i Punkt c.
5. En sort Stage, udlagt i Punkt d.

Kort Nr. 112 og 103.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1954. Danmark. Hanstholm. Taagesignal atter i Virksomhed.

Tidligere E. f. S. Nr. 22/948 og 23/970 1945.

Position. c. 57° 06',8 N. 8° 36',1 E.

Detaller. Taagesignalet med Nautofon NE. for *Hanstholm Fyr* er atter i Virksomhed. Hermed er alle Fyrets Funktioner i normal Drift.

XI. Bekendtgørelser m. m.

1955. Danmark. Bekendtgørelse om Ophævelse af Bekendtgørelse Nr. 409 af 5. September 1945 angaaende Benyttelsen af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer.
Tidligere E. f. S. Nr. 38/1699 1945 udgaar.
Detaljer. Trafikministeriet har under den 8. Oktober 1945 udstedt følgende Bekendtgørelse:

I Medfør af Lov Nr. 99 af 19. April 1907 om traadløse Telegrafer (Radiotelegrafer) og Lov Nr. 166 af 1. Maj 1923 om traadløse Telefoner (Radiotelefoner) fastsætter Trafikministeriet følgende:

§ 1.

Bekendtgørelse Nr. 409 af 5. September 1945 angaaende Benyttelsen af Radiostationer i Skibe og Luftfartøjer ophæves herved.

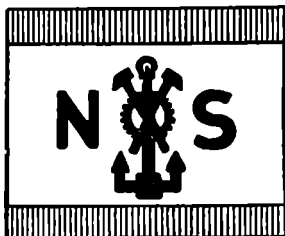
§ 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.

(Statstidende, den 10. Oktober 1945.)

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 Næstformand	Labore
København	Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	
Aarhus	Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg	Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einer Sørensen	
Hirtshals	Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København	Holger Jørgensen	Oldstevedore
København	Skjold Andersen	
København	Københavns Stevedore Co.	
København	Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg	Mammen & Drescher	Spedition
Odense	Simonsen & Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning	
	Indehaver: R. Vilhelmsen	

JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT ^{A/s}(Odense Steel Shipyard Ltd. ^{A/s.})

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 » »

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE-&EFFEKTORSIKRING
STRIKEFORSIKRINGAmallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

**PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN ^{A/s}**HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-ForeningenÆldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

SIMONSEN & MØLLERSTEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE**EINAR SCHMITH**

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

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

Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
MarinekikkerterInnehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlans W. Katalog

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 40

FREDAG 19. OKTOBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

UMA OPHØRER DEN 2. MARTS 1946

Det meddeles officielt fra Washington, at De Forenede Nationers Shippingpool vil ophøre den 2. Marts 1946, idet man har fastsat den 2. September som Datoen for Krigens Ophør i Østen. Man er saaledes blevet enige om at holde den oprindelige Aftale, dog med en Begrænsning, som angaar Tankskibene, idet man har besluttet at frigive disse allerede den 31. ds.

Det vil formentlig sige, at disse Skibe — efterhaanden som deres UMA-Rejser udløber — vil blive stillet til de respektive Rederiers Disposition.

For Liniefarten betyder UMA's Ophør en afgjort Lettelse. At Liniefarten kan sættes i Gang i fuld Udstrækning, vil stimulere Handelen i det Omfang, de finansielle Forhold gør det muligt.

For at undersøge de Problemer for Trampfarten, som vil opstaa, naar man vender tilbage til kommerciel Konkurrence Verden over, har man — ifølge svenske Kilder — besluttet at gøre et Eksperiment, idet man uden Indskrænkning overlader Tonnage til det private Initiativ indenfor et nærmere udpeget Omraade. Herved bliver det muligt at studere de Vanskeligheder, der kan opstaa. Der er intet offentligtgjort om, hvilket Omraade det drejer sig om.

Ti danske Tankskibe frigives

For Danmarks Vedkommende betyder det, at ti Tankskibe nu kan overgaa til deres Rederier. Det drejer sig om syv Skibe tilhørende Skibsreder A. P. Møller og tre af D. D. P. A.s Skibe.

For Rederiet A. P. Møllers Vedkommende drejer det sig om de tre Nybygninger *Katrine Mærsk* paa 16.000 Tons d.w., *Henning Mærsk* og *Caroline Mærsk* paa hver 15.300 Tons, der i Begyndelsen af Juni gik til De Forenede Stater samt Tankskibene *Bente Mærsk*, *Aase Mærsk*, *Inge Mærsk* og *Emma Mærsk* paa henholdsvis 8.150, 9.000, 14.500 og 12.250 Tons, der ved Krigsudbrudet var udenfor Spærreazonen.

De tre D. D. P. A.-Skibe er Nybygningen *Esso Nyborg* paa 14.700 Tons d.w., *Christian Holm* paa 12.900 og *Skandia* paa 12.000 Tons d.w.

Frigivelsen betyder blot, at Fragtafslutningerne ophører pr. 31. Oktober, hvilket i en Del Tilfælde vil sige, at Dispositionsretten først tilbagegives senere.

700 TYSKE SKIBE BORT FRA DANSKE HAVNE

Da Tyskerne kapitulerede, laa en Mængde tyske Skibe i danske Havne. Siden Kapitulationen er der ryddet godt op. Ca. 700 Skibe er bortfjernet; tilbage er kun ca. 15, der er usejldygtige. I den forløbne Tid er der endvidere bragt en halv Snes danske Skibe, der blev fundet i tyske Havne, tilbage til deres danske Ejere.

TO DANSKE SKIBSFORLIS

Den forløbne Uge bragte Meddelelse om to danske Skibsforslis.

Paa sin Rejse fra Rudkøbing til København med Stykgods er Paketten *Langeland* forsvundet. Man har overhovedet intet hørt til Skibet, efter at det havde passeret Møns Fyr paa Vej op mod København. Besætningen bestaar af fem Mand, hvoraf de fire, der alle er hjemmehørende i Rudkøbing, er Familieforsørgere, nemlig Kaptajn *Gøther Madsen*, der er gift

og har en lille Søn, Motorpasser *Axel Jensen*, der er gift og har en voksen Søn, Bedstemand *Willy Jacobsen*, der tidligere har sejlet som Skibsfører, men paa Grund af Arbejdsløshed havde taget Hyre om Bord paa *Langeland* som Bedstemand. — Han efterlader sig Hustru af andet Ægteskab og voksne Børn af første Ægteskab — og Matros *Thomas Olsen*, der har Hustru og ogsaa en lille Søn. Endvidere var den ugifte Matros *Peter Nielsen* fra Marstal paamønstreret Skibet.

Skibet har været eftersøgt af et dansk Marineskib og engelske Flyvemaskiner.

Ved Jakobsøen uden for Hamburg Sund er den tremastede Skonnert *Janne Olsen* af København gaaet paa Grund og sunket i Løbet af 20 Minutter. Af Besætningens fire Mand blev de tre reddet, men Kaptajnen savnes. Skonnerten var paa Rejse fra Danmark til Drøbak i Norge med en Last bestaaende af Sand. Vindstyrken var i Ulykkesøjeblikket 12—14 Sekundmeter, og Fartøjet var i den haarde Sø kommet indenfor Skærene. Det var Fiskere fra Hamburg Sund, som reddede de tre Medlemmer af Besætningen.

Den savnede Kaptajn er den 34-aarige *C. Lund*, København, Skibets Ejer er Direktør Carl Benny Olsen, København.

D. F. D. S. GENOPTAGER FARTEN PAA FÆRØERNE OG ISLAND

I Begyndelsen af November Maaned afsender Det Forenede Dampskibs-Selskab Motorskibet »Dronning Alexandrine« fra København til Reykjavik via Thorshavn og retur og genoptager dermed Farten paa Island—Færøerne.

Endnu er Forholdene ikke saa afklarede, at man som tidligere er i Stand til at fastlægge en regelmæssig Fartplan, men Besejlingen vil blive fortsat i den Udstrækning, som Efterspørgslen og Forholdene gør det muligt.

DANSK-NORSKE FÆRGEPLANER

Norges Statsministerium meddeler, at der er nedsat en Komité paa fem Medlemmer med fungerende Generaldirektør K. R. Løken, Oslo, som Formand til at undersøge Mulighederne for en dansk-norsk Færgeforbindelse over Kristiansand til Hirtshals, evt. Frederikshavn. Det er en Forudsætning, at Komitéen skal samarbejde med en tilsvarende dansk Komité om Genoprettelse af den nævnte Forbindelse, som blev afbrudt under Krigen, og som nu ventes at ville faa en anden Karakter end tidligere paa Grund af, at Sørlandsbanen er aabnet for bredsporet Drift helt til Stavanger.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

I anden Halvdel af September er der foretaget følgende registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret: A/S Dragør-Limhamn Færgen, Dragør. Selskabet er traadt i Likvidation. Til Likvidator er valgt Landsretssagfører Villy Franklin Sørensen, København.

Rederiaktieselskabet Triton, København. I Medfør af § 2 i Lov Nr. 331 af 12. Juli 1945 er Selskabet sat under Administration. Til Administrator er udnævnt Landstingsmand Jens Villemoes, Hellerup, og Højesteretssagfører Bernt Hjejle, Ordrup.

Det Store Nordiske Telegraf-Selskab A/S, København. Bestyrelsen. O. C. J. J. B. Scavenius er afgaaet ved Døden.

S/S *Birgitte* af København (OZIE) er udslettet som forlist.

S/S *Storaa* af København (OZDR) er udslettet som forlist.

S/S *Vesterhavet* af København (OZAD) er udslettet som forlist.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S *Tekla* af København (OZHX) er nu henholdsvis 2306 og 1261 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S *Uruguay* af København (OUQT) er nu henholdsvis 4625 og 3484 Tons.

MARINENS NYE SKIBSNAVNE

Som tidligere omtalt har den i Flaadens Tal indgaaede Korvet faaet Navnet »Thetis«, og de to Fregatter og yderligere en Korvet, som paa tænkkes indkøbt, kommer til at hedde henholdsvis »Holger Danske«, »Niels Ebbesen« og »Triton«. Navnene paa de under Bygning værende Torpedobaade »Najaden« og »Nymfen« ændres til »Willemoes« og »Huiifeldt«.

»AALBORGHUS« SOM »NATSKIB« PAA AALBORG-RUTEN

Ministryningen i de indre danske Farvande er nu saa vidt fremskredet, at det kan anses som givet, at det bliver muligt for Det forenede Dampskibs-Selskab at genaabne Aalborg-Ruten, der har ligget stille i mere end fem Aar.

Som bekendt er Aarhus-Ruten i fuld Gang, og der sejles her med Skibet *Hans Broge*. Ligesom Aarhus-Ruten vil Aalborg-Ruten indtil videre kun blive betjent af eet Skib, og det bliver *Aalborgus*. Der bliver saaledes Afsejling fra København hver anden Dag og fra Aalborg hver anden. Afgangstiden bliver ligesom i gamle Dage Klokkeren 21.

Det betyder en stor Aflastning i Trafiken mellem Sjælland og Jylland, at Det Forenede nu er i Stand til at tage fat med Aalborg-Ruten ogsaa.

KULLENE FRA U. S. A.

Paa en Pressekonference i Washington erklærede Indenrigsminister Harold Ickes, at Kulafskibningerne til Europa vilde falde stærkt i den nærmest kommende Tid som Følge af Strejkerne. De otte Millioner Tons Kul, der var foreslaaet til Afskibning inden Slutningen af Januar, vilde dog efter hans Opfattelse gaa igennem. 1.200.000 Tons er, erklærede Ministeren, allerede blevet afskibet.

STOR KULEKSPORT FRA POLEN

Indtil Slutningen af 1946 kommer Polen til at eksportere ialt 22 Millioner Tons Kul og Koks. Eksporten gaar i første Række til Sovjetunionen, Rumænien og Sverige, men der bliver ogsaa Tale om Eksport til Danmark, Czekoslovakiet, Belgien og Italien. Man regner med, at disse Aftaler vil indebære, at Polen skal levere Kul til disse Lande, indtil Behovet kan dækkes paa anden Maade.

FÆRGERUTE SVERIGE—POLEN

Overingeniør V. *Påhlson* i den svenske Jernbanestyrelse er vendt hjem til Stockholm fra Warszawa og Gdansk, hvor han har undersøgt Mulighederne for at overføre de 1300 svenske Godsvogne, som skal stilles til Polakkernes Disposition for at lette Kulleverancerne til Sverige. Saavidt man kan bedømme, er de lokale Muligheder til Stede for at kunne føre Vognene i Land i Gdansk, og saafremt Planerne iøvrigt gaar i Orden, skulde Overførelsen af Vognene kunne begynde om ca. en Maaned. Overingeniøren havde endvidere erfaret, at der ved Gdansk Bassinet skal findes en Landingsbro, som Tyskerne anvendte under Krigen til deres Togfærger. Polakkerne regner med at have Landgangsbroen klar til den 1. December.

ADMIRAL HANS ERICSON DØD

Admiral *Hans Ericson*, der i et kvart Aarhundrede var en af den svenske Skibsfarts ledende Mænd, er død 77 Aar gammel. I Aarene fra 1918 til 1934 var han administrerende Direktør for Svea-Bolaget, som han ledede i en Periode, der kan karakteriseres ved en kraftig Udvikling, ikke blot i den hjemlige Kysttrafik, men ogsaa paa fremmede Havne. Under hans Ledelse naaede Sveabolaget en fremskudt Position efter de Vanskeligheder, den forrige Krig havde voldt Rederiet. Han havde et aabent Blik for Betydningen af Handelsflaadens Modernisering, og i de Aar, han var Direktør, løb mange Skibe af Stablen.

Den svenske Søfarts Organisationer lagde mange Tillidshverv paa hans Skuldre. Saaledes afløste han Skibsreder *Dan Broström* som Formand for Sveriges allmänna Sjöfartsförening, og i mange Aar sad han som Bestyrelsesmedlem i Sveriges redareförening og Stockholms rederiförening. Endvidere var han Medlem af det svenske Jernbaneraad og af Rigskommissionen for økonomisk Forsvarsberedskab. Ogsaa efter at han havde forladt den daglige Ledelse af Sveabolaget blev han siddende i dets Bestyrelse, og ved sin Død beklædte han Formandsposten.

FINLAND SKAL UDLEVERE NÆSTEN 60.000 BRT. TIL SOVJET

I de finske Fredsvilkkaar indgik — som bekendt — brugte Skibe til en Værdi af 13,9 Millioner Gulddollars. Der var Tale om ialt 120 Skibe, som specificeredes i Skadeserstatningskravet af 17. December 1944. Leverancerne skulde ske straks, men paa Grund af Aarstiden viste det sig umuligt at levere alle Smaaskibene, Prammene og den Flydedok, der var indbefattet i Aftalen. De store Skibe blev derimod med ganske enkelte Undtagelser leveret programmæssigt. Passagerskibet *Ariadne* stødte paa Grund paa Vej til Leningrad udfor Fredrikshamn og blev liggende hele Vinteren, medens *Kronoborg* kom ud for Isskruninger og maatte bugseres beskadiget ind til Kotka.

Ved Besigtigelsen udskød Russerne en Del Skibe, som maatte erstattes af andre. Selv den strandede *Ariadne* skulde have sin Erstatning. Da hele Sagen efter mange Vanskeligheder laa klar, omfattede hele Afleveringen 28 Fragtskibe paa 58.743 BRT. og 88.835 Tons d.w., 4 Passagerskibe paa sammenlagt 8.853 BRT., 2 Tankskibe paa sammenlagt 1.250 Tons d.w., 7 Bugserkibe, 2 Isbrydere, 1 Flydedok, 18 Kystbugserkibe, 18 smaa Passagerskibe, 11 smaa Fragtskibe og 14 Jernpramme eller sammenlagt 105 Skibe. Som Krigsskadeserstatning repræsenterede de 13.957.400 Gulddollars.

De overleverede Lastskibe var *Kronoborg*, *Bore X*, *Delta*, *Nagu*, *Ingrid Thordén*, *Dione*, *Karl Erik*, *Pohjanmaa*, *Mairta*, *Astrid Thordén*, *Taurus*, *Regulus*, *Ara*, *Salla*, *Kollaa*, *Sirius*, *Raila*, *Capella*, *Rhea*, *Pallas*, *Finlandia*, *Ostrobotnia*, *Patria*, *Antares*, *Orion*, *Suomen Pojka*, *Hesperus* og *Leo*, Passagerskibene *Bore II*, *Ilmarinen*, *Polaris*, *Aallotar* og Tankskibene *Margareta* og *Vineto*. Desuden maatte Finland aflevere de to moderne Isbrydere *Jääkarhu* og *Voima*.

POLENS HANDELSFLAADE

En polsk Delegation er ankommet til Stockholm for at forhandle med de svenske Myndigheder om Køb af Tonnage, Maskiner og Brobygningmateriel.

Delegationens Leder fortæller, at man i Polen nu nedlægger et stort Arbejde i at genrejse den polske Skibsfart og sætte Havnene i Stand. Paa dette sidste Punkt er man allerede naaet langt, og for Tiden klareres alene i Gdynia 50 Skibe dagligt.

Den polske Handelsflaade bestaar i Dag af kun 15.000 Tons, men ifølge en Femaarsplan skal den udbygges til 600.000 Tons.

Ugens Fragtberetning.

Nyhederne fra Fragtmarkederne om den øjeblikkelige Stilling er stadig kun faa og uden større Interesse, men til Gengæld er Interessen for, hvorledes Forholdene vil udvikle sig, naar UMA skal afvikles, i stadig Stigen, og den i vor sidste Beretning nævnte Tendens til at sikre sig Tonnage paa Timecharterbasis er endnu mere fremtrædende. Det er de sædvanlige amerikanske Operatører, der ligger i Spidsen, men ogsaa adskillige engelske Firmaer er nu i Markedet for moderne Dieseltonnage for længere Perioder med Levering efter UMA's Ophør. Hvorledes Rateudviklingen vil forme sig, er det vanskeligt at komme til Klarhed over. I nogle Beretninger nævnes, at amerikanske Befragtere skulde være villige til at betale op til \$5 for moderne og hurtige Baade af Mellemstørrelse for almindelig Westindian trade, men fra Norge foreligger Oplysninger om, at moderne og hurtig Dieseltonnage paa 8/9000 Tons er villig til at acceptere \$3.50, maaske \$3.25 for 1 Aars Perioder.

Om de oversøiske Markeder er der kun lidt at fortælle. UMA kontrollerer jo al Tonnage og al Forretning, der gøres, betales efter de fastsatte Rater. Tonnagemæssigt set er Stillingen uden større Ændringer, idet det stadig er Prioritetslaster som Korn, andre Levnedsmidler, Kul o. s. v., der fortrinsvis har UMA's Bevaagenhed, og i saadanne Trades som Korn fra Northern Range og St. Lawrence til Europa gøres der meget betydelige Forretninger. Ogsaa Kuleksporten fra Hampton Roads til Europa har faaet store Tildelinger, men rent øjeblikkeligt lægger Kulstrejkerne i Amerika naturligvis nogle Hindringer i Vejen for den glatte Afvikling af disse Forretninger. Paa de amerikanske Markeder gøres der iøvrigt de sædvanlige Forretninger med Kul fra Hampton Roads til Vestindien

og Sydamerika, Sukker fra Cuba til Northern Range og Golfen, Malm fra Brasilien til Northern Range o. s. v., alt til Rater, der er fastsat af WSA. Af nye Rater kan nævnes: Korn fra St. Lawrence til Hamburg eller Le Havre til 12/- pr. Qr., Korn fra British Columbia til UK. skal betale 108/6d. Fosfat fra Tampa til Sverige skal betale mellem 65/- og 77/6d. afhængig af Størrelse.

Fra River Plate er der stadig meget stor Efterspørgsel efter Skibsrum, men Tildelingerne til dette Marked er meget sparsomme. En Partlast Hvede i Sække fra Bahia Blanca til Callao har betalt \$25. Fra Sydafrika og Indien slutes stadig et betydeligt Antal Skibe til Northern Range og UK. med forskellige Slags Malm, ligesom Kuleksporten fra Durban til Suezomraadet og forskellige Destinationer i det østlige Middelhav er særdeles livlig. Kulraten fra Lorenzo Marquez til Port Said er fastsat til 72/6d. og fra Durban til 2 græske Havne til 90/-.

Paa de europæiske Markeder er der stadig betydelig Aktivitet i alle Trades. Fra Middelhavet foreligger der en Række nye Rater for Malm til England, saasom Bougie 44/, Algier 56/6d., Almeria 41/- for 4000 til 6500 Ts. Skibe og 33/- for større Tonnage.

I Trælast- og Malmfarten fra Østersøen til UK. og Kontinentet slutes der stadig mange Skibe til de fastsatte Rater. Kulfarten fra England til Skandinavien viser ingen Ændringer til det bedre, men fra de sædvanlige Clayhavne er der afskibet ikke saa faa Laster til saavel Sverige som Finland i den sidste Tid. Kulfarten fra Polen til Sverige er uden større Ændringer. Den første Ladning polske Kul er nu kommet til Danmark.

1.000 LIBERTY-SKIBE TIL ENGLAND?

Fra Washington meddeler et Telegram, at den britiske Skibstonnage vil blive øget ved Indkøb af omkring 1.000 Liberty-Skibe i De Forenede Stater.

Bladet *Commerce*, der bringer denne Meddelelse, oplyser videre, at dette Tonnagetilskud vil bringe den engelske Trampflaade op paa Førkrigstids-Niveauet.

STORT NYBYGNINGSPROGRAM I WILSON LINE

Blandt de engelske Rederier fik ikke mindst Wilson Line i Hull sin Flaade stærkt reduceret under Krigen. Ved Krigsudbruddet disponerede Rederiet over 42 Skibe i Fart, og af dem var der kun 9 i Behold, da Krigen var forbi. Der blev imidlertid straks fastlagt et meget omfattende Nybygningsprogram, og i Dag har Linien under Bygning ikke mindre end 21 Skibe, der — saasnart de er afleveret — skal sættes ind i de forskellige Ruter.

Af disse Nybygninger er det Meningen, at 12 eller 14 Søsterskibe skal sættes ind paa Selskabets gamle Ruter paa Skandinavien. Den første af disse Nybygninger — Damperen *Tasso* paa 2,100 Tons d.v. — har allerede været paa sin Jomfrurejse mellem Hull og Oslo.

BRASILIANSE SKIBSKONTRAHERINGER I U. S. A. OG CANADA

New York Journal of Commerce har fornylig bragt en Række nærmere Oplysninger om Brasiliens Skibskontraheringer i De Forenede Stater og Canada.

Lloyd Brasileiro bestilte i Fjor fire Kystskibe ved Vickers canadiske Værft, og disse Nybygninger leveres nu en ad Gangen. Endvidere har det samme Rederi kontraheret tyve 7.800 Ton'ere, hvoraf de fjorten skal

bygges ved Ingalls Shipbuilding Co. i Pascagoula, Miss., og de øvrige seks ved Canadian Vickers. Kontraheringerne skal delvis erstatte krigsforlist Tonnage, og de vil komme til at koste 54 Millioner Dollars. Skibene skal være leveret inden November 1946. Prisen paa de seks canadisk byggede 7.800 Ton'ere er 14 Millioner Dollars.

Rederiets Repræsentant i New York oplyser, at det er muligt, at Byggeprogrammet vil blive udvidet med Bygning af hurtigtgaaende Passagerskibe. Der vil herunder blive taget Hensyn til Konkurrencen med Luftfarten, idet Skibene vil faa en Fart fra 12 til 17 Knob. 7.800 Ton'ernes Fart bliver 16,5 Knob. Disse Skibe skal endvidere udstyres med 1.800 kbf. Kølerum og Tanke til 1.100 Tons vegetabiliske Olier fra Brasilien og Smøreolie i Hjemlast.

Naar dette Byggeprogram er gennemført, vil Lloyd Brasileiro kunne opretholde tre maanedlige Ture paa Nordatlantehavshavne og to maanedlige Besejlinger af Golfen.

Ved Krigsudbruddet havde Rederiet en Flaade paa 114 Skibe. Ved Krigens Slutning var den reduceret til 68 Skibe.

KÆMPEDAMPERNE SOM TRANSPORTSKIBE

Efter hvad der meddeltes i Underhusets Møde forleden, vil de store britiske Passagerdampere »Queen Elisabeth« og »Aquitania«, der sammen med »Queen Mary« har staaet til De forenede Staters Disposition, fremtidig blive anvendt til at transportere britiske Tropper. »Queen Mary« vil endnu et Stykke Tid staa til Raadighed for de amerikanske Myndigheder, men Amerikanerne vil overlade Briterne et Antal mindre Skibe, der vil gøre tilsvarende Fyldest.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Götaverken har i disse Dage afleveret det 6.150 Tons d.w. store Motorskib *Kvikkjokk* til Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund i Stockholm. Skibet, der er beregnet til Malmtransporten, er Søsterskib til *Kajtum*, *Kennis* og *Karmas*, som Værftet tidligere har leveret til Rederiet. *Kvikkjokk* er det tiende Skib, som Værftet i Løbet af de sidste tre Aar har bygget til Grängesbergbolaget. Flere af disse Skibe blev direkte efter Leveringen indsat i det internationale Røde Kors' Korntransporter fra Canada til Grækenland. Disse ti Skibes samlede Dødvægtstonnage er 81.350 Tons.

Samtlige disse ti leverede Skibe er et Led i et stort Nybygningsprogram ved Götaverken, som yderligere skal levere to Nybygninger i denne Serie, men disse er endnu ikke søsatte. I Aarene fra 1920 til 1926 byggede Værftet

en lignende Serie paa 11 Skibe med en samlet Dødvægtstonnage af 94.050 Tons.

Kvikkjokk, der er bygget efter det engelske Lloyds Krav, har følgende Hoveddimensioner: Længde 382 Fod 10 Tommer, Brede 50 Fod og Dybde 32 Fod 6 Tommer. Middeldybgang paa Sommerfribord er 22 Tommer 6¼ Tomme. Ved Bygningen har man i meget stor Udstrækning anvendt Svejsning, saaledes er Skibet bl. a. forsynet med svejsede, korrugerede Tværskibsskod efter Götaverkens System. Det er fuldt ud moderne, og alle Lugerne er af Staal efter Kaptajn von Tells Patent.

Skibet er udrustet med en 6-cylindret, to-Takts, enkeltvirkende Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion. Motoren har 630 mm's Cylinderdiameter og 1.300 mm's Slaglængde. Den udvikler 3.850 IHK ved 112 Omdrejninger i Minuttet. *Kvikkjokk* er kontraheret til 12½ Knobs Farl paa fuld Last.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Redningsdaad fra D. F. D. S.-Damper

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper *Thyra* har paa Rejse til England bjerget tre Søfolk fra den svenske Damper *Dagny*, der er sunket ud for de frisiske Øer efter Kollision med den engelske Damper *Empire Rapier*, hvorfra man bjergede seks andre Søfolk. Det oplyses, at de danske Sømands Redningsaktion foregik under Fare for deres eget Liv.

Underholdningsaftener for Søfolk

I Lighed med tidligere Aar vil Søfartens Bibliotek og Søfartsklubben i Forening afholde nogle Underholdningsaftener for Søfolk i Søfartsklubbens Lokaler, Nyhavn 63. Dansk Dampskibsrederiforening har atter i Aar givet Tilsgagn om at betale Udgifterne ved Aftenerne.

Som bekendt blev disse Underholdningsaftener begyndt i 1940—41 hver 2. og 4. Torsdag i Vinlermaanederne fra Oktober til Marts incl., men paa Grund af Forholdene lykkedes det ikke at gennemføre Aftenerne sidste Vinter.

Underholdningsaftenerne genoptages i Aar og paabegyndes den 25. Oktober og vil finde Sted Kl. 19.30.

Skibe til Svovlsyrefabrikken i Aalborg

Omkring 1. November ventes til Nørre Sundby to Skibsladninger Raastoffer til Svovlsyre- og Superfosfatfabrikken, som derefter kan genoptage sin Virksomhed, der har ligget stille siden Sommeren 1940, fordi Fabrikken manglede Raastoffer. De to Skibsladninger bestaar af 4000 Tons Svovlkis fra Spanien og 3800 Tons Raafosfat fra Nordafrika. Senere i November ventes endnu en Damper med 4000 Tons Raafosfat fra Nordafrika. Paa Fabrikken regner man med, at de første, færdige Produkter vil kunne udleveres i Begyndelsen af 1946.

Tab paa 3—4 Mill. Kr. for nordisk Sømandsmission

Krigen bragte de 4 nordiske Sømandsmissioner meget alvorlige økonomiske Tab. Det foreløbige Tal er anslaaet til 3.600.000 Kr., men der kommer stadig Bud udefra om nye Jobposter, saa man ser, at Krigen har faret haardt frem imod den danske, norske, finske og svenske Kirkes Forposter ude i Havnene.

Alene den danske Sømandsmission har faaet Meddelelse om, at Kirken i Danzig blev ødelagt i Efteraaret 1939, i Hull brændte Kirken i Maj 1941, i Hamburg rantes Kirken af en Sprængbombe kort før Jul 1943, Kirken i London er alvorligt beskadiget, i Antwerpen har Kirken lidt mindre Skader, og det samme gælder Kirken i Gent. Den eneste danske Station, som er sluppet uskadt gennem Krigen, er Sømandskirken i Newcastle on Tyne.

Skibssalg

Den 3-m. Sk. »Clytia« af Køge er af Forsikringsselskabet Fjerde-Søassurance solgt til et Konsortium ved Skibsbymester A. Nielsen, Holbæk.

»Clytia« var tidligere hjemmehørende i Svendborg med E. W. v. Hude og Søn som Reder. Den solgtes under Krigen til Køge.

Første Færø-Rejsende skal over Bergen

Det er nu blevet besluttet, at Det færøske Dampskibsselskabs Damper »Tjaldur« ikke kommer til København, men som et Led i Afhjælpsningen af den Passagerophobning, som er tilstede baade paa Færøerne og i København, foretager Skibet i næste Uge og i den følgende Uge to Rejser fra Thorshavn til Bergen og Retur.

Det betyder, at Passagerer fra Thorshavn skal befordres til København fra Bergen, og Passagerer herhjemme fra Færøerne skal befordres til Bergen. Dette gør unægteligt Rejsen noget besværlig, men Billetpriisen forhøjes ikke af den Grund. Programmet for disse Rejser er udarbejdet af

Selskabet i Forbindelse med Statsministeriet og Statsbanerne.

Tjaldur, der nu ligger i Thorshavn, parat til at gaa ud paa de to Rundrejser, er temmelig medtaget efter den lange Krigstidssejlad. Naar den for anden Gang kommer til Thorshavn fra Bergen, gaar den direkte hertil for at gennemgaa en højst tiltrængt Reparation paa Helsingør Skibsværft. Det vil sige, at Tjaldur kommer til at sejle to Turer til Bergen og Retur, samt en Ekstratur hertil, hvor det ogsaa bliver muligt at medtage Passagerer til Danmark.

Tjaldurs første Afsejling fra Thorshavn bliver den 20. ds., og Afgangen fra Bergen tilbage med Passagerer herfra paa Tirsdag. Anden Gang gaar Skibet fra Thorshavn den 27. ds. og fra Bergen den 30. ds. Det vides endnu ikke, hvornaar Tjaldur afsejler til Værftet fra Færøerne.

»Tomsk« hjemme igen

Det Forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Tomsk« er vendt hjem for første Gang efter Krigen. Skibet var blevet noget forsinket paa Hjemreisen gennem Kielerkanalen. »Tomsk« lagde til ved Nordre Tolbod, hvor to Passagerer gik i Land, og Dagen efter gik Damperen op til Islands Brygge for at losse sin Ladning, der bestaar af 1500 Tons Kul.

Faldet over Bord

Fiskehandler *Carl Bach*, Pandrup, har modtaget Meddelelse om, at hans Søn, den 16-aarige Jungmand *Arnold Bach*, forleden paa Rejse fra England til Danmark er faldet overbord fra sit Skib og druknet, 50 Sømil fra Thyborøn. Al Eftersøgning var forgæves.

Kul fra U. S. A. og Sydfrugter

Forleden kom Motorskibet *Tureby* til København med 6.000 Tons Kul fra Baltimore til Det danske Kulkompagni. I Løbet af i Dag — Fredag — eller i Morgen — Lørdag — ventes D. F. D. S.'s Motorskib *Marocco* fra Middelhavet til Frihavnen med en Ladning Sydfrugter.

Rumæniens Handelsflaade tilbageleveret

Rusland har tilbageleveret den rumænske Handelsflaade, der under Krigen blev beslaglagt af den røde Flaade, heder det i en Udsendelse over Moskva Radio opfanget af Associated Press.

Medlemmer af den allierede Kontrolkommission overværede om Bord paa et Krigsskib i Galatz Havn Rumæniens officielle Modtagelse af Skibene.

Ingen Trafik Trelleborg—Sassnitz før 1946

Den svenske Jernbanestyrelse har via den svenske Legation i Moskva faaet Meddelelse om, at Færgetrafikken Trelleborg—Sassnitz ikke kan ventes genoptaget før tidligst i Løbet af det første Halvaar 1946.

Tre Frugtskibe til Sverige

Tre svenske Skibe er fornylig afsejlet fra Sydafrika med Appelsiner, Citroner og Grape Frugt til Sverige, som iøvrigt kan vente sig endnu flere Sydfrugter hjem i den kommende Tid. Det sydafrikanske Raad for Salg af Citrusfrugt oplyser saaledes, at man har placeret en Ordre paa 1½ Million Pakkasser i Sverige. Disse skal sendes til Sydafrika til Brug for Leverancer af Sydfrugter.

En svensk Repræsentant for sydafrikanske Vin- og Frugt-Industrivirksomheder, J. Söderquist, oplyser, at der er Forhandlinger i Gang om Levering af betydelige Mængder sydafrikanske Ferskener, Blommer, Æbler, Druer og Pærer til Sverige næste Aar.

Krigsforlist i norsk Skib

Maskinmester P. Borresen, Hjørring, har gennem norsk Sømandsforbunds Kontor i London modtaget Meddelelse

om, at hans 21-aarige Søn, Jungmand *Jorgen Borresen*, fra hvem Familien har været uden Efterretning siden Januar 1940, er krigsforlist med det norske Skib »Erviken«, som i Oktober 1941 blev torpederet i Konvoj Syd for Island.

Finsk Skib søvnes

Den 7. Oktbr. afgik Motorskibene »Helena« og »Astrea«, som var paa Tilbagerejse fra Norrköping, fra Mariehamn med Kurs mod Vasa. »Astrea« ankom til Bestemmelsesstedet den 9. ds. medførende 115 Tons Hvede, men »Helena«, som har en Besætning paa 5—6 Mand og en Last paa 185 Tons Hvede, er imidlertid endnu ikke naaet frem. Skibene kom under Rejsen ud i en kraftig Storm og mistede Kontakten med hinanden. Det er sandsynligt, at »Helena« er gaaet under.

FRA SØRETTENE

S/S Svava

D. F. D. S.'s Damper »Svava« forliste den 10. Marts 1944 efter en Kollision med den engelske Damper »Fort de Bousejoure«. Der har nu været afholdt Søforhør ved Sø- og Handelsretten i Anledning af dette Forlis, og 2. Styrmand *Ivar Wulff Jensen* forklarede, at »Svava« samme Dag var afgaaet fra Amble med Kul til London. Skibet sejlede i Konvoj med slukkede Lanterner. 4 Timer efter Afsejlingen varskoede Udkiggen, at der saas en grøn Lanterne paa Skibets Bagbordside. Man saa, at Skibet havde Kurs mod »Svava« og forandrede Farten fra halv Kraft til fuld Kraft, ligesom der foretoges forskellige andre Manøvrer for at undgaa et Sammenstød, men det engelske Skib løb alligevel med stærk Fart ind i »Svava«s Bagbordside. »Svava« fik stærk Slagside og gik hurtigt ned. Den ene Baad blev knust, den anden kunde ikke sættes i Vandet paa Grund af Slagsiden. Følgende omkom:

Kaptajn *Christensen*, 1. Maskinmester *Sørensen*. 2. Mester *Clausen*, 3. Mester *Theodorsen* samt en dansk og en engelsk Fyrbøder.

Den øvrige Del af Besætningen reddedes af »Fort de Bousejoure« og et andet Skib.

S/S Flora

D. F. D. S.'s Damper »Flora« blev den 1. August 1942 torpederet ved Island. Kaptajn *F. K. Nielsen* oplyste under Søforhøret, at Skibet var afsejlet fra Reykjavik den 1. August med en Ladning Fisk. Den 2. August Kl. 7.30 blev Skibet ramt af en Torpedo og stærkt beskadiget. Formasten faldt over Bord. Hele Besætningen gik i Baadene. Den ene Baad blev dog slaaget itu af Skruen, men det lykkedes Besætningen at komme op paa en Flaade. En anden Baad kæntrede, men Mændene blev taget op af de øvrige Baade. »Flora« sank med Agterenden lige i Vejret. I Baadene satte man Sejl til, men de blev observeret af en Flyvemaskine og senere opløst af en islandsk Trawler.

Kort efter Torpederingen var en Undervandsbaad kommet op til Overfladen, men den dykkede straks ned igen.

»Nerma«s Forlis

I Sø- og Handelsretten har der været afholdt Søforhør over Omstændighederne ved den Minesprængning, som M/S »Nerma« af Svendborg kom ud for ved Omø Fyr den 5. Oktober.

Skibsføreren oplyste om »Nerma«s Forlis, at Mandskabet pludselig havde mærket en kraftig Eksplosion, hvorefter Skibet var begyndt at synke. Man havde ret hurtigt konstateret, at det var en Minesprængning. I Løbet af et Kvarter var Lukaf og Maskinrum blevet fyldt med Vand.

Mandskabet havde blusset for m.s. »Anna« af Aalborg, som kom op paa Siden af »Nerma« og tog de skibbrudne med til Kalvehave, hvorfra man havde underrettet Rederiet om Ulykken.

»Asta«s Grundstødning

Motorsejleren »Asta« af Svendborg grundstødte den 19. September paa Skæret Grundabåda paa Rejse fra Larvik til København med en Ladning Træmasse. Kaptajn Svend Aage Rasmussen har nu afgivet Søforklaring i Svendborg, hvor han oplyste, at Kollisionen med Skæret var saa vold-

som, at Skibet rejste sig ca. 6 Fod med Forenden. For at faa »Asta« af Grunden maatte man kaste over 300 Baller Træmasse til en Værdi af ca. 10.000 Kr. over Bord. Det lykkedes at faa Skibet flot, men da det var læk, søgte man ind til Malø Havn, hvor Skibet blev midlertidig repareret, saa det kunde fortsætte Rejsen.

PERSONALIA

60 Aar

En kendt Mand i Københavns Havn, Forvalter i Det Forenede Dampskibs-Selskab *Gullach Nielsen*, fyldte forleden Dag 60 Aar.

Karantænestationen

Overlæge *Chr. Toftemark* er beskikket som bistaaende Læge ved Karantænestationen i København fra den 1. November.

Søværnet

Konstitueret Auditor, cand. jur. *Gustav Bent Pürschel* udnævnes til Auditor i det for Hæren og Søværnet fælles Auditorkorps.

Kaptajnløjtnant *Holger Westenholz* sættes efter egen Begæring uden for Nummer i et Aar fra den 15. Oktober 1945 at regne.

Flyver-Underkvartermester *Helge Niels Turch*, Underkanoner *Find Ejvind Søndergaard Lauersen* og Math-Elev *Ib Jynde vad Jacobsen* er der under 29. f. M. i Henhold til Lov af 25. Maj d. A. om Bemyndigelse for Regeringen til øjeblikkelig Afskedigelse af Tjenestemænd ved Hæren og Søværnet, der har hvervet eller ladet sig hverve til tysk Krigstjeneste m. v., meddelt Afsked af Søværnets Tjeneste, hvorefter de er slettet af Søværnets Rulle og de for de pangældende udfærdigede Ansættelsesblanketter kasserede.

Politifuldmægtig, cand. jur. *Axel Børge Serritzlew Petersen* og kst. Statsadvokatfuldmægtig, cand. jur. *Søren Benjamin Nyholm* er konstituerede som Auditører i det for Hæren og Søværnet fælles Auditorkorps fra den 1. Oktober d. A. at regne.

Vandbygningsvæsenet

Paa Ministeriet for offentlige Arbejders derom nedlagte Forestilling er ved kongelig Resolution Skibsfører af 2. Grad under Vandbygningsvæsenets 5. Lønningsklasse *Olaf Sinding* efter Ansøgning afskediget paa Grund af Alder af Vandbygningsvæsenets Tjeneste i Naade og med Pension fra Udgangen af Januar Maaned 1946 at regne.

Ministeriet for offentlige Arbejder har udnævnt Kontorist, Frk. *Inger Beate Rosenkrantz Theil-Jensen* til Kontorassistent under Vandbygningsvæsenets Lønningsklasse 12 a fra den 1. November 1945.

Ministeriet for offentlige Arbejder har under 16. Oktober 1945 udnævnt Havneassistent *Peder Ingor Nielsen* til Havnefoged under Vandbygningsvæsenets 6. Lønningsklasse fra 1. November 1945.

Fyr- og Vagervæsenet

Marineministeriet har under 29. September 1945 ansat Fyrassistenterne *Jens Severin Andersen* og *Kristian Hermansen* som Fyrmestre af 3. Grad fra 1. Oktober 1945.

Storebæltsoverfarten

Ved kongelig Resolution er Skibsmaskinmester af 1. Grad ved Statsbanerne *Johannes Christian Helvard*, R. af Dbg., Storebæltsoverfarten, efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget i Naade og med Pension fra det ham betroede Embede med Udgangen af December Maaned 1945.

Maskinisteksaminerne

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i September/Oktober 1945 i Aalborg og Esbjerg afholdte almindelige Maskinisteksamen er opnaaet følgende Eksamensresultater:

I Aalborg indstillede sig 17 Eksaminander, hvoraf 16 bestod.

En Elev, Christian Ejvind Bjørn Nielsen, fik tilstaaet Præmie af det til Direktøren for Maskinistundervisningen af Julius Skrikes Stiftelses Midler bevilgede Beløb.

I Esbjerg indstillede sig 23 Eksaminander, hvoraf 22 bestod.

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:

ROGNER NYHOLE

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeliniekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 3,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglbølmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 6 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pøle eller ved andel Skibe 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 Butefartøjer 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 her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspegne betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der lodes og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I F r i h a v n e n besørger Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I T o l d h a v n e n efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 188 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Børsevne 15,000 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fyserum, Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1841, 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 loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8800 Tons Børsevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,8 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lødsr 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. 3 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besjelles ogsaa om Natten. Ingen Lodstvang. Havneafgift: Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 15 og 25 Øre for henholdsvis inden- og udenbys Fartøjer, de tilsvarende Afgifter for Fartøjer uden Maskinkraft 10 og 20 Øre. Vand: 1,50 Kr. pr. m³, dog mindst 5 Kr. ialt. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Styrkodsraner 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.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 300 m brede uddybede Løb over Graadybebarren 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 Flskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,5 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flojtetænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspegne efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerhavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibseparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (6,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlek. 14 Øre, Sejlsk. med Hjulspekrue 22 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Varselafgift: Moderat. Bugserdamp. Informet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; isvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsbedding for mindre Fartøjer.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,8 m. I Yderhavnen 6,8 m, i Inderhavnen 6 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. over 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.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 2,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 80 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodel.). Bugsering faste billige Takster. Vand til Skibsbrug 8 Øre pr. R.-T., til Maskinbrug 2,50 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slangere 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

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 DØKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

B&W

Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 19779
TELEGR. •JANBY•

KJØBENHAVN K.
TOLDRODGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper
som
Smøreoliepumper
Brændselsoliepumper

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.

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarshp

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

ODENSE

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngkarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**FRIIS & FREDERIKSEN**

(H. RASK-PETERSEN)

STATSAUTORISERET SKIBSMÆGLER

ODENSE - BOGENSE

Tlf. 30 - 2 Lin.
2830

Tlg. Adr. Friis

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**C. HOPPE & CO.**

Partners:

C. Hoppe
edsv. Skibsmægler

Joh. Sørensen

P. M. Michelsen

ODENSE

Telefon:
988-688Telgr. Adr.
Brokerhoppe

FAABORG

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

ODENSE

SVENDBORG

CHR. CLEMMENSEN

Grundlagt 1866

INDEHAVERE:

UPPE CLEMMENSEN, edsv. Skibsmægler
KAI BACKHAUSEN, statsaut. Skibsmægler

ODENSE

Telgr. Adr.: "Clemmensen"

Telf. 14 og 83
Rigstelefon 88**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 41

FREDAG 26. OKTOBER 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DANMARKS HANDELSFLAADE SKAL GENREJSES

Detle var Hovedindholdet af en stor og manende Tale, den konservative Folketingsmand, Mønstringsbestyrer J. Kastrup Olsen for kort Tid siden holdt i Folketinget, og hvori han bl. a. udtalte:

Kun een af Danmarks Erhvervsgrene led alvorlig Skade under Besættelsen, vel lige saa alvorlig som det var Tilfældet med den tilsvarende Erhvervsgren i andre Lande, nemlig Danmarks Skibsfart. Den danske Handelsflaade bestod før Krigen af en lang Række moderne Skibe, som ikke eksisterer mere.

At dette Tab er saare alvorligt for vort Fædreland, kan der ikke være Tvivl om. Lad mig blot nævne, at før Krigen indtjente den danske Handelsflaade 300 Mill. Kr. om Aaret. Af disse 300 Mill. Kr. indsejledes de 200 Mill. Kr. i Fart mellem fremmede Lande. Det var altsaa en direkte Valutaindtjening til det danske Samfund.

Samfundet, Rederne og Søfarten maa have et naturligt Ønske om, at Danmarks Handelsflaade genrejses snart. Sker det ikke, vil det betyde et alvorligt Tab for det danske Samfund, manglende Indtjeningsmuligheder med Hensyn til Valuta, en væsentlig Forringelse for Søfartsstanden, stor Arbejdsløshed for denne Stand og stor Arbejdsløshed paa vore Skibsværfter. Skibsfartserhvervet er et internationalt Erhverv, og den danske Handelsflaade har kun een Chance for at klare sig i Konkurrencen. Den bestaar i at sejle hurtigere og billigere end Konkurrenterne. Det er den Chance, vor Søfart har og har benyttet saaledes, at dansk Skibsfart har erhvervet sig en hæderlig Plads blandt søfarende Nationer.

Naar nu Handelsflaaden skal genopbygges, maa Kravet være, at den skal fornyes med nye moderne og hurtige Skibe, der er forsynet med de bedst mulige tekniske Midler med Hensyn til Losning og Lastning og med Hensyn til sikker og hurtig Navigation over Havene. Spørgsmaalet er blot, om Rederne nu besidder saadanne Kapitaler, at de evner at forny Handelsflaaden med nye Skibe. De faar naturligvis udbetalt deres Forsikringssummer og har ogsaa et Tilgodehavende paa den anden Side Spærringen, Spørgsmaalet er, om det er nok. Hele det danske Samfund maa være interesseret i en hurtig og god Opbygning af den danske Handelsflaade, og det er mit Haab, at Regering og Rigsdag vil se med Forstaaelse paa Skibsfartens Problemer.

Skibsfarten ønsker ikke direkte Statstilskud, men ønsker, at den stadig som tidligere skal være et frit Erhverv, hvilende paa det private Initiativ og den private Ejendomsret. Det, Skibsfarten ønsker, er, at Regering og Rigsdag forstaaer, at det, da dette Erhverv var det, der led allermost under Krigen, er rimeligt, at der træffes Særforanstaltninger til Genopbygningen. Derfor ønsker Rederne at faa Lov til helt og fuldt at afskrive den Overpris, der er betalt for dyrt krigsindkøbte Skibe, og man ønsker en lempelig Skatteudskrivning. Jeg mener, at dette Krav er retfærdigt og rimeligt. Det er vigtigt og af ganske overordentlig Betydning, at den danske Handelsflaade genopbygges og genopbygges meget snart, for den er et meget vægtigt Aktiv for det danske Samfund.

SKOLESKIBET »DANMARK« HJEM

For første Gang i seks Aar har Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib *Danmark* udsendt en Positionsmeddelelse. Det hed i denne, at Skibet befandt sig 800 Sømil Øst for New York. Der meldtes »Alt vel« om Bord. Skoleskibet ventes imidlertid ikke hjem til Danmark før i sidste Halvdel af November Maaned. Der er ca. et halvt Hundrede Mand om Bord. En Del er gamle Elever, men der er ogsaa paamønstret forskellige danske Søfolk, der nu vender hjem fra deres lange Ophold i Udlandet.

ATTER AKTIEUDBYTTE I STORE NORDISKE

Bestyrelsen for Det Store Nordiske Telegraf-Selskab har udsendt følgende Meddelelse:

Det efter Danmarks Befrielse opstillede nye Regnskab for 1944, hvori indgaar saadanne Indtægter og Udgifter for tidligere Aar, som først nu har kunnet bogføres, udviser en Brutto-Indtægt paa 31.827.079 Kr. og Driftsudgifter paa 27.432.504 Kr.

Bestyrelsen vil paa en ekstraordinær Generalforsamling foreslaa, at der efter Supplering af Regnskabs Overskud 4.394.575 Kr. med det paa Konto til senere Disposition henstaaende Beløb 15.830.761 Kr. udbetales et Udbytte til Aktionærerne paa 20 pCt., der ligesom i tidligere Aar beregnes i Sterling. Restbeløbet 12.481.136 Kr. overføres til næste Regnskabsaar.

2½ pCt. à conto Udbytte for første Halvaar 1945 vil blive betalbart samtidig med Udbyttet for 1944.

Generalforsamlingens Tidspunkt vil snarest muligt blive meddelt.

Store Nordiske har ikke udbetalt normalt Aktie-Udbytte siden 1938, da Dividenden ligesom en Række foregaaende Aar var 20 pCt., beregnet i Sterling. For 1939 udbetaltes et à conto Udbytte paa 5 pCt.; men for de følgende Krigsaar har intet Udbytte kunnet udbetales, da Regnskaberne har været ufuldstændige paa Grund af manglende Oplysninger fra Udlandet. Paa Selskabets sidste ordinære Generalforsamling i Maj d. A. blev det godkendt, at der, saa snart det er muligt, skulde indkaldes til en ekstraordinær Generalforsamling, hvor Spørgsmaalet om Udbytte vilde blive forelagt. Det er dette Løfte, som nu indfries.

SØFOLKS-RESOLUTION

I Søndags holdtes i Gøteborg en nordisk Sømandskonference med 33 Deltagere fra 15 Organisationer, repræsenterende saavel Mandskab som Officerer i Danmark, Norge, Finland og Sverige. Konferencen besluttede efter indgaaende Forhandling om Søfolkenes Efterkrigstidsproblemer at vedtage følgende Udtalelse:

»Det konstateres, at Søfolkenes Levevilkaar i mange Retninger er utilfredsstillende, og at den Lovgivning, som paa forskellig Maade regulerer Forholdene til Søs, trænger til en grundig Reformering. Organisationerne mener derfor, at man, som en ringe Tak til de Folk, der ofrede deres Liv, og som en økonomisk Støtte til de Mennesker, der med Livet i Behold gennemlevede de haarde Forhold til Søs under Krigen, maa skabe bedre sociale og økonomiske Vilkaar. Der paaes i den Forbindelse paa 8 Timers Arbejdsdag, Bemandingsforskrifter m. m. Da Søfolkenes Vilkaar nu skal drøftes paa den internationale maritime Kon-

ference, mener de nordiske Søfolks Organisationer at have Ret til at forvente, at de respektive Landes Regeringer ved Konferencen støtter Søfolkernes Reformkrav.«

Resolutionen blev telegrafisk tilstillet de nordiske Landes Regeringer.

MYSTIKEN OMKRING M/S »LANGELAND«

Lige siden Motorpaketen *Langeland* for et Par Uger siden forsvandt, har man opholdt sig ved, at der ikke var fundet Vraggods fra Skibet, skønt det havde forskelligt let Gods stuvet paa Dækket. Den Kendsgerning, at man intel fandt, har givet Anledning til Gisninger om, at Skibet kunde være blevet opbragt af Sørovere.

Imidlertid er der nu ved Kastrup drevet nogle Frugtkasser i Land, som viser sig at have hørt til *Langelands* Last. Herefter maa det formentlig anses for værende udenfor Tvivl, at *Langeland* er forlist paa Strækningen mellem Møen og København.

Et stort Apparat har været i Gang for at finde *Langeland*. Bedstemanden, Jacobsens Hustru har været meget aktiv for at fremme Undersøgelserarbejdet, idet hun foranledigede, at der blev rettet Henvendelse til de engelske Marinemyndigheder i København og til Russerne paa Bornholm om at iværksætte Undersøgelser langs den tyske Østersøkyst.

Langelands Rederi har nu købt Motorskibet *Bygholm* til Erstatning for det forsvundne Skib.

Bygholm, der er bygget i København i 1900, men ombygget i 1943, laster 180 Tons og er større end *Langeland*. Skibet er nu gaaet til Eftersyn ved Nordhavnsværftet og vil snarest blive indsat paa Ruten Rudkøbing—København.

VOR KULIMPORT

Bændselsimporten er stadig i god Gænge. For November Maaned er der givet Allocation for 102.000 Tons Kul fra U. S. A., 15.000 Tons fra England og fra Tyskland 69.500 Tons. Indførslen i November Maaned skulde saaledes blive 186.500 Tons mod en Allocation i indeværende Maaned paa 168.000 Tons. Siden Juni er afskibet 591.527 Tons Kul, hvoraf 507.971 Tons er ankommet.

Ogsaa vor Allocation for Koks forøges stadig. I Oktober er den paa 88.000 Tons, for November drejer det sig om 103.000 Tons, hvoraf 93.000 Tons fra Tyskland. Af Koks er siden Juni afskibet 82.663 Tons, hvoraf 70.163 Tons er ankommet. — Foruden det nævnte Kvantum Koks købes for Tiden hver Maaned ekstra i U. S. A. 10.000 Tons Pittsburgkoks og 30.000 Tons Beehive-Koks, som der ikke kræves Allocation for.

Endelig er siden Juni ankommet et mindre Parti tyske Briketter, det drejer sig om 3714 Tons.

I nær Fremtid skal en dansk Delegation til Tyskland for at overvaage, at det bliver de rette Kvaliteter, vi faar herop. Delegationen repræsenterer Dansk Kulimportorganisation (Danecoal).

DANSK-FINSK SAMHANDEL

I Helsingfors er der den 20. Oktober undertegnet en Tillægsaftale til den dansk-finske Vareudvekslingsoverenskomst gældende indtil Udgangen af Februar 1946. Aftalen forudsætter en Udførsel fra Danmark til Finland af Varer til en Værdi af 31,5 Mill. Kr. og en Indførsel her til Landet fra Finland af Varer til en Værdi af 22 Mill. Kr. For Differencen mellem de to Beløb vil der senere blive leveret Varer fra Finland til Danmark.

De vigtigste danske Eksportvarer er Sukker, Smør, Kød og Kødkonserves, Fisk, Frø, Blodalbumin, Arbejder af Jern, Maskiner m. v. De vigtigste finske Eksportvarer omfatter Tømmer, Uds kudstrø, Ender og Splitved, Espetrø, Finér, Møbelplader, Træbaraker, Cellulose, Træmasse, Greaseproof, Spindelpapir, Avispapir, Pap og Karton, Tagpap m. v.

»MANCHURIA« AFSEJLET TIL AUSTRALIEN

Ø. K.'s nye Motorskib *Manchuria*, der er bygget hos Burmeister & Wain, er nu afgaaet paa sin Jomfrurejse til Australien. Undervejs vil det anløbe forskellige Havne for at laste, først Gøteborg.

Manchuria er Søsterskib til *Mongolia*, der gik ud paa sin første Rejse for kort Tid siden. Skibet er paa 8371 Bruttotons, drives af en 6-cylindret B. & W.-Motor paa ca. 7150 HK, og har en Fart af 15 Knob. Det har smukt indrettede Kalytter og Saloner til 12 Passagerer.

ÆNDRINGER TIL SKIBSREGISTERET

I første Halvdel af Oktober er der foretaget følgende registrerede Anmeldelser til Rederiregisteret:

A/S Det Østasiatiske Kompagni, København, er Ejer af nybygget M/S *Mongolia* af København (OWRQ). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 8366 og 5100 Tons.

A/S Det Østasiatiske Kompagni, København, er Ejer af nybygget M/S *Manchuria* af København (OWRR). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 8371 og 5100 Tons.

M/S *Oregon* af København (OZOC) er udslettet som forlist.

Aktieselskabet af 6. Februar 1943, København, er Ejer af nybygget S/S *Gudnæs* af København (OWRU). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 2709 og 1499 Tons.

M/S *Essodan* af Nyborg (OYZI). Skibets Hjemsted er nu København.

S/S *Carl Clausen* af Kolding (OYBG) er forandret til M/S. Skibets Brutto- og Netto-Tonnage er nu henholdsvis 338 og 138 Tons.

Netto-Tonnagen for S/S *Dania* af Nyborg (OYUB) er nu 566 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnage for S/S *Frigga* af Esbjerg (OXQA) er nu henholdsvis 1095 og 571 Tons.

K.K.K.K. Kul A/S (Københavns Kul og Koks Kompagni A/S), København. Direktør *Fridtjof Rudolf Riis*, Birkerød, er tiltraadt som Direktør.

60 AAR

Den 30. Oktober fylder den kendte Skibsreder, Kaptajn *P. F. Cleemann*, Aabenraa, 60 Aar. Kaptajn Cleemann overtog i 1919 den af hans Fader i 1879 grundlagte Skibsmægler-, Befragtnings- og Speditionsforretning. I 1922 startede han Aabenraa Rederiaktieselskab, der i 1939 disponerede over tre Skibe, som alle er gaaet tabt under Krigen.

TUNNELPROBLEMET

I de to Fragtdampere »Sarmanco« og »Sarmiento«, som Harland og Wolff, Belfast, er ved at bygge til The Pacific Steam Navigation Company, har man gennem en ny Anordning søgt at komme de Ulemper til Livs, der altid i Skibe med Maskinen liggende midtskibs har klæbet ved Tunnelens Gennemførelse gennem Agterlasten, Ulemper, der baade har været af økonomisk Natur, daarlige Udnyttelse af Pladsen, og af praktisk Natur, vanskelige Lasteforhold.

I de to Skibe har man ført Tunneltoppen ud til Skibssiderne og derved faaet plane Dæk i hele Agterlasten, hvad der vil lette Stuvningen af Lasten meget her. Pladsen paa begge Sider af Tunnelen er inddelt i en Række Tanke med Pumpeanordninger til en eventuel Vandballast, men som ogsaa kan bruges til Transport af de vegetabiliske Olier, der spiller en større og større Rolle for Selskabets Fart.

Dybtanken, der i de tidligere Skibe af denne Type var anbragt agtenfor Maskinrummet, er fjernet, og det synes uden for al Tvivl, at den nye Anordning i mange Tilfælde vil vise sig at være meget fordelagtig.

Ugens Fragtberetning.

O m end det nu er bestemt, at U.M.A.'s Kontrol med Tonnagen og Fastsættelsen af Fragtsatserne skal være afviklet inden 2. Marts næste Aar, saa er der næppe større Sandsynlighed for, at vi dermed er færdige med alle Restriktioner. Hvad der skal afløse den nuværende Ordning synes imidlertid ikke helt afgjort, men helt utænkeligt er det ikke, at en eller anden international Organisation oprettes, der i hvert Fald i en Overgangsperiode kommer til at udøve en vis Kontrol med Udviklingen. Allerede en Del Aar før Krigen eksisterede jo en saadan frivillig Ordning inden for Tankskibsfarten, den saakaldte »Schierwater Plan«, og selv om det naturligvis vil være betydeligt vanskeligere at praktisere noget lignende indenfor Trampskibsfarten, hvor Interesserne er ganske anderledes differentierende, saa vil Spørgsmaalet utvivlsomt alligevel melde sig, om en eller anden Form for internationalt Samarbejde ikke vil være nødvendigt. Men, hvadenten Udviklingen udadtil vil forme sig paa den ene eller anden Maade, saa er der dog een Ting, der synes sikker, nemlig, at vi herhjemme vil beholde Fragnævnet et Stykke Tid endnu. Den danske Handelsflaade har lidt betydelige Tab under Krigen, og under Hensyn til Landets hele økonomiske Stilling, gaar det næppe an lige med det samme at afvikle Kontrollen med den danske Tonnage. Noget andet er, at alle interesserede Parter naturligvis vil være interesserede i en Ordning, der gradvis afviklede alle Restriktionerne.

Mens det saaledes er umuligt at stille nogen Prognose for de nærmest kommende Maaneder, saa er der, som tidligere nævnt, et betydeligt Antal Befragtere af Timechartertonnage, der er i Markedet for større eller mindre Baade paa fra 1 til 3 Aars Timecharter med Levering post-Uma. Vi har tidligere nævnt, bl. a. hvad norske Redere af moderne 9000 Ts. Dieselskibe var villige til at slutte til, men det har været betydeligt vanskeligere at faa Befragterne, der hovedsagelig er amerikanske Operatører til at nævne nogen Fragt tid. Imidlertid foreligger der nu en Indikation fra en af de store amerikanske Tidsbefragtere, Chilean Nitrate Sales Corp., New York, hvilken fortjener

at nævnes, fordi den Rate, der antydes, nemlig »under \$2:— for 6/10.000 tonner for 12 months trading« er helt ude af Linie med, hvad Rederne regner med, at Fragniveauet vil komme til at ligge paa, naar U.M.A. er afviklet. Nu er disse Befragtere ganske vist ikke kendt som særlig flotte Betalere, tværtimod, de var før Krigen særdeles vanskelige at handle med, men Forskellen mellem, hvad man i Almindelighed venter at Rateniveauet vil komme til at ligge paa, og hvad disse Befragtere antyder, er alligevel saa betydelig, at det vil være spændende at se, hvor Fragniveauet vil komme til at ligge.

Om Forholdene paa de enkelte Markeder er Nyhederne iøvrigt stadig sporadiske. Paa de oversøiske Markeder synes Tildelingerne til Transporten af rent handelsmæssige Varer at være i jævn og sikker Stigning, men der er dog stadig Markeder, saaledes bl. a. River Plate, der ikke paa langt nær kan faa den Tonnage, der er Anvendelse for. I andre Trades, saaledes bl. a. mellem Amerika og Europa er Aktiviteten derimod særdeles livlig, og der gaar ganske betydelige Kvantiteter Levnedsmidler, Kul o. s. v. østover. Desværre har de mange Strejker, saavel i Staterne som i England ikke alene paavirket Expeditionerne for de enkelte direkte herørte Skibe, men Følgerne spreder sig som Ringe i Vandet til mange Omraader, saaledes at de Tilførsler, som Europa trænger til, for vort eget Vedkommende bl. a. Kul, bliver udsatte for Forsinkelser, der, saafremt en Ordning ikke snart findes, godt kan medføre alvorlige Kalamiteter. — Iøvrigt udvikler Forholdene paa de oversøiske Markeder sig i Overensstemmelse med de af U.M.A. fastlagte Retningslinier. Nye Rater af særlig Interesse er ikke publicerede i den forløbne Uge.

I vore nære Farvande er der stadig en Del at gøre med saavel Malm, Trælast og Masse fra Østersøen til UK. og Kontinentet. Det synes dog, som om det værste »rush« er forbi, men det kan jo heller ikke være saa meget længere, førend Rederne maa indstille sig paa Vinterens Komme. I Kulfarten fra England til Danmark er der ikke større Ændringer.

DE STORE HAVNEUDVIDELSER I AARHUS

A arhus Havn, der i Løbet af det sidste Par Menneskealdrer er vokset frem til at blive en moderne Storhavn i international Klasse, omfattende i Dag 7,9 km Kajer, 64 Hektarer Vandareal og 70 Hektarer Landareal, staar nu foran Genoptagelsen og Fuldførelsen af de store Udvidelser, som Krigen og den deraf flydende Materialeangel havde sat en foreløbig Stopper for.

Udvidelsesplanerne, der blev vedtaget i 1932, gaar i Hovedsagen ud paa at skabe to nye Havnebassiner, Bassin V og VI, i Fortsættelse af Bassin I og II mod Nord og udenfor Fiskeri- og Lystbaadehavnen. Den nuværende Midtermole mellem Bassin I og II skal fjernes og erstattes af en 93,5 m bred, moderne Pier, som skal benævnes Pier I. En lille Fordel ved denne Ordning bliver det, at Statsbanernes Ruteskibe paa Kalundborg og Det Forenedes paa København, der nu maa ligge Stævn ved Stævn med kun et Par Meter imellem, fremtidig vil komme til at ligge ved hver sin Kaj, hvorved Besejlingen lettes betydeligt. I Stedet for den nuværende smalle Pier II med tilhørende Kystværn Nord for Bassin II kommer der en 136 m bred Pier og udenfor den et 145 m bredt Bassin V. Pier III skal til sin Tid gøres 200 m bred, men opføres foreløbig kun i 146 m's Bredde og afsluttes mod Nord med et Kystværn, idet Bassin VI og Pier IV ikke kommer med i den første Udbygning. Foruden

den nuværende Midtermole forsvinder Søndre Mole-arm, som i Fortsættelse af Mellemarmen mellem Bassin I og II og Bassin III og IV beskytter Indsejlingen til Bassin II og I, og tillige forsvinder de vestlige 90 m af den nuværende vestre Dækmole, idet den nye Pier III skal føres helt ud til det nuværende Molehoved paa Dækmolen.

Hvor længe det vil vare, inden disse store Arbejder er fuldført, kan der selvsagt ikke siges noget om endnu, da man ikke ved, naar det til Arbejdet nødvendige Materiale, særlig Cement og Armeringsjern til Kajanlæg kan blive frigivet.

Selv med disse store Udvidelser vil Havnen utvivlsomt indenfor en overskuelig Tid blive for lille, og Byens Myndigheder paatænker derfor allerede nu at lade afholde en international Konkurrence om Retningslinierne for Havnens fremtidige Udvikling, hvori bl. a. indgaar Planer om en særlig Industrihavn og — muligvis — Oprettelsen af et Skibsværft.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

E t nyt Motorskib paa 3600 Tons d.w. er blevet Esøsat ved Öresundsvarvet for A/B Transmarin. Helsingborg. Skibet, som døbt *Gunda*, er af den aabne Shelterdæk-Type med to gennemgaende Dæk med halvhøj Poop og lang Bak og med fem Lasteluger i hvert Dæk. Det er bygget til Lloyd's højeste Klasse og med Isforstærkning. Hoveddimensionerne

er følgende: Længde mellem Perpendikulærer 330', Bredde paa Spant 47' og Dybde til Shelterdæk 27' 10'. Dets Dybgaende paa fuld Last er ca. 19' 3". Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en 7-cylindret enkeltvirkende, to-Takts Dieselmotor paa 3200 IHK, og Farten paa fuld Last er ca. 14 Knob.

PORTUGALS HANDELSMARINE

Under den nu afsluttede Verdenskrig har Portugal maattet lide under, at Landet ikke kan dække sit eget Behov af Handelstonnage, og de ofte tidligere drøftede Planer om Tilvejebringelse af en passende portugisisk Handelsmarine har derfor paa ny paaaldt Offentlighedens Interesse.

70 Skibe paa 370.000 Tons

Marineminister Amerigo Tomás har nu offentliggjort et Program for en Rekonstruktion af Portugals Handelsmarine omfattende Nyerhvervelse af ca. 70 Skibe med en samlet Tonnage af ca. 370.000 Tons, nemlig: 4 Skibe til blandet Passager- og Fragtfart hver paa 10.000 Tons og med en Hastighed af 18 Knob, 1 Skib til blandet Passager- og Fragtfart paa 6.000 Tons og med en Hastighed af 16 Knob, 2 Skibe til blandet Passager- og Fragtfart paa hver 5.000 Tons og med en Hastighed af 15 Knob, 2 Skibe til blandet Passager- og Fragtfart paa hver 5.000 Tons og med en Hastighed af 14 Knob, 2 Tankskibe paa hver 12.000 Tons og med en Hastighed af 14 Knob, 2 Tankskibe paa hver 10.000 Tons og med en Hastighed af 14 Knob, 15 Fragtskibe paa hver 9.000 Tons med en Hastighed af 14 Knob, 9 Fragtskibe paa hver 6.000 Tons med en Hastighed af 13 Knob, 14 Fragtskibe paa hver 3.000 Tons med en Hastighed af 14 Knob, 6 Fragtskibe paa hver 3.000 Tons med en Hastighed af 13 Knob, 1 Fragtskib paa 1.500 Tons og med en Hastighed af 12 Knob, 4 Kystfartsbaade til Mozambique paa hver 2.000 Tons og med en Hastighed af 12 Knob, 2 Kystfartsbaade til Angola paa hver 1.500 Tons og med en Hastighed af 10 Knob, 1 Transportskib til Brug for de Indfødte i Mozambique med en Størrelse af 1.000 Tons og en Hastighed af 12 Knob, 1 Kystfartsbaad til Azorerne paa 600 Tons med en Hastighed af 10 Knob, 2 Frugtbaade paa hver 800 Tons og med en Hastighed af 12 Knob.

Faste Skibsruiter.

Det er Meningen, at der skal være følgende faste Skibsfartsruiter:

1. Til de portugisiske Atlanterhavsoer.
2. Til Cap Verde og Guiné.
3. Til S. Tomé og Angola.
4. Til Mozambique ad begge Veje.
5. Til Indien, Macau og Timor.
6. Til Nordafrika (Fosfat).
7. Til England og Nordeuropa (Kull, Sulfat og blandet Fragt).
8. Til De Forenede Stater (blandet Fragt).
9. Til Brasilien.
10. Til Argentina (Hvede).
11. Til Chile (Nitrater).
12. Til den mexikanske Golf (Brændselolie).

Der regnes med Stats-Subvention til Ruten til Brasilien, der skal besejles udelukkende af Companhia Colonial de Navegacao og til Ruten Indien, Macau, Timor, der skal besejles af Companhia Nacional de Navegacao.

Den foreslaaede Udvidelse af Handelsflaaden skal finansieres dels af Skibsfartsselskaberne selv, dels af Staten.

Fem Skibe er allerede under Bygning, nemlig to 9.000 Tons Baade og et Tankskib paa 10.000 Tons til Companhia Colonial de Navegacao samt to 9.000 Tons Baade til Companhia Nacional de Navegacao. Alle disse Baade bygges i England med Undtagelse af Tankskibet, der skal leveres af det portugisiske Orlogsværft, Arsenal do Alfeite. Marineministeren har yderligere bestemt, at Arsenal do Alfeite straks skal lægge Kølen til den næste Tankbaad, saasnart Beddingen bliver ledig.

Om Priserne paa den allerede kontraherede Tonnage oplyses intet. Dog meddeltes det, at man kalkulerer en Udgift af 100.000 Contos eller ca. 20 Millioner Kroner til hvert af de fire største blandede Passager- og Fragtskibe, der nævnes først i Programmet.

RUSLANDS HANDELSFLAADE

Den nye Handelsflaade, som Sovjetunionen agter at bygge op, vil omfatte en Række nye Skibstyper, hedder det i en Artikel i »Scandinavian Shipping Gazette«. Disse nye Typer indbefatter saavel Passager- som Fragtskibe foruden Trawlere og saadanne specielle Skibe, som er bestemt til Fart paa Ruslands Vandveje. For en stor Del er Specifikationerne til disse Skibe udarbejdet under Krigen. I mange Tilfælde vil man gaa over til Turbinedrift, og alle Fragtskibene forsynes med elektriske Losse- og Ladeanordninger. Desuden faar Passager- og Fragtskibene større Hastighed og Kapacitet.

Allerede før den anden Verdenskrigs Udbrud var Sovjetunionen naaet langt i sine Bestræbelser paa at udvide sin Handelsflaade takket være dens veludrustede Skibsværfter og højt uddannede Skibsbyggere. Dampdriften er stadig bibeholdt, hvor lokale Hensyn kræver det, men ellers anvendes mest Oliemotoren. Paa dette Omraade har Russerne gamle Traditioner at følge i Nobel-Motoren.

Umiddelbart før Krigsudbrudet beløb den maskindrevne Del af Sovjetunionens Handelsflaade sig til et samlet Tal af 1.316.000 Tons, d. v. s. knap 2 pCt. af den maskindrevne Verdenstonnage. Sovjetunionen indtog da Tiendepladsen blandt de store Søfartsnationer. De nævnte Tal er et godt Eksempel paa den hurtige Udvikling, som Sovjetunionens Handelsflaade har undergaaet, idet de viser en Stigning paa ca. 300 pCt. sammenlignet med Tallene fra 1924, da den sovjetrussiske Handelsflaade for første Gang figurede i Lloyd's Register.

I Tiden mellem de to Verdenskrige fik Sovjetunionen ofte bygget Skibe ved udenlandske Værfter. Saaledes byggede Tyskland to store Skibe til Sortehavsflaaden, Danmark leverede bl. a. det mere luksuriøse *Svanetia*, paa 4000 Tons, og Frankrig byggede en Række Tankskibe.

Det er maaske først og fremmest paa den indenrigske Søfarts Omraade, at de russiske Skibsbyggere har gjort den største Indsats, og i de senere Aar har man bygget et stort Antal Bugserbaade, Passagerskibe, Fragtdampere og Pramme. De indenrigske Vandveje er næsten lige saa vigtige for Sovjetunionen som de oversøiske Forbindelser. Leningrad er f. Eks. i Forbindelse med Odessa ved Hjælp af Skibe paa helt op til 7500 Tons d.w., som er i Stand til at foretage en Rejse frem og tilbage uden at skulle bunkre.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

»Peter Wessel« i Gang igen

A/S Larvik-Frederikshavn Færgeren har afholdt Bestyrelsesmøde, hvor det oplystes, at Bilsfærgeren *Peter Wessel* nu ligger ved Aalborg Værft, hvor den i sin Tid blev bygget. Den blev af Tyskerne efterladt i Sønderborg i stærkt beskadiget Tilstand, og der maa foretages betydelige Reparationer, idet bl. a. Inventaret er stærkt medtaget. Maskinen er imidlertid i forholdsvis god Stand.

Englænderne har nu meddelt, at de giver Afkald paa Færgeren.

Fra dansk Side er ved Direktør J. P. Pedersen, København, meddelt, at man er stærkt interesseret i at faa Færgefarten i Gang igen snarest muligt. Paa Bestyrelsesmødet var der da ogsaa Enighed om; at der ikke kan være Tale om at afhænde *Peter Wessel*. Den skal repareres, og man vil sætte alt ind paa at faa Skibet i Fart igen, saa snart de valutamæssige Forhold m. v. tillader det. Der nedsattes et Arbejdsudvalg, som skal føre Sagen videre.

Dødsfald

En af de faa tilbageværende Marstalskipperne fra Sejl-



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

skibenes Tid, flv. Skibsfører *Jens Albertsen*, Marstal, er afgaaet ved Døden 88 Aar gammel. *Jens Albertsen* førte i sin Tid forskellige kendte Marstalskibe, indtil han for en Del Aar siden lagde op. Han var en kendt Skikkelse i Skipperbyen, og der var megen Deltagelse, da han i de senere Aar mistede to af sine Sønner, der omkom under deres Gerning paa Søen.

Norsk Skib bestilt i England

Den første norske Skibsbestilling i England efter Krigen er nu gjort ved Burntisland Shipbuilding Co., Ltd. Det er Rederiet Odfjell, Bergen, som har afgivet Ordre paa et Motorskib paa 7600 Tons til Erstatning for Rederiets *Gran*, som blev bygget ved samme Værft, men som forliste under Krigen. Skibet skal udstyres med en Dieselmotor af Doxfords Fabrikat og leveres i Januar 1947.

Fransk Krav paa tyske Skibe

Frankrig har rejst Krav overfor de øvrige Allierede om at komme i Betragtning ved Fordelingen af den tyske Handelsflaade. De Forenede Stater siges at støtte de franske Krav, hvorimod England skal stille sig køligt overfor dem. Franskmændene gør gældende, at deres Handelsflaade, der i 1939 talte 3,500,000 Tons, nu er reduceret til 800,000 Tons paa Grund af Krigen, og at der saaledes ikke er nogen Grund til at frygte Frankrig som Konkurrent paa Havene.

Besejlingen af Gdynia og Gdansk

Efter at russiske Ministrygere har rensat de polske Havne for Miner, er Indsejlingen til Gdynia og Gdansk blevet forsynet med Lysbøjer. Navigationsfyrene er reparerede, ikke blot i de vigtigste Havne, men ogsaa i Postomino, Wladyslawow og Elblag. De store Fyr i Hel og Rozewie er ogsaa taget i Brug og i Hel er anlagt en Lodsstation, der skal hjælpe Skibene til Passage gennem Indsejlingen.

Damptrawlere til Island

Den islandske Regering har underskrevet en Overenskomst med engelske Skibsbygningsfirmaer om Levering af 26 Damptrawlere. 10 af disse vil blive leveret næste Aar, og Resten inden den 1. Oktober 1947.

Hver af Trawlerne skal koste 98,000 Lstr. Det er Meningen at disse Skibe, der betegnes som de mest moderne Fiskerifartøjer af denne Type, af den islandske Regering vil blive solgt videre til Enkeltpersoner eller Selskaber paa Island.

Nye Skibe til Mississippi S. Co.

The Mississippi Shipping Company har tre 17.000 Tons Passagerskibe under Bygning, og vil næste Foraar genoptage Passagerfarten mellem New Orleans, Brasilien, Uruguay og Argentina. De tre Skibe vil komme til at koste 9 Millioner Dollars. Hver vil kunne medføre 120 Passagerer.

FRA SØRETTENE

Rederiet idømt Erstatning

A/S Grøn & Witzke havde ved Sø- og Handelsretten krævet Finska Ångfartygs A/B, Helsingfors, ved Rederiets herværende Agenter Frank & Tobiesen dømt til at refundere 1601 Kr., som Aktieselskabet i Henhold til en tegnet Forsikring har udredet i Erstatning, fordi en stor Del af 86 Baller Krydsfinér under Transport fra Kotka var blevet beskadiget af Vand.

Da et foretaget Skøn er kommet til det Resultat, at Beskadigelsen stammer fra en Lækage i et Luftrør til Skibets Lastrum, blev Rederiet anset ansvarlig og dømt til at betale de krævede 1601 Kr. samt 500 Kr. i Sagsomkostninger.

»Janne Olsen«s Forlis

Motorsejleren »Janne Olsen« forliste den 9. Oktober paa Rejse fra Randers til Drøbak i Norge med en Ladning Sand. Ved Forliset omkom Kaptajnen *Carl Lund* fra Hvidovre.

Forleden blev der i Sø- og Handelsretten afgivet Søforklaring af Bedstemand Vagn Fehrenkamp Larsen, Kok Harry Larsen og Ungmand Henning Kristiansen. De fortalte, at Skibet den paagældende Dag Kl. 6,45 havde taget Grunden ved den norske Kyst. 3—4 Minutter efter kom Skibet atter fri, men sank i Løbet af 20 Minutter. Det var diset med urolig Sø. Bedstemanden blev slaaet bevidstløs af Skonnertbommen. Skibet krængede pludselig over og sank, men Bedstemanden kom fri og fik fat i Baaden, der flød med Kølen i Vejret. Kaptajnen naaede ikke at komme ud, og han er antagelig slaaet i Dørken af Søen og faldet ned i Kahytten. Besætningen havde forsynet sig med Redningsveste og Kranse, og de blev reddet af nogle Fiskere, der bragte dem i Land. Man eftersøgte Kaptajnen hele Dagen uden Resultat.

Paastand om daarligt Udkik

Der afholdtes forleden i Sø- og Handelsretten Søforhør i Anledning af en Kollision, der den 11. Oktober efter Mørkets Frembrud fandt Sted mellem M/S »John« af Rønne og M/S »Hercules« af København i Nærheden af Knippelsbro.

Skipper *O. A. Worth* fra »John« forklarede, at hans Skib Kl. 16,30 var passeret gennem Langebro med Kurs mod Knippelsbro. Pludselig opdagedes forude et Skib uden Agterlanterne. Der blev fra dette Skib svinget med en Lygte, men Afstanden var efterhaanden blevet saa ringe, at Kollision ikke kunde undgaas. »John« tog ingen Skade.

Fra Føreren af »Hercules«, Kaptajn *J. T. Lind*, forelaa en Rapport, hvorefter der var sket en Del ovenbords Skade paa »Hercules«, som Kaptajn Lind vil gøre »John« ansvarlig for, idet han mener, at der har været holdt daarligt Udkik om Bord i »John«, og at Kollisionen ellers kunde være undgaaet.

PERSONALIA

Personalia

Tidligere Fører i D. F. D. S., Kaptajn *H. A. Pape*, fylder den 29. Oktober 75 Aar. Kaptajn Pape pensioneredes i 1935 og er bosiddende i København.

*

Tidligere Fører i Marius Nielsen & Søns Rederi, Kaptajn *Anton Hansen* fylder den 31. Oktober 70 Aar. 1928 gik Kaptajn Hansen i Land og er nu bosiddende i Nordby.

*

Fører i A/S Motortramp, Kaptajn *H. Lund*, fylder den 28. Oktober 50 Aar. Kaptajn Lund, der er Fører af m.s. *Vedby*, er for Tiden stærkt beskæftiget med at sejle Kul fra U. S. A. til Danmark.

Fra Aktieselskabs-Registret

»Dampskibsselskabet Orient, Aktieselskab« af København. *O. C. J. J. B. Scavenius* er udtraadt af og Grosserer *Godfred Birkedal Hartmann*, Strandvej 425, Klampenborg, er indtraadt i Bestyrelsen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGG

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon »Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

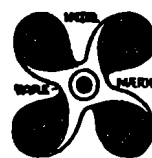
REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

Indehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassetere
Forlang *W. Katalog*

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 25. Oktober 1945.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnement kan indtil Udgangen af Januar Kvartal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvartalsabonnement til en Pris af 1 Kr. pr. Kvartal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvartals Begyndelse. Kvartalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til 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* 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.

2047. Østersøen. Minestroget Rute til Danzig. Lys- og Fløjtetønder udlagt.

Tidligere E. f. S. Nr. 33/1293 og 37/1565 1945.

Position. a. $55^{\circ} 47',0$ N. $16^{\circ} 13',0$ E.

b. $55^{\circ} 12',0$ N. $17^{\circ} 57',2$ E.

Detaller. 2 sort- og rødmaledede Lys- og Fløjtetønder er udlagt paa ovennævnte Positioner a og b i minestroget Rute til *Danzig*.

Lys- og Fløjtetønderne viser henholdsvis: a. hvidt To-Blink hvert 15^s , b. hvidt Et-Blink hver 10^s . De paa ovennævnte Pladser tidligere udlagte Stager uden Topbetegnelse er inddraget.

(U. f. s. Nr. 44/2972. Stockholm 1945.)

2048. Sverige S.-Kyst. Karlshamn. Nye Fyr tændt.

Positioner. 1. Forfyret: $56^{\circ} 09' 30''$ N. $14^{\circ} 51' 45''$ E.

2. $56^{\circ} 09' 30''$ N. $14^{\circ} 51' 54''$ E.

Detaller. 1. Paa *Sutudden* er tændt to Ledefyr, *Sutudden övre* og *nedre* Fyr, der begge viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: Bagfyret: 9,5 m, Forfyret: 7,4 m. Fyrpæle. Afstanden mellem Fyrene, der er overet i Pejling c. 318° , er c. 175 m.

2. Paa W.-lige Molehoved ved *Sutudden* er tændt et Fyr, *Sutuddens pirhuvud* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 6 m. Fyrpæl.

(U. f. s. Nr. 43/2826. Stockholm 1945.)

2049. Sverige. Stockholm Skærgaard. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Position. c. $59^{\circ} 15',2$ N. $19^{\circ} 01',2$ E.

Detaller. *Revengegrundet* Lys- og Fløjtetønde er atter udlagt paa Plads.

(U. f. s. Nr. 43/2820. Stockholm 1945.)

2050. Sverige. Bottniska Bugt. Hudiksvall. Ankringsforbud ophævet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 31/1245 1945, Punkt 1 udgaar.*Position. Saltvikssund:* c. 61° 40',7 N. 17° 16',0 E.*Detaller.* Forbudet mod at ankre i *Saltvikssund* (Indsejlingen til *Hudiksvall*) inden for det i ovennævnte E. f. S. anførte Omraade er ophævet.

(U. f. s. Nr. 44/2904. Stockholm 1945.)

2051. Finland. Finske Bugt. Minefare.*Positioner.* 1. *Nyhamn:* c. 59° 57' N. 19° 57' E.2. *Utö:* c. 59° 47' N. 21° 22' E.*Detaller.* Paa Grund af Minefaren bør Skibe, der fra *Østersøen* er for indgaaende til *finske* Havne ved *Finske Bugt*, benytte Skærgaardssejlløbene og kun anduve Skærgaardsomraadet ved Indsejlingsstederne ved *Nyhamn* og *Utö*.Vedkommende Lodser er kendt med Bestemmelserne angaaende Passagen af det af *Sovjetunionen* forpagtede *Porkalaomraade*.

(Chefen for Sjøkartaverket, Helsingfors, 19. Oktober 1945.)

2052. Tyskland. Fehmarnbelt Fyrskib. Mindre Forandring i Position.*Position.* c. 54° 36' 00" N. 11° 09' 00" E.*Detaller.* *Fehmarnbelt* Fyrskib er flyttet til ovennævnte Position, c. 740 m NW. for dets tidligere Plads.*Kort* Nr. 185, 186, 126 og 180.

(N. t. M. Nr. 40/2965. London 1945.)

2053. Tyskland. Kieler Bugt. Oplysning om Vrag og Vragafmærkning.1. *Positioner.* a. 54° 36' 00" N. 10° 10' 18" E.

b. 54° 35' 48" N. 10° 11' 54" E.

c. 54° 34' 12" N. 10° 52' 00" E.

d. 54° 35' 30" N. 10° 52' 00" E.

e. 54° 36' 24" N. 10° 57' 06" E.

f. 54° 18' 30" N. 11° 23' 00" E.

Detaller. Paa ovennævnte Pladser findes Vrag.2. *Position.* 54° 24' 48" N. 10° 54' 12" E.*Detaller.* Dybden over Vraget, der er sunket paa ovennævnte Plads, er 4,6 m.3. *Positioner.* a. 54° 39³/₄' N. 10° 24¹/₂' E.

b. 54° 32' 54" N. 10° 37' 30" E.

c. 54° 24' 48" N. 10° 54' 12" E.

d. 54° 36' 36" N. 10° 11' 24" E.

Detaller. a) Tæt N. for Vraget paa ovennævnte Position a er udlagt en grønmalet Lystønde med N.-Topbetegnelse, visende grønt Lys med To-Formørkelser hver 9^s.b) Tæt E. for Vraget paa Position b er udlagt en grønmalet Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver 6^s, og tæt NE. for Vraget en grøn Spidstønde.c) Tæt NE. for Vraget paa Position c. er udlagt en grønmalet Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 6^s, samt en grøn Spidstønde med N.-Topbetegnelse.

d) Tæt W. for Vraget paa Position d er udlagt en grøn Spidstønde med W.-Topbetegnelse.

Kort Nr. 185.

(N. t. M. Nr. 40/3046. London 1945.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2054. Danmark. Sundet. Bellevue E. Kapsejladsmærke inddraget.***Tidligere E. f. S.* Nr. 29/1154 1945 udgaar.*Position.* 55° 46' (34") N. 12° 38' (29") E.*Detaller.* Den sorte Stage med sort Flag, mærket S. K. S., der var udlagt c. 2750 m E. 1/2 S. for *Bellevue* Brohoved, er atter inddraget.

2055. Danmark. Sundet. Kalveboderne S. Vrag fjernet.

Tidligere E. f. S. Nr. 36/1512 1945 udgaar.

Position. c. 55° 34',8 N. 12° 30',8 E., c. 300 m NE. for *Sorte Rende* hvide Stage med 2 Halmviske.

Detaller. Vraget af Motorgaleasen *Freja* er fjernet. Vragafmærkningen er inddraget.

2056. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Vrag afmærket.

Tidligere E. f. S. Nr. 16/801, 24/1020 og 43/2039 1945.

Position. 55° 30' (09") N. 12° 25' (55") E., c. 3,6 Sm 211° fra *Kalveboderne S.* Lys- og Fløjtetønde.

Detaller. Det i E. f. S. Nr. 43/2039 1945 nævnte Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er identisk med det i E. f. S. Nr. 24/1020 1945 samt det i E. f. S. Nr. 16/801 1945 nævnte Vrag af Stenfiskerfartøjet *Gerda*.

Vraget er afmærket med en elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, anbragt paa Vragets Mast, samt med en Vragvager med 2 grønne Flag, udlagt 40 m ENE. for Vraget.

Kort Nr. 132 og 130.

2057. Sverige. Sundet. Smygehuk—Kullen. Afmærkning forandret ved Sejlroute.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/143 og 39/1779 1945.

Nr. 39/1717 1945 udgaar.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Den midlertidige Ændring af Ruten *Malmö—Kullen* vedrørende Afsnittet *Landskrona—Hälsingborg* er ophævet. Sejladsen foregaar herefter som anvist i E. f. S. Nr. 1/143 1945.

Følgende Stager og Lystønder paa nedennævnte Pladser er inddraget:

Lystønde (10) 55° 53' 12" N. 12° 44' 18" E.

— (a) 55° 56' 00" N. 12° 44' 21" E.

Stage (b) 55° 58' 00" N. 12° 43' 06" E.

Lystønde (c) 56° 00' 00" N. 12° 41' 48" E.

— (14) 56° 03' 42" N. 12° 39' 30" E.

Ovennævnte Lystønder (10) og (14) samt den i E. f. S. Nr. 1/143 1945 under Punkt 11 anførte Stage og de under Punkt 12 og 13 anførte Lystønder vil ikke mere blive udlagt.

Kort Nr. 130, 131, 132.

(U. f. s. Nr. 44/2976. Stockholm 1945.)

2058. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm Forfyr atter i Orden.

Tidligere E. f. S. Nr. 42/1950 1945 udgaar.

Position. c. 55° 05',8 N. 12° 10',4 E.

Detaller. *Bøgestrøm* Forfyr brænder atter med normal Lysstyrke.

2059. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Tidligere E. f. S. Nr. 40/1839 1945.

Position. c. 54° 51' N. 12° 13¹/₄' E.

Detaller. Ved Opmaalingen den 20. Oktober 1945 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,9 m i E.-Siden af Renden, 4,3 m i Midten af Renden og 2,3 m i W.-Siden af Renden.

2060. Danmark. Store-Bælt. Tranekær Fyr ESE. Oplysning om Vrag.

Tidligere E. f. S. Nr. 9/521 1943.

Position. 54° 58' 22" N. 10° 56' 51" E., c. 2,2 Sm 114° fra *Tranekær Fyr*.

Detaller. Intet af Vraget af det *hollandske* Motorskib *Antares* er over Vandet. Mindste Dybde over Vraget er 9,3 m.

Kort Nr. 142, 140 og 185. Rutekort 140 og 185.

2061. Danmark. Store-Bælt. S-lige Del. Lystønder inddraget.

Tidligere E. f. S. Nr. 29/1824 1940.

Positioner. 1. c. 54° 46',0 N. 10° 48',1 E.
2. c. 54° 41',4 N. 10° 45',4 E.

Detaller. Den hvidmalede Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 8^s. paa Position 1, og den rødmalede Lystønde, der viser rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 12^s, paa Position 2, er inddraget.

Kort Nr. 142, 140, 185, 186 og 126. Rutekort 140, 185 og 186.

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2062. Danmark. Kattegat. Melby N. Skydeplads afmærket.

Positioner. 1. 56° 03' (06") N. 11° 57' (20") E.
2. 56° 03' (25") N. 11° 58' (25") E.
3. 56° 03' (46") N. 11° 59' (20") E.

Detaller. Til Afmærkning af farligt Omraade udfor *Melby* Skydebaner er paa hver af ovennævnte Pladser udlagt en rød- og hvidmalet Spidsbøje.

Kort Nr. 130 og 102.

2063. Danmark. Kattegat. Kattegat SW. Fyrskib. Radiofyr.

Position. 56° 05' (57") N. 11° 08' (38") E.

Detaller. I *Kattegat SW.* Fyrskib er oprettet et Radiofyr. Rækkevidde: c. 10 Sm. Radiofrekvens: 297,5 kc/s (1008 m). Tonefrekvens: 670 c/s. Signalet er:

a. Bogstaverne KSKS.....	9,75 ^s .
b. Pause.....	1,25 ^s .
c. 7 Streger, hver af 5 ^s . Varighed, adskilt ved mellemliggende Pauser af 0,5 ^s . Varighed.....	38,00 ^s .
d. Pause.....	11,00 ^s .

Ialt... 1^m.

Gentagelse af ovenstaaende..... 1^m.

Hele Udsendelsens Varighed..... 2^m.

Pause..... 4^m.

Periode..... 6^m.

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Hver 6^m, regnet fra det 4. Minut af hver Time.

Klart Vejr: Det 28. Minut og 34. Minut af hver Time.

2064. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Oplysning om Lystønder.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. En rødmalet Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7,5^s, er udlagt paa c. 55° 53',7 N. 10° 58',3 E.

2. *Leveret NW.* Lys- og Klokketønde paa 55° 53' (42") N, 10° 58' (06") E. er inddraget.

Kort Nr. 103, 102, 100, 125 og 180. Rutekort 103 og 100.

Publikationer. Danske Løds II, Side 141 og 152. Fyr.-Fort. Nr. 274.

2065. Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Radiofyr forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 2/203 1945 udgaar.

Position. c. 56° 24',8 N. 10° 56',1 E.

Detaller. Ved *Grenaa* Radiofyr er Radiofrekvensen forandret fra 370,4 kc/s (810 m) til det normale: 367,2 kc/s (817 m).

2066. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indløb. Midlertidige Fyr tændt.*Tidligere E. f. S.* Nr. 39/1722 1945.*Positioner.* a) $56^{\circ} 42' (41'') \text{ N. } 10^{\circ} 21' (26'') \text{ E.}$
b) $56^{\circ} 42' (26'') \text{ N. } 10^{\circ} 20' (44'') \text{ E.}$ *Det* i ovennævnte E. f. S. nævnte to Fyr, der midlertidigt er opført paa Landgrunden ved S.-Siden af Sejllobet til *Mariager Fjord*, og som begge viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, lysende hele Horisonten rundt, er tændt.*Kort* Nr. 110 og 104.**2067. Sverige. Kattegat. Kullen—Morups Tånge. Minestrygning.***Tidligere E. f. S.* Nr. 35/1457 og 36/1557 1945.*Positioner.* *Kullen:* c. $56^{\circ} 18' \text{ N. } 12^{\circ} 27' \text{ E.}$ *Morups Tånge:* c. $56^{\circ} 55' \text{ N. } 12^{\circ} 22' \text{ E.}$ *Det* er iværksat Minestrygning for magnetiske og akustiske Miner mellem *Kullen* og *Morups Tånge*, paa hvilken Strækning der er udlagt Mærkebøjer for Minestrygningsfartøjerne. Minestrygerne, der under Minestrygning arbejder i Grupper paa 6 Fartøjer, fører det internationale Signalfag Z over 1 Kugle.

Det henstilles til de søfarende at manøvrere saaledes, at Minestrygningsarbejdet ikke hindres; man maa ikke passere imellem Minestrygningsfartøjerne eller komme disse nærmere end 1000 m.

(U. f. s. Nr. 43/2886. Stockholm 1945.)

2068. Skagerrak. Udkastning af Sprængstoffer.*Position.* a. c. $58^{\circ} 03' \text{ N. } 8^{\circ} 45' \text{ E.}$ b. c. $58^{\circ} 33' \text{ N. } 10^{\circ} 00' \text{ E.}$ c. c. $58^{\circ} 24' \text{ N. } 10^{\circ} 00' \text{ E.}$ d. c. $57^{\circ} 54' \text{ N. } 8^{\circ} 45' \text{ E.}$ *Det* vil blive udkastet inden for et Omraade, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter.

(N. t. M. Nr. 40/3015. London 1945.)

2069. Skagerrak. Sømærker udlægges.*Tidspunkt.* 18. Oktober 1945.*Positioner.* 1. c. $57^{\circ} 47',8 \text{ N. } 8^{\circ} 59',0 \text{ E.}$ 2. c. $57^{\circ} 43',2 \text{ N. } 9^{\circ} 03',2 \text{ E.}$ 3. c. $57^{\circ} 38',5 \text{ N. } 9^{\circ} 07',2 \text{ E.}$ 4. c. $57^{\circ} 33',8 \text{ N. } 9^{\circ} 11',0 \text{ E.}$ 5. c. $57^{\circ} 29',3 \text{ N. } 9^{\circ} 14',8 \text{ E.}$ *Til* Vejledning for *svenske* Fiskere udlægges ved den *svenske* Flaades Foranstaltning en Stage paa hver af ovennævnte Pladser.

(Dansk Marincattaché, Stockholm, 17. Oktober 1945.)

(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.**2070. Rusland. Anmeldelse af forventet Ankomst til Havn.***Det* er bestemt til *nordrussiske* Havne, skal radiotelegrafisk paa Radiofrekvens 500 kc/s anmelde den forventede Ankomsttid til Havnen 48 Timer før denne naas, til:A) *Murmansk*, Kaldesignal *UMV*.B) *Archangel*, Kaldesignal *UGE* (for Havne i *Hvide Hav*).

(NCSO, 17. Oktober 1945.)

2071. Tyskland. Elben Anduvning. Fyrskibe, der ikke vil blive genudlagt.*Position.* Fyrskibet *Elbe III*. c. $53^{\circ} 58' \text{ N. } 8^{\circ} 30' \text{ E.}$ Fyrskibet *Elbe IV*. c. $53^{\circ} 56' 30'' \text{ N. } 8^{\circ} 40' \text{ E.}$ *Det* vil ikke blive genudlagt.

(N. t. M. Nr. 40/2980. London 1945.)

2072. Holland. Schevoningen Anduvning. Udkastning af Sprængstoffer.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Sprængstoffer vil blive udkastet inden for et Omraade mellem Breddeparallel-erne $52^{\circ} 12' 30''$ N. og $52^{\circ} 13' 30''$ N. og Meridianerne $3^{\circ} 48' 18''$ E. og $3^{\circ} 49' 54''$ E.

(N. t. M. Nr. 39/2872. London 1945.)

2073. England. Themsens Munding. South Edinburgh Channel. Grund udvidet.*Tidligere E. f. S.* Nr. 42/1922 1945 udgaar.*Position.* *South Shingles* Baake. c. $51^{\circ} 30' 00''$ N. $1^{\circ} 15' 30''$ E.*Detaller.* *Shingles Patch* Grund har udvidet sig længere mod S., saaledes at 7,3 m (4-fathom) Kurven nu gaar gennem følgende Punkter, bestemt ved Afstand og Retning fra ovennævnte Baake:

- a. 2,16 Sm 18° .
- b. 1,90 - 25° .
- c. 1,92 - 30° .
- d. 2,26 - 44° .

9,1 m (5 fathom) Kurven gaar gennem følgende Punkter, ligeledes bestemt ved Afstand og Retning fra *South Shingles* Baake:

- e. 2,2 Sm 11° .
- f. 1,9 - 19° .
- g. 1,86 - 27° .
- h. 1,9 - $33\frac{1}{2}^{\circ}$.
- i. 2,24 - $45\frac{1}{2}^{\circ}$.

3,7 m (2 fathom) Kurven er blevet udvidet i SE.-lig Retning til en Plads beliggende 2,33 Sm 44° fra ovennævnte Baake.

(N. t. M. Nr. 39/2957. London 1945.)

2074. England E.-Kyst. Lowestoft Anduvning. Lystønde ombyttes med Lys- og Klokketønde.*Position.* c. $52^{\circ} 31' 15''$ N. $1^{\circ} 57' 00''$ E.*Detaller.* Lystønde Nr. 4 paa ovennævnte Plads vil uden yderligere Meddelelse blive ombyttet med en sortmalet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s .

(N. t. M. Naveam Nr. 383. London 1945.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2075. Kanalen. Vrag.***Position.* $50^{\circ} 43' 45''$ N. $0^{\circ} 38' 35''$ E.*Detaller.* Et Vrag, der rager c. 4 m op over Vandet, er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Naveam Nr. 381. London 1945.)

2076. Frankrig. Le Havre. Farligt Omraade. Sejladsforskrift.*Tidligere E. f. S.* Nr. 40/1803 og 42/1929 1945.*Positioner.* 1. Grønmalet Vraglystønde *Ouest*: $49^{\circ} 29' 34''$ N. $0^{\circ} 00' 08''$ W.2. — — *A I*: $49^{\circ} 29' 34''$ N. $0^{\circ} 00' 27''$ E.3. — Vragspidstønde *Est*: $49^{\circ} 29' 27''$ N. $0^{\circ} 00' 57''$ E.*Detaller.* Man skal altid passere N. om de ovennævnte 3 Sømærker.

(N. t. M. Naveam Nr. 380. London 1945.)

2077. England S.-Kyst. Spithead. Kabelfelt ændret. Kabel udlagt.1. *Position.* Se nedenfor.*Detaller.* E.-Grænsen for Kabelfeltet mellem *Portsmouth* og *Sea View* paa *Øen Wight's* NE.-Kyst er ændret og gaar nu gennem følgende Punkter:a. $50^{\circ} 46' 49''$ N. $1^{\circ} 03' 43''$ W., paa Kysten S. for *Portsmouth*.b. $50^{\circ} 44' 24''$ N. $1^{\circ} 03' 35''$ W.c. $50^{\circ} 43' 06''$ N. $1^{\circ} 06' 06''$ W., *Sea View* Molehoved.

2. *Position.* *St. Helen's Fyr:* c. 50° 42' 20" N. 1° 05' 00" W.
Detaller. Et Telegrafkabel er fra ovennævnte Plads udlagt 0,13 Sm i Retning 320°, derfra 0,12 Sm i Retning 305°, derfra 0,17 Sm i Retning 281° og derfra i Retning 237° til Kysten ved *Nodes Point*.
 (N. t. M. Nr. 39/2871. London 1945.)
2078. England S.-Kyst. Spithead. Fyrskib ombyttet med Lys- og Klokketønde.
Position. c. 50° 43' 50" N. 1° 04' 00" W.
Detaller. Warner Fyrskib er ombyttet med den sort- og hvidternede Warner Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m.
 (N. t. M. Nr. 40/2982. London 1945.)
2079. England S.-Kyst. Portsmouth. Taarn ødelagt.
Position. 50° 47' 18" N. 1° 05' 50" W.
Detaller. Taarnet paa ovennævnte Plads er ødelagt.
 (N. t. M. Nr. 39/2943. London 1945.)
2080. England W.-Kyst. Bristol Channel. Cardiff. Regler for Lodsning.
Position. *Breaksea Point:* c. 51° 23' N. 3° 24' W.
Detaller. Cardiff Lodsdistrikt har kun een Station, som er beliggende W. for en Linie fra *Breaksea Point* til *Breaksea Fyrskib*. Lodstvangen er ophævet fra 1. Oktober 1945. Lodsens kan kun faas fra ovennævnte Lodsstation.
 Lodsreglerne vedrørende Skibe, der sejler mellem *Cardiff* og *Bristol Channel's Havne* E. for *Cardiff* forbliver uforandret.
 (N. t. M. Nr. 40/3044. London 1945.)
2081. England. Bristol Channel. Fyrskib genudlagt.
Position. 51° 30' 30" N. 4° 25' 24" W.
Detaller. *Helwick Fyrskib* er genudlagt paa sin oprindelige Plads.
 (N. t. M. Nr. 39/Naveam Nr. 316. London 1945.)
2082. England W.-Kyst. Liverpool Bugt. Oplysning om Vrag. Lystønde inddraget.
Position. c. 53° 32' N. 3° 22¹/₄' W.
Detaller. Dybden over et Vrag, der er sunket paa ovennævnte Plads, er 12,2 m. Lystønden, der var udlagt tæt W. for Vraget, er inddraget.
 (N. t. M. Nr. 39/2918. London 1945.)
2083. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Fyrskib inddrages.
Position. c. 55° 10' 00" N. 5° 22' 00" W.
Detaller. *Clyde Fyrskib* vil uden nærmere Varsel blive inddraget.
 (N. t. M. Nr. 39/2850. London 1945.)
2084. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Omraade ikke længere farligt.
Position. a. *Kintyre:* c. 55° 21' N. 5° 32' W.
 b. *Ballantrae Bay:* c. 55° 07' N. 5° 00' W.
Detaller. Omraadet mellem ovennævnte Pladser a og b er ikke længere farligt.
 (N. t. M. Nr. 39/2860. London 1945.)
2085. Skotland W.-Kyst. Rhum SW. Banke.
Position. *Oigh Sgeir Fyr:* c. 56° 58' 10" N. 6° 40' 55" W.
Detaller. En Banke med 31,1 m Vand er rapporteret 7,49 Sm 146¹/₂° fra ovennævnte Fyr.
 (N. t. M. Nr. 39/2858. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2086. Island. Radiofyr ude af Virksomhed.

Position. c. 65° 16' N. 13° 35' W.

Detaller. *Dalatangi* Radiofyr er ude af Virksomhed.

(N. t. M. Nr. 36/4250. Washington 1945.)

2087. Færøerne. Nolsø Radiofyr forandret.

Position. 61° 57' (25") N. 6° 36' (14") W.

Detaller. Radiofrekvensen ved *Nolsø Fyr* er nu 303,5 kc/s (988 m). Tonefrekvens: 1003 c/s. Signalet er:

a. Bogstaverne NONONONO.....	9,5 ^s .
b. Pause.....	5,0 ^s .
c. 7 Streger, adskilt ved mellemliggende Pauser.....	34,0 ^s .
d. Pause.....	11,5 ^s .

Ialt... 1^m.

Gentagelse af ovenstaaende..... 1^m.

Hele Udsendelsens Varighed..... 2^m.

Pause..... 1^m.

Periode..... 3^m.

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Hver 3^m, regnet fra det 0. Minut af hver Time.

Klart Vejr: Det 12., 15., 42. og 45. Minut af hver Time.

Anm. Radiofyret er midlertidigt ude af Virksomhed.

Publikationer. Fyr.-Fort. Nr. 2064.

2088. Frankrig. Lorient Anduvning. Sejladsforskrifter.

Tidligere E. f. S. Nr. 37/1616 1945 udgaar.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Indsejlingsrendens S.-Grænse gaar gennem følgende Punkter:

(A) 47° 36' 00" N. 3° 40' 00" W.

(B) 47° 41' 05" N. 3° 29' 30" W.

(C) 47° 40' 05" N. 3° 26' 40" W.

(D) 47° 41' 42" N. 3° 22' 24" W.

Fra (A) til (C) er Løbets Bredde 0,5 Sm, i det øvrige Løb 0,25 Sm.

2. Skibene skal forlade eller anduve den *franske* Kystrute paa Pladsen 47° 22' 00" N. 4° 00' 00" W.

3. Indsejlingsrendens S.-Grænse er afmærket med Tønder med c. 1 Sm indbyrdes Afstand. Den yderste Tønde ligger paa Pladsen 47° 36' 08" N. 3° 39' 32" W.

4. Indsejling er kun tilladt om Dagen. Anmeldelse om Ankomsten skal ske 24 Timer før Position (B), hvor der tages Lods, anløbes. Anmeldelsen sendes til *Marine Lorient* via *Brest Radio* (Kaldesignal *F U E*) paa 500 kc/s.

5. Skibe med indtil 7,9 m Dybgaaende kan anløbe Havnen.

6. I Indsejlingsrenden maa Farten ikke overstige 7 Knob.

(N. t. M. Nr. 40/Naveam Nr. 335. London 1945.)

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

2089. U. S. A. Californien. San Francisco Bugt. Sejladsforskrifter ændret.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Sejladsforskrifterne vedrørende Trafikken ind og ud af *San Francisco Bugt* er blevet ændret og er nu, som følger:

Fløjte- og Lyssignaler.

Fløjte- og Lyssignaler fra Skibe, som ønsker at passere gennem Netspærringen i *San Francisco* Havn, er ophævet. Fartøjer, der arbejder med Netspærringerne, er dog i Virksomhed i Nærheden, hvorfor Skibe saavel for ind- som for udgaaende maa passere Omraadet med Forsigtighed.

K o n t r o l s k i b e t. K e n d e t e g n.

Kontrolskibet er stationeret c. 2930 m 251° fra den ved Indløbet til *San Francisco* udlagte Lys- og Klokketønde *K* paa Pladsen c. 37° 44' 54" N. 122° 41' 30" W. Normalt ligger Kontrolskibet til Ankers paa Stationen. Hvis det er under Gang, vil det holde sig saa nær Pladsen som muligt.

Kontrolskibet har følgende Kendetegn:

Om Dagen: *Union Jack* hejst paa Toppen. Naar Havnen er lukket, vil der yderligere blive hejst 3 røde Kugler lodret for hverandre under Raanokken.

Om Natten: 3 Lys lodret for hverandre med 1,8 m Mellemrum. De vises saa iøjnefaldende som muligt under Raanokken, saaledes at de kan lyse Horisonten rundt. Naar Havnen er aaben, er Lysene hvide, og naar den er lukket, er de røde.

De ovennævnte Lyssignaler fra Kontrolskibet og Signalstationer vil blive vist, uanset hvilke Restriktioner der ellers finder Sted med Hensyn til Fyrbelysningen.

I usigtbart Vejr vil Kontrolskibet afgive Taagesignal med Diafon, En-Tone hver 30^s, Tone 2^s, Pause 28^s. Taagesignalet afgives kun, naar Kontrolskibet er paa Station, og kan til enhver Tid blive afbrudt af militære Grunde. Reserve: Klokke, To-Slag hver 30^s.

S i g n a l e r, n a a r H a v n e n e r l u k k e t.

3 røde Kugler eller 3 røde Lys angiver, at Havnen er lukket, og at det ikke er tilladt Handelsskibe at benytte *Main Ship Channel*. Kun undtagelsesvis kan Skibe da under særlige Omstændigheder faa Tilladelse til at anløbe Havnen.

Signalet for, at Havnen er lukket, vil ogsaa blive vist fra Signalstationerne paa *Fort Scott* og *Point Bonita*.

(N. t. M. Nr. 36/4238. Washington 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2090. Malta. Luftfyrtændt.

Position. 35° 51' 40" N. 14° 28' 30" E.

Diverse. Et Luftfyrtændt paa ovennævnte Plads. Fyret viser rødt Gruppe-Blink, Morsetegnene M. A. hver 9^s. Flammens Højde: 103,6 m. Synsvidde: 14 Sm.

(N. t. M. Nr. 40/3018. London 1945.)

2091. Adriaterhavet E.-Kyst. Port Senj. Krk Island. Prvic Island.

Positioner. Fyret paa *Svete Marija Molehoved*: c. 44° 59' 30" N. 14° 53' 50" E.

Fyret paa *Voscica Point, Krk Island*: c. 45° 14' 20" N. 14° 35' 40" E.

Fyret paa *Strazica Point, Prvic Island*: c. 44° 56' 00" N. 14° 46' 00" E.

Detaller. Ovennævnte 3 Fyr er ødelagt.

(N. t. M. Nr. 39/2883. London 1945.)

2092. Adriaterhavet E.-Kyst. Brioni Islands W. Vrag.

Position. *Cabula Shoal Fyr*: c. 44° 56' 45" N. 13° 42' 35" E.

Detaller. Et Vrag er sunket 5,6 Sm 266° fra ovennævnte Fyr. Dybden over Vraget er 14,6 m.

(N. t. M. Nr. 40/2966. London 1945.)

2093. Grækenland S.-Kyst. Kithera Channel.

Position. 35° 58' N. 22° 55' E.

Detaller. En Banke med 36 m (20 fathoms) Vand er rapporteret paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 40/3019. London 1945.)

2094. Grækenland. Kithera Island. St. Nikolo Bugt. Vrag.

Position. Det grønne, faste Fyr, *St. Nikolo Bugt*: c. 36° 13' 00" N. 23° 04' 50" E.

Detaller. To Vrag er sunket henholdsvis 0,1 Sm 313° og 0,18 Sm 16° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 39/2921. London 1945.)

2095. Sorte Hav. Mineomraader.

Position. Se nedenfor.

Detaller. I Sorte Hav har mange Miner løsrevet sig fra deres Fortøjning og er i Drift mod *Bosporus*. Der maa til hver Tid holdes nøje Udkig efter disse Miner.

Følgende Omraader er farlige paa Grund af udlagte Miner:

- I. Et Omraade mellem Kysten og en Linie gennem følgende Punkter:

A.	41° 19' N.	28° 48' E.
B.	41° 19' N.	29° 20' E.
C.	41° 33' N.	29° 20' E.
D.	42° 00' N.	28° 20' E.
E.	42° 30' N.	28° 07' E.
F.	43° 39' N.	29° 04' E.
G.	43° 42' 30" N.	28° 54' 30" E.
H.	44° 01' 30" N.	29° 04' 30" E.
J.	43° 56' 30" N.	29° 17' 30" E.
K.	44° 15' N.	29° 34' E.
L.	44° 30' N.	30° 34' E.
M.	45° 15' N.	30° 32' E.
N.	46° 04' N.	30° 54' E.
O.	46° 04' N.	30° 27' E.
- II. Et Omraade, begrænset af en Cirkellinie med Centrum i Pladsen 44° 51' N. 31° 11' E. og med Radius 5 Sm.
- III. Et Omraade mellem Kysten og en Linie gennem følgende Punkter:

A.	46° 04' N.	30° 27' E.
B.	46° 04' N.	30° 54' E.
C.	46° 15' N.	31° 34' E.
- IV. Et Omraade, begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

A.	45° 45' N.	31° 40' E.
B.	45° 52' N.	31° 51' E.
C.	45° 38' N.	32° 09' 54" E.
D.	45° 31' 12" N.	31° 59' E.
- V. Et Omraade, begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

A.	45° 56' N.	32° 07' E.
B.	46° 09' N.	32° 07' E.
C.	46° 03' 30" N.	32° 35' E.
D.	45° 57' N.	32° 35' E.
- VI. Et Omraade, begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

A.	44° 26' 48" N.	34° 10' 18" E.
B.	44° 28' 42" N.	34° 10' 48" E.
C.	44° 28' 54" N.	34° 13' 24" E.
- VII. Et Omraade, begrænset af en Linie gennem følgende Punkter, er farligt undtagen i minestrogne Ruter.

A.	45° 24' N.	32° 29' E.
B.	45° 21' N.	32° 20' E.
C.	45° 13' 30" N.	32° 20' E.
D.	44° 38' 30" N.	32° 28' 30" E.
E.	44° 30' N.	33° 00' E.
F.	44° 17' 18" N.	33° 33' E.
G.	44° 17' N.	33° 47' E.
H.	44° 20' N.	33° 51' E.
J.	44° 24' 12" N.	33° 52' E.
- VIII. Et Omraade, begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:

A.	42° 27' 18" N.	41° 23' 12" E.
B.	42° 27' 18" N.	41° 25' 42" E.
C.	42° 25' 48" N.	41° 28' 48" E.
D.	42° 21' 24" N.	41° 29' 42" E.
E.	42° 21' 24" N.	41° 23' 12" E.

- IX. Et Omraade, begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:
 A. $42^{\circ} 40' 24''$ N. $41^{\circ} 16' 42''$ E.
 B. $42^{\circ} 38' 24''$ N. $41^{\circ} 22' 30''$ E.
 C. $42^{\circ} 35' 36''$ N. $41^{\circ} 20' 48''$ E.
 D. $42^{\circ} 37' 36''$ N. $41^{\circ} 15'$ E.
- X. Et Omraade, begrænset af en Cirkellinie med Centrum i Pladsen $44^{\circ} 24' 24''$ N. $38^{\circ} 11' 12''$ E. og med Radius 1280 m.
- XI. Et Omraade, begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:
 A. $43^{\circ} 05' 18''$ N. $40^{\circ} 27'$ E.
 B. $43^{\circ} 01' 06''$ N. $40^{\circ} 33' 30''$ E.
 C. $42^{\circ} 58' 48''$ N. $40^{\circ} 30' 12''$ E.
 D. $43^{\circ} 03' 24''$ N. $40^{\circ} 23' 24''$ E.
- XII. Et Omraade, begrænset af en Linie gennem følgende Punkter:
 A. $44^{\circ} 10' 06''$ N. $38^{\circ} 53' 24''$ E.
 B. $44^{\circ} 04' 54''$ N. $38^{\circ} 53' 24''$ E.
 C. $43^{\circ} 59' 12''$ N. $38^{\circ} 57'$ E.
 D. $44^{\circ} 00' 06''$ N. $39^{\circ} 06' 12''$ E.
- XIII. Et Omraade, begrænset af en Linie gennem følgende Punkter er farligt med Undtagelse af minestrøgne Ruter:
 A. $44^{\circ} 39' 06''$ N. $37^{\circ} 41' 54''$ E.
 B. $44^{\circ} 36' 24''$ N. $37^{\circ} 41' 54''$ E.
 C. $44^{\circ} 32'$ N. $37^{\circ} 48' 36''$ E.
 D. $44^{\circ} 27' 42''$ N. $38^{\circ} 04' 36''$ E.
 E. $44^{\circ} 27' 42''$ N. $38^{\circ} 09'$ E.
- XIV. Et Omraade, begrænset af en Cirkellinie med Centrum i Pladsen $42^{\circ} 13' 06''$ N. $41^{\circ} 35' 54''$ E. og med Radius 548 m.
- XV. Et Omraade, der begrænses af en Linie gennem følgende Punkter er farligt undtagen i minestrøgne Ruter:
 A. $41^{\circ} 45'$ N. $41^{\circ} 44' 12''$ E.
 B. $41^{\circ} 44'$ N. $41^{\circ} 28' 36''$ E.
 C. $41^{\circ} 40' 12''$ N. $41^{\circ} 26' 36''$ E.
 D. $41^{\circ} 36' 12''$ N. $41^{\circ} 34' 36''$ E.

(N. t. M. Nr. 36/4205. Washington 1945.)

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

2096. Bengalske Bugt. Birma. Rangoon Floden. Fyr forandret.

Positionen. Eastern Grove Fyr: c. $16^{\circ} 30' 00''$ N. $96^{\circ} 23' 15''$ N.

Detaller. Ovennævnte Fyr er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 6^s.

(N. t. M. Nr. 39/2933. London 1945.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.

2097. Sunda Øerne. Sumatra NW.-Kyst. Ulee Lhoe (Olehleh) NW. Oplysning om Dybde.

Position. c. $5^{\circ} 35' 20''$ N. $95^{\circ} 16' 00''$ E.

Detaller. 18,3 m (10-fathom) Kurven er rapporteret at strække sig længere ud i Søen i Nærheden af ovennævnte Plads end angivet i Kortet.

(N. t. M. Nr. 39/2924. London 1945.)

2098. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Surabaya Strødet. Vrag.

Position. $7^{\circ} 11' 00''$ S. $112^{\circ} 41' 48''$ E.

Detaller. Et Vrag er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 39/2906. London 1945.)

2099. Filippinerne. Luzon W.-Kyst. Manila. Oplysning om Vrag.

1. *Position.* Sangley Point Fyr: c. 14° 29' 55" N. 120° 55' 00" E.

Detaller. Paa nedennævnte Pladser, angivet ved Afstand og Retning til Sangley Point Fyr, findes Vrag. Hvor Dybden over Vraget kendes, er den anført.

- a. 4,1 Sm 343°. — 11,4 m.
- b. 2,84 - 354°. — 11 m.
- c. 2,47 - 16½°.
- d. 1,13 - 32°. — 5 m.
- e. 3,83 - 38°.
- f. 3,68 - 51°. — 5,9 m.
- g. 2,45 - 65½°. — 2,3 m.
- h. 0,83 - 82½°.
- i. 0,86 - 94°.
- j. 2,45 - 111°.
- k. 1,27 - 118°.
- l. 0,67 - 120°.

2. *Position.* Fyret paa N.-Siden af Indløbet til Pasig River: c. 14° 35' 50" N. 120° 57' 35" E.

Detaller. Paa følgende Pladser, angivet ved Afstand og Retning til ovennævnte Fyr, findes Vrag:

- a. 1,92 Sm 224½°.
- b. 2,71 - 277°.
- c. 3,35 - 295½°.
- d. 1,44 - 308°.

(N. t. M. Nr. 39/2904. London 1945.)

2100. Filippinerne. Basilan Strædet. Sibago Island. Fyr forandret.

Position. c. 6° 44' 35" N. 122° 24' 00" E.

Detaller. Fyret paa ovennævnte Plads, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s; har nu en Synsvide af 12 Sm. Flammens Højde: 210 m.

(N. t. M. Nr. 39/2925. London 1945.)

2101. Australien. Queensland. Lizard Island. Grund ikke fundet.

Tidligere E. f. S. Nr. 38/1697 1945.

Position. Saddle Island Fyr: c. 14° 41' 40" S. 145° 26' 45" E.

Detaller. Den i ovennævnte E. f. S. anførte Grund, der skulde ligge c. 5,2 Sm 305½° fra Saddle Island Fyr, er forgæves eftersøgt.

(N. t. M. Nr. 39/2866. London 1945.)

2102. New Zealand. North Island. Auckland Harbour. Taagesignal oprettet.

Position. c. 36° 50' 20" S. 174° 46' 00" E., paa NE.-Hjørnet af Princes Wharf.

Detaller. Fra ovennævnte Plads gives Taagesignal med Fløjte. Der udsendes en Række korte Toner.

(N. t. M. Nr. 39/2907. London 1945.)

2103. New Guinea SE.-Kyst. China Strait. Grund.

Position. Kaba eru eru Fyr: c. 10° 34' 30" S. 150° 42' 15" E.

Detaller. En Grund med 0,9 m Dybde er rapporteret beliggende 0,3 Sm 95° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 40/3020. London 1945.)

2104. Sydhavsøerne. Bo Islands. Fyr tændt.

Positioner. a. W.-lige Ende af Bo Besar: 1° 10' 30" S. 129° 18' 00" E.

b. 0,25 Sm 180° fra Position a.

Detaller. Et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 4^s, er tændt paa ovennævnte Position a, og et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s, er tændt paa ovennævnte Position b. Ved begge Fyr er Flammens Højde 15,9 og Synsvidden 12 Sm; begge Fyrbygninger er hvide Trægittertaarne.

(N. t. M. Nr. 40/3000. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.

2105. Danmark. Meddelelse fra Københavns Havnevæsen.

Detaller. *Københavns Havnevæsen* meddeler: Under Krigen har man fra Havnevæsenets Side undladt at skride ind over for Fartøjer, som i Strid med det for *Københavns Havnevæsen* gældende Ordensreglement passerede gennem *Københavns Havn* uden at have Ærinde her. Der vil imidlertid i nærmere Fremtid blive gjort Ansvar gældende over for saadanne Fartøjer.

(Københavns Havnevæsen. 15. Oktober 1945.)

2106. Danmark. Kontrol med Handelsskibsfarten. Bekendtgørelse af 15. Oktober 1945.

Detaller. Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har under den 15. Oktober 1945 udstedt Bekendtgørelse om *Danmarks* Tiltræden af den i *London* den 5. August 1944 undertegnede internationale Aftale angaaende Principperne for en Fortsættelse af samordnet Kontrol med Handelsskibsfarten.

Eksemplarer af Bekendtgørelsen kan købes paa *Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.* Pris: Kr. 0,50.

2107. Danmark. Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.

Detaller. Ved Udsendelse af officielle Meddelelser til alle *danske* Skibe benyttes som før 9. April 1940 det fælles Radiokaldesignal *OXXO*. Udsendelserne sker over Kyststationerne *Blaavand, Skagen, Lyngby* og *Thorshavn* i Forbindelse med 1. Trafikliste efter Meddelelsens Modtagelse paa Kyststationen og gentages paa følgende Klokkeslet G. M. T.:

Blaavand: Kl. 0930 og 1730.

Lyngby, paa 600 m: Kl. 0700 og 1500.

— , — Kortbølge: Kl. 0920 og 1720.

Skagen: Kl. 1000 og 1800.

Thorshavn: Kl. 0800 og 1600.

(Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, den 17. Oktober 1945.)

2108. Danmark. Udsendelse af Radioavis for Søfarende.

Detaller. Den 18. Oktober 1945 genoptoges Udsendelsen af *Danmarks Søfartsradio*, der sendes paa nedennævnte Tider og Bølgelængder:

Kl. 0100 G. M. T. 52,4 m over *OXL*

- 1820 G. M. T. 34,9 m — *OXU*.

2109. Rettelse til E. f. S.

E. f. S. Nr. 43/2038 1945, Punkt 1. b:

Positionen rettes til: 55° 40' (43") N. 12° 39' (04") E.

Tillæg.

I. Østersøen.

2110. Danmark. Bornholm. Rønne. Ledefyrlinie forandret.

Position. Rønne Havn Bagfyr: 55° 05' (58") N. 14° 42' (02") E.

Detaller. 1. Ved Genopførelse af Pakhuset paa *Kaolinkajen* i Rønne Havn er dettes Højde forøget, saaledes at Pakhuset skjuler Rønne Havn Bagfyr i Pejlinger mellem c. 39° og c. 54°, d. v. s. umiddelbart S. for Fyrlinien.
2. c. 226 m 235° fra Rønne Havn Bagfyr er ved W.-Enden af *Øernes Andels-*selskabs Pakhus tændt et nyt Fyr, Rønne Havn Mellemfyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 15,4 m.

Synsvidde: c. 7 Sm. Graa Gittermast, 13,7 m høj, med en 2,6 m lang Udligger, hvori Fyrlanternen er ophængt. Fyret lyser i Pejlinger fra 0° til 112°.

Kort Nr. 189, 188 og 181.

Publikationer. Havneclods, Side 184. Fyr-Fort. Nr. 850 a og 850 a. A.

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

2111. (T). Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Fyr midlertidigt slukket.

Position. c. 55° 31',1 N. 9° 42',8 E.

Detaller. Fyrene paa W.-Siden af *Lillebæltsbroens* Piller er midlertidigt slukket.

2112. (T). Danmark. Lille-Bælt. Mommark NE. Lystønde midlertidigt slukket.

Position. c. 54° 56',3 N. 10° 03',2 E.

Detaller. Mommark NE. Lystønde er midlertidigt slukket. Den vil snarest atter blive tændt.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2113. Danmark. Limfjorden. Hals—Aalborg. Oplysning om Fyr og Lystønder.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/3 1945.

Position. Se nedenfor.

Detaller. 1. Fyrene imellem *Hals* og *Aalborg* er atter tændt.

2. Følgende Lystønder er genudlagt:

a) *Christianshaab* Lystønde paa c. 57° 03',6 N. 10° 03',4 E.

b) *Bredhage E.* — — c. 57° 04',7 N. 10° 01',8 E.

c) *Bredhage W.* — — c. 57° 05',0 N. 9° 59',8 E.

Anm. Paa Grund af Belysningsgassens daarlige Kvalitet kan der stadig befrygtes nogen Uregelmæssighed i Fyrenes Drift.

Kort Nr. 106 og 104.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

Den store Succes

CARLSBERG GRAPE-TONIC

Tegn Deres Forsikringer i **SKANDINAVIA**
Kongens Nytorv 6, København E.
Telefon Central 9316

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Læbore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Eshjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«

KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langeliniekajen 8,1 m, til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygge Bolværker 6,0 m, i Gasværkshavnen 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,5 m, ved Teglnholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsalden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin.

Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Register-tonnagen + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (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 Bøjer, Piele eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrødenheder o. s. v., Ind- og Udtægning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjele 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, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paahegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-tonnage, Dybtgaaende og den Distance, der lades og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter normerede Oserenskonst med vedkommende Støveder-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,600 Tons. Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Ophængning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmester & 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 Kornlosseapparater og moderne Frysere, Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob 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 5,8 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6-8,8 m, i Flakerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Flugtetønder og flere Fyrlinier. — **Havneafgifter** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lodsvang.** Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrugtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besørger af henværende Firmar til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flakerhavne med overdækkede Lødeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Basalner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.V. I Byen flere Maskinværksteder. Friløjer ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet 6,5 m. I Yderhavnen 6,5 m, i Inderhavnen 6 m. **Havneafgift:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. **Ingen Lodsvang.** Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 - 20 Kr. Sejlskibe 20-50 T. 2 Kr., 50-100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. **Ballastp.** 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Faste Kraner til 8 Tons i Inderhavnen, Kulkræn 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 Parts-ladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere frl. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. **Bugsoring** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. **Losning og Lading** foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. **Havnepenge** (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Parts-ladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er frl. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet Løppegrunde. Faste Takster. **Bugsoring** 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. **Losning og Lastning** til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stulobæret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havneankhus. 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 8,00 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besjæles ogsaa om Natten. **Ingen Lodsvang.** **Havneafgift:** Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for samvel 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 6 og 15 T. Løfteevne, 2 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 lob. m. Bolværk til større Skibe (5,5-7,5 m Vand). Bolværk indtil 275 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter** pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsordamp** uforud. Ingu Lodsvang, naar Lods ikke benyttes; løvrigt moder. **Afg. Ballastafg.** 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Loss. og Lastn.** besørger hovedsagelig af et Speditionsfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kulhallingsplads, 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 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 Lodsvang** uden ved Bugsoring (so Lodal). **Bugsoring** 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. **Lossings- og Lastningsomkostn.** efter moderate Takster. Dubb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 375 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 42

FREDAG 2. NOVEMBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

FØRSTE FREDSBUDGET I KØBENHAVNS HAVN

Fredag d. 26. Oktober forelagde Havnedirektør *Mogens Blach* i et Møde i Københavns Havnebestyrelse det første Budget efter Befrielsen, et Budget, der unægteligt saa betydeligt lysere ud end sine nærmeste Forgængere, paa hvem de sidste vanskelige Krigsaar havde sat saa sort et Stempel, og som i stadig stigende Grad havde været prægede af de stigende Omkostninger, for hvilke der kun een Gang — i 1941 — havde været taget Højde med et 25 pCt. Tillæg paa alle Afgifter, og af de ligesaa stadig faldende Indtjeningsmuligheder med voksende Underskud som det logiske Resultat.

Det fremgik af Havnedirektørens Forelæggelsestale, at det paa saa mange Maader skelsættende Aar 1945 vilde komme til at sætte økonomisk Bundrekord for Havnen, idet det antagelig vilde slutte med et Driftsunderskud paa noget over 2 Mill. Kroner, men dermed skulde det ogsaa være Slut med Underskuddenes Æra, og for Aaret 1946 regnes der med et Overskud paa 0,4 Mill. Kroner, der fremkommer ved, at man regner med at komme op paa en Skibs- og Vareafgift paa 75 pCt. af den tilsvarende Indtægt i 1938, idet denne dog forhøjes med det i 1941 gennemførte 25 pCt.s Tillæg. Dette Tillæg udløber ganske vist formelt d. 1. Juli 1946, men paaregnes bibeholdt i hvert Fald det Aar ud, et Standpunkt, som Overborgmester Viggo Christensen da ogsaa kraftigt gik ind for under Debatten om Budgetforslaget.

Nogle pCt. Optimisme?

»De 75 pCt. af Indtægten for 1938, som Budgettet bygger paa, »er,« som Havnedirektøren udtalte, »selvfølgelig ikke grebet ud af Luften, men er naaet gennem Drøftelser med de forskellige Importører. Der blev i 1938 til København indført 1,6 Mill. Tons Kul og 0,6 Mill. Tons Koks, og Vareafgiften samt A- og B-Agiften heraf androg ca. 1,6 Mill. Kroner eller ca. 36 pCt. af de samlede Vare- og Skibsafgifter. Bortset fra den almindelige 25 pCt.s Forhøjelse af alle Takster er Afgiften af Kul og Koks i Mellemtiden forhøjet noget, hvorfor den nu budgetterede Indtægt fra Afgifter paa Kul og Koks ikke svarer til 75 pCt., men kun til henholdsvis 65 og 62 pCt. af Indtægten i 1938.

Havnens største Kunde, nemlig Belysningsvæsenet, regner med et Forbrug i 1946 for Elektricitetsværkerne og Gasværkerne paa henholdsvis 75 pCt. og 100 pCt. af Forbruget i 1938.

»Det er muligt,« fortsatte Direktør Blach, »at der i de 75 pCt., jeg regner med, ligger nogle Procent Optimisme, men jeg mener ogsaa, at vi i vort Budget kan give Udtryk for Tillid til, at vort Samfund kan og vil komme i Gang, og at det internationale Samkvem igen skal gaa frem.«

Overborgmester Viggo Christensen delte øjensynligt ikke helt Havnedirektørens Optimisme, idet han mente, at man maatte forvente alvorlige og langvarige Vanskeligheder, hvorfor han forbeholdt sig sin Stilling, indtil der fremkom yderligere Oplysninger under Udvalgsbehandlingen. Overborgmesteren fastslog derpaa som ovenfor nævnt, at det 25 pCt. Tillæg maatte bibeholdes, til Havnens Økonomi var bedre sikret, ligesom han fremdrog forskellige Usikkerhedsmomenter,

der manede til Forsigtighed, bl. a. Pensionsspørgsmaalet, som Havnen utvivlsomt snart maatte se at faa løst, idet den sociale Tendens i alle Partier sikkert vilde tvinge Havnen som en offentlig Myndighed til at gennemføre en betryggende Pensionsordning ogsaa for sine Arbejdere og Haandværkere, men hertil var der ikke taget Hensyn paa Driftsbudgettet. Forøvrigt blev hele Spørgsmaalet af Havnebestyrelsen henvist til det allerede nedsatte Udvalg om Arbejdernes Pensionsordning.

Frihavens Fremtid

Foruden Driftsbudgettet stod ogsaa de store Havneudvidelser paa Dagsordenen i Havnebestyrelsens Møde. Havnedirektøren har som bekendt foreslaaet, at der i det nordvestlige Hjørne af 10-Meter-Bassinets i det nordligste Omraade af Havnen opfyldes et Areal paa 8000 Kvadratmeter, som skal stilles til Raadighed for Industrivirksomheder, der har Brug for Havnen. Havnedirektøren oplyste under Mødet, at den første Lejer allerede havde meldt sig. Forslaget blev vedtaget.

Foruden dette store Arbejde var det Hensigten i 1946 at fuldende de to Beredskabsarbejder paa Sluseholmen og mellem Belvederekanalen og Landvindingsgade, hvorimod Færdiggørelsen af Tegllholmen maatte vente, til Kommunens endelige Planer i Gasværkssagen forelaa.

Til Slut udtalte Havnedirektøren i sin Tale, at medens de Arbejder, der for Tiden forelaa for selve Havnen, bestod i Fremstillingen af Arealer til nye Lejere, maatte de egentlige Forbedringer og Nyanskaffelser, som tog Sigte paa at forøge Havnens Kapacitet og tiltrække ny Trafik, ske i Frihavnen. »Jeg tror,« udtalte Havnedirektøren, »at man for at løse denne Sag paa en tilfredsstillende Maade, bør stræbe hen imod, at Havnebestyrelsen faar større Indflydelse paa Frihavens Dispositioner.«

Havnedirektøren fik stærk Støtte i disse Synspunkter af Overborgmesteren og af Direktør A. Fløtkjær. Overborgmesteren udtalte bl. a.: »Jeg er enig med Havnedirektøren i, at det er nødvendigt for Havnen at faa større Indflydelse paa Frihavnen. Baade for Byen og for Havnen vilde det være meget ønskeligt at faa Frihavnen helt underlagt Københavns Havnevesen. Det var i sin Tid, som en Overgangsforanstaltning nødvendigt at konstituere Frihavnen som et privat Aktieselskab, men denne Nødvendighed er ikke længere til Stede, og Opretholdelsen af denne forældede Ordning er en Bremseklo for Udviklingen og virker som en Hindring for en rationel Ledelse.«

Direktør A. Fløtkjær udtalte sin Glæde over Havnedirektørens og Overborgmesterens Udtalelser om Frihavnen og erklærede, at nu maatte det være Alvor med at arbejde paa en rationel Losning af denne Sag. »Københavns Frihavn,« slog Direktøren fast, »maa være et Led af Københavns Havn, og dertil kræves jo kun Foranstaltninger, som det maa være en let Sag for den nye Rigsdag at gennemføre.«

Efter Debatten, hvorunder Direktør Kørbing indtrængende havde støttet Havnedirektørens Ønske om at faa opført et Vareskur paa Nordre Toldbod, saa denne Kajstrækning, hvor Forholdene var ganske utaaalige, kunde blive rationelt udnyttet, blev Budgettet henvist til et Udvalg bestaaende af Overborgmester Viggo Christensen, Direktør Kørbing, Maskin-

chef Munck, Direktør Stensballe og Direktør Adler Svanholm.

DEN STORE SØFARTSKONFERENCE

20 søfarende Nationers Repræsentanter vil den 15. November mødes i København til den internationale Søfartskonference, som vi tidligere har omtalt. Det drejer sig som nævnt om den af den internationale Arbejderorganisation berammede forberedende tekniske Søfartskonference. Efter en af Regeringen truffet Beslutning havde Arbejds- og Socialministeriet indbudt Konferencen til at mødes i København, og Arbejdsbureauets Direktør har med Tak taget imod Indbydelsen og paa Bureauets Vegne givet Udtryk for sin Paaskønnelse af, at den danske Regering har villet huse Konferencen i København.

Paa Konferencen vil følgende 20 søfarende Nationer blive repræsenterede: Argentina, Australien, Belgien, Brasilien, Canada, Chile, Danmark, Storbritannien og Nordirland, De forenede Stater, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Indien, Kina, Norge, Polen, Portugal, Sverige og Jugoslavien. Hver deltagende Medlemsstat er berettiget til at lade sig repræsentere ved trespårede Delegationer med Repræsentanter for henholdsvis vedkommende Lands Regering, Redere og Søfarende. Hver Delegation vil saaledes bestaa af 3 Medlemmer, men hvert Medlem kan ledsages af Raadgivere.

Arbejdsorganisationen vil sende en mindre Stab af sine Embedsmænd hertil med Assistant Director Rens i Spidsen, og Arbejdsorganisationens Styrelsesraad vil paa Konferencen blive repræsenteret af 3 af dets Medlemmer, ligesom det maa antages, at nogle Medlemmer af det af Arbejdsbureauet nedsatte Fællesudvalg vedrørende Søfartsspørgsmaal, som ikke giver Møde som Delegerede, vil overvære Konferencen. Ifølge modtagne Meddelelser maa det forventes, at mellem 175 og 200 Personer vil deltage i Konferencen, hvortil saa kommer den af Arbejdsbureauet udsendte mindre Stab, der maa antages at ville omfatte ca. 40 Personer.

Med Henblik paa den nærmere Tilrettelæggelse af Konferencen har et Sekretariat under Ledelse af Chefen for Arbejds- og Socialministeriets internationale, socialpolitiske Afdeling, J. Ricard, Chefen for Handelsministeriets Søfartsafdeling Ove Nielsen og Legationsraad P. O. Treschow fra Udenrigsministeriet, truffet de fornødne Foranstaltninger med Hensyn til Tilvejebringelse af egnede Lokalteter for Konferencens Afholdelse samt af den fornødne Hotelplads til Konferencens Deltagere. Konferencen vil afholde sine Plenarmøder i Det kgl. Teaters nye Scene »Stærkassen«. De af Plenarforsamlingen nedsatte Underudvalg — man regner med 6 — vil afholde deres Møder dels i Forligsinstitutionens Lokaler, Kongens Nytorv 3, dels i 2 Sale i Assurandørernes Hus i Tordenskjoldsgade, og i 2 Lokaler i den gamle Statsradiofonbygning, som ellers finder Anvendelse for Undervisningen af de Arkitektstuderende.

Konferencens Deltagere indkvarteres i Skibene S/S »Frederikshavn« og S/S »København«, som — saalænge Konferencen staar paa — vil blive henlagt ved Øresundsbaadens Kajplads i Havnegade i umiddelbar Nærhed af Konferencens Hovedsæde, og Skibene vil blive indrettet og drevet som Hoteller, saalænge Konferencen varer. Til Bestridelse af den daglige Administration af det med Konferencens Tilrettelæggelse forbundne Arbejde er der indrettet et særligt Kontor i Hotel »Kongen af Danmark«.

40 DANSKE SKIBE BERØRES AF HAVNE-STREJKEN I ENGLAND

Af Forespørgsler, man har rettet til de forskellige danske Rederikontorer i London, fremgaar det, at der i Øjeblikket ligger omkring 40 danske Skibe i de engelske Havne, hvor der strejkes.

De fleste af disse Skibe er lastet med Levnedsmidler, og de danske Baade faar derfor Forret ved den Losning, som foretages af Soldaterne.

Anderledes stiller det sig med de 40 svenske Skibe, som i Øjeblikket ligger rundt om i de engelske Havne. Deres Last bestaar for Størstedelen af Træmasse og Tømmer, og Losningen er endnu ikke begyndt paa noget af disse Skibe.

Ialt 80 skandinaviske Skibe berøres af Strejken.

T. C. CHRISTENSEN HJEM FRA UMA-KONFERENCEN

Fragtnævnets Direktør, Skibsreder T. C. Christensen, er pr. Flyvemaskine vendt hjem fra UMA-Konferencen i Washington. Han oplyser, at Tankskibsfarten bliver frigivet fra 31. Oktober, hvorimod Spørgsmaalet om Frigivelse af Nord-Østersøfarten fra Nytaar, som skandinaviske Redere var stemt for, ikke naaede frem til endelig Afgørelse. Det vil blive Genstand for Behandling paa en UMA-Konference i Januar.

Fra Gøteborg meddeles, at Formanden for den svenske Rederiforening, Generalkonsul Gunnar Carlsson, der har repræsenteret Sverige paa UMA-Mødet i Washington, er vendt hjem. UMA skal helt ophøre den 2. Marts, det vil sige seks Maanedere efter Vaabenstillstanden med Japan, understreger Generalkonsulen i en Samtale med T.T.

Tankskibene vil imidlertid blive frigivet allerede den 1. Januar eller i visse Tilfælde allerede den 1. November. Et fra svensk Side fremsat Forslag om, at den svenske Østersø- og Nordsøtonnage skal frigives allerede 1. Januar, skal afgøres efter en Undersøgelse i London. For den øvrige Tonnage vil der blive indført en Del Lettelser allerede før den 2. Marts. Den tidligere Tonnagemangel er nu afløst af et vist Tonnageoverskud, hvilket bl. a. ses af den tiltagende Oplægning af Skibe i amerikanske Havne.

Generalkonsul Carlsson oplyser videre, at man i Amerika drøftede Spørgsmaalet om et vist Samarbejde paa Søfartens Omraade ogsaa efter Ophævelsen af UMA for at søge at stabilisere det internationale Fragtmarked.

REDERNES TILGODEHAVENDE I U.S.A.

Udenrigsminister Christmas Møller udtalte under et Pressemøde forleden Dag, at Minister Kauffmann fremdeles forhandler med de amerikanske Myndigheder om de ca. 225 Mill. Kr., som danske Redere har tilgode for de Skibe, som under Krigen blev beslaglagt i U.S.A. Pengene er naturligvis, sagde Ministeren, Redernes Ejendom, som Staten ikke kan disponere over.

TEKNISK DOKTORDISPUTATS

Den 25. Oktober forsvarede den unge norske Civilingeniør Carl Høegh sin Doktordisputats om Cylinderslid i Dieselmotorer paa den polytekniske Lærestanstalt i København og hoslede megen Ros og Anerkendelse for sit Arbejde, der sikkert ogsaa vil vise sig at være af stor Værdi for Arbejdet med Dieselmotorens videre Udvikling. Et af de væsentligste Resultater, Doktoranden var kommet til under sine mange Undersøgelser, var, at Sliddet er større i langsomt-gaaende end i hurtigt-gaaende Motorer og større i 2-Takts- end i 4-Takts-Motorer.

Under sit lange Foredrag paaviste Doktoranden forøvrigt, hvor kostbart Cylindersliddet kan være, idet han oplyste, at et norsk Rederi med 16 Skibe anvendte ikke mindre end $\frac{1}{4}$ Mill. Kroner eller 25 pCt. af samtlige Vedligeholdelsesudgifter paa at udbedre Følgerne af Cylinderslid.

DEN NORSKE STAT SÆLGER SINE SKIBE

Der er nu truffet endelig Bestemmelse om, at en Del af den Tonnage, der ejes af den norske Stat, skal sælges. Det drejer sig om 10 Skibe, som under Krigen blev købt i England, og to, der blev købt i

Ugens Fragtberetning.

Forholdene paa Fragtmarkederne er stadig uden større Sensationer, idet alle Forretninger afsluttes til de af UMA fastsatte Rater. Der finder jævnlig Reguleringer Sted, men disse er betingede af det ledende Princip i UMA's Politik, nemlig at sikre Rederne en rimelig Fortjeneste, og er naturligvis helt uden Forbindelse med Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel. Iøvrigt kredser de fleste Tanker stadig om Spørgsmaalet, hvorledes Forholdene vil udvikle sig, naar UMA bliver ophævet. Noget sikkert Grundlag for en Bedømmelse heraf findes ikke endnu, dertil er de økonomiske og politiske Forhold alt for uklare. Det er uden for enhver Tvivl, at der under Krigen er oparbejdet et mægtigt Behov for Varer overalt i Verden, men Spørgsmaalet er, om de ledende økonomiske Magter kan enes om en Ordning, der fremmer det Varebytte Landene og Kontinenterne imellem, der ene kan lægge de Saar, som Hiller & Co.'s Politik har tilføjet Verden.

Om de enkelte Fragtmarkeder foreligger der stadig kun faa Nyheder. Transatlantisk Fart er stadig meget aktiv, og der gøres betydelige Forretninger i Korn, Kul, Fosfat, Foderstoffer o. s. v. fra Staterne og Canada til forskellige europæiske Destinationer, ligesom Sukkerbefragtingerne fra Cuba og San Domingo til UK./Cont. viser livlig Efterspørgsel efter Tonnage. Som ovenfor nævnt, er Kulexporten fra Hampton Roads til Europa temmelig livlig, og Minearbejderstrejkerne synes ikke at have influeret paa det Kvantum Kul, Amerikanerne har lovet at stille til Disposition for Export til de kultrængende europæiske Lande, men den Knaphed paa Exportkul, Ministrejkerne har medført, synes hovedsagelig at have berørt Kulexporten til Vestindien og Sydamerika. Iøvrigt har WSA. allokeret det sædvanlige Antal Skibe for Suk-

ker fra Cuba til Golfen og Northern Range og for Malm fra Brasilien til U. S. Atlantic. Raterne er de fastsatte.

Fra River Plate er der stadig stærk Efterspørgsel efter Tonnage for Korn til forskellige Destinationer, men dette Marked synes stadig at blive stedmoderlig behandlet i Forhold til Canada og Northern Range. Iøvrigt er Raterne fra River Plate til Brasilien blevet reduceret med 4 Guldpesos, saaledes at Basisraten nu er 18 Guldpesos for Bulkhvede med det tidligere Tillæg paa 3 Guldpesos for Hvede i Sække.

Om de øvrige oversøiske Markeder foreligger kun faa Efterretninger. Der er sluttet yderligere Tonnage for Malm fra Forindien og Sydafrika til UK. og U. S. Atlantic til uændrede Rater, ligesom der stadig gøres ikke ubetydelige Forretninger i Kul fra Durban til forskellige Destinationer i Suezomraadet og det østlige Middelhav. Englænderne har ogsaa sluttet yderligere Tonnage for Salt fra Røde Havet og Spanien til Calcutta. Raterne er uden Ændringer.

Paa de europæiske Markeder er Aktiviteten stadig tilfredsstillende. Der gøres en hel Del Forretning med Malm fra Spanien, Fosfat fra Marokko til UK./Cont. til de af UMA fastsatte Rater, der f. Eks. for Fosfat fra Casablanca til Danmark ligger mellem 30/- og 47/- beroende paa Størrelsen. I Trælastfarten fra Østersøen til UK./Cont. er Beskæftigelsen ret tilfredsstillende, men Havnearbejderstrejken i England medfører naturligvis slemme Forsinkelser med deraf følgende daarlige Resultater. Fra England er det meget beskedent med Kul- og Kokslaster, men der findes adskillige Kornlaster fra Vestkysten til forskellige finske Havne. Raterne for disse Laster er endnu ikke fastsatte.

Amerika. Skibene bestaar baade af Damp-, Diesel- og Tankskibe paa fra 4700 til 14.750 Tons.

Det drejer sig om følgende Skibe: D/S *Astrid*, 4670 Tons, bygget i West Hartlepool 1942, M/S *Kong Haakon*, 10.450 Tons, bygget i Glasgow 1942, M/S *Kong Sverre*, 10.270 Tons bygget i Sunderland 1941, M/S *Kronprinsen*, 10.458 Tons, bygget i Glasgow 1942, M/S *Kronprinsessen*, 10.340 Tons, bygget i Sunderland 1941, D/S *Nordelg*, 9678 Tons, bygget i Vancouver 1920, D/T *Norrjell*, 11.830 Tons, bygget i Newcastle 1942, D/T *Norrheim*, 14.755 Tons, bygget i Sunderland 1941, M/T *Norsol*, 11.850 Tons, bygget i Belfast 1941, D/S *Norvarg*, 7630 Tons, bygget i Tacoma 1920, og D/S *Ragnhild*, 4670 Tons, bygget i West Hartlepool 1941.

Ialt drejer det sig altsaa om Skibe paa tilsammen ca. 125.000 Tons dv. De engelskbyggede Skibes Hastighed ligger omkring 11 Mil, de amerikanskbyggede omkring 9,5 til 10 Mil.

TYSKE SKIBE TIL NORGE

Efter de oprindelige Planer var det Hensigten, at Skibe paa tilsammen 80.000 Bruttotons skulde overgives til Norge som Del af den tyske Erstatning. Denne Tonnagemængde er siden blevet reduceret til det halve.

»Norges Handels- og Søfartstidende« erfarer nu, at denne Tonnage er fordelt paa 26 tidligere tyske Skibe, som har ligget i forskellige norske Havne. Den første Del af dem, ialt otte Skibe, paa tilsammen 12.534 Bruttotons blev overgivet Fredag den 26. Oktober.

De 26 Skibe er foreløbig ikke tildelt Norge som Ejendom og skal indtil videre kun drives for norsk Regning. De vil blive stillet til Disposition for norske Rederier, først og fremmest til dem, der har mistet deres Skibe under Krigen.

SØFARTEN PAA FINSKE HAVNE

Søfarten paa finske Havne er stadig udvidet siden Sommeren. I Juli ankom og afgang 242 finske og udenlandske Skibe paa ialt 150.000 Nettoregister tons.

I August steg Tallet til 313 Fartøjer paa 173.000 Tons og i September anslaaes Tonnagen at have overstegtet 200.000 Tons.

Fragtfarten har først og fremmest været rettet paa Sovjetunionen og Sverige, i mindre Grad paa Danmark og Norge. Eksporten til England indledtes i Juli af 9 Smaaskibe paa tilsammen 9000 Tons. I September, hvor ogsaa Importen kom i Gang, er der hidtil rapporteret 40 Skibe paa ialt 47.000 Tons.

DE BRITISKE MINISTRYGERFLOTILLERS AFGANG

I Anledning af de to sidste britiske Ministrygningsflotillers Afgang fra danske Farvande — i Forbindelse med den danske Marines Overtagelse af Ministrygningen — har Viceadmiral Vedel bedt Senior British Naval Officer, Captain G. H. Peters, om at overbringe Officerer og Besætninger paa de to Flotiller Marineministeriets bedste Tak for det fortrinlige Arbejde, de britiske Ministrygere har udført i danske Farvande i den forløbne Sommer.

Viceadmiralen har nu fra Captain Peters modtaget følgende Skrivelse:

Umiddelbart før vor Afrejse fra Danmark ønsker vi paa vore respektive Flotillers Vegne at takke Den kgl. danske Marine og det danske Folk for den pragtfulde Maade, vi er blevet behandlet paa og den hjertelige Støtte, vi har modtaget under vort uforglemmelige Ophold i Deres dejlige Land. Med de bedste Ønsker om Lykke og Velgaaende for dem alle i Fremtiden, udtrykker vi vort Ønske om, at det saa hjertelige Venskab maa fortsættes.

D. F. D. S.s NYBYGNING »MAINE« I FART

Det sidste Skib i Rækken af Det forenede Dampskibsselskabs Nybygninger, Motorskibet *Maine*, afsejlede i Gaar paa sin Jomfrurejse til Middelhavet.

Maine er paa 4860 Tons d.w. og bygget paa Frederikshavn Skibsværft. Det nye smukke Skib har Plads til 12 Passagerer, og Farten er 13 Knob paa Last.

Hermed er Selskabets seks Nybygninger omfattende de fire Søsterskibe *Argentina*, *Bolivia*, *Paraguay* og *Uruguay* paa hver 6670 Tons d.w. og de to mindre Søsterskibe *Florida* og *Maine* paa hver 4860 Tons d.w. i Fart.

Alle Skibene er Enkeltskrue-Motorskibe af Shelterdæk-Typen forsynet med Burmeister & Wain-Motorer; for den største Skibstype er Motoren af Type 850-VF-90 paa 3200 IHK, medens de mindre Skibe anvender Typen 750-VF-90 paa 2800 IHK. Hovedmotoren i *Bolivia* er bygget af B. & W. og de øvrige af A/S Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

HØJKONJUNKTURER FOR ENGELSKE OG SKOTSKE SKIBSVÆRFTER

De engelske og skotske Skibsværfter er ved at faa Højkonjunkturer, og der arbejdes overalt for fuld Kraft, hvis man blot kan finde Mandskab til det.

I disse Dage har et stort Værft ved Tyneside modtaget Ordre paa Bygning af 5 Stk. 6000 Tons Baade, hvoraf de to udstyres med Turbiner, medens de tre andre skal drives ved Dieselmotorer. Netop Tyne fik for nogle Dage siden Byggeordre paa 6 til 7 større Skibe.

I en Oversigt over Forholdene ved Englands Værfter skriver »News Chronicle«, at der er over 100 Skibe i Ordre ved de nordøstlige Værfter og ved flere af Værfterne er Halvdelen af Ordrene for fremmed Regning. I Aberdeen arbejder alle Værfter med fuld Kapacitet paa nye Skibe og Reparationsarbejder, og

et Firma som John Lewis and Sons har alene Ordre til en Værdi af 1½ Mill. Pund Sterling.

Hull-Værfterne, der væsentlig arbejder for Fiskeriet, har faaet placeret Ordrene paa de islandske Trawlere, men her mangler der Mandskab. I Greenock er der et meget stort Byggeprogram for Handelsflaaden.

Sunderland har Ordre for de første tre Aar, og der er alene i sidste Uge kommet Ordre paa 4 Skibe. I Birkenhead har man meget at gøre, udtaler Sir Robert S. Johnsen fra Cammel Laird. Man tager fat paa Byggeordre for Handelsmarinen, naar man har afsluttet Bygningen for Admiralitetet.

SKIBSPLADER TIL SVENSKES VÆRFTER

Det andet Victory-Skib, *Lynn Victory*, er ankommet til Göteborg med en meget værdifuld Last: 8.600 Tons Skibsplader til Lindholmen og Eriksberg Værfter. Det oplyses fra Göteborg, at det er den norske Regering, som importerer Pladerne, der skal anvendes ved Bygningen af de norske Skibe ved de paagældende to Værfter.

ENGELSKE SKIBSTAB

Ifølge Oplysninger fra England har *Anglo Saxon* under Krigen mistet 80 af sine 179 Skibe. Fra Harland & Wolff er der nu blevet søsat en 12.000 Ton'er til Selskabet, der endvidere har 5 Skibe under Bygning og i disse Dage yderligere kontraheret 2.

HARWICH—HOEK VAN HOLLAND

Dampskibsforbindelsen mellem Harwich og Hoek van Holland vil blive genoptaget med regelmæssig Drift i begge Retninger fra den 14. November, meddeler Krigstransportministeriet. Skibene vil afsejle fra Harwich Mandag, Onsdag og Fredag og returnere Tirsdag, Torsdag og Lørdag. I Holland vil der blive gennemgaaende Togforbindelse til Haag, Rotterdam og Amsterdam.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT**Trafikken paa Københavns Havn**

Til Københavns Havn indkom i September Maaned ialt 1150 Skibe paa tilsammen 177.788 Netto Reg. Tons. Heraf kom 987 Skibe paa 101.691 Tons fra indenrigske Havne og 151 Skibe paa 74.461 Tons fra udenrigske Havne. Af de samme Anløb var 1073 danske Skibe paa tilsammen 145.431 Tons. Til Sammenligning kan nævnes, at den samlede Trafik i August Maaned androg 201.126 Netto Reg. Tons.

Ikke mere Tvivl om, at Langeland er forlist

I Løbet af den sidste Tid er der paa Bornholms Syd- og Vestkyst drevet store Mængder af Vraggods i Land. I omme Øl- og Pakkasser, forskelligt Skibsgods, en Dæksluger og en Redningskrans mærket »Langeland«.

Der kan derefter ikke mere herske Tvivl om, at »Langeland« er forlist, formentlig som Følge af en Mine-sprængning.

Af Besætningen er hidtil intet Spor.

Belønnet Redningsdaad

Som omtalt lykkedes det for fjorten Dage siden Det Forenede Damp »Thyra« under Kuling i Nordsøen at bjerpe tre svenske Sofolk fra den forliste svenske Damp »Dagny«. De tre Svenskere laa og klamrede sig til en Redningsflaade, der ikke kunde frigøres fra Vraget, og de var derfor ved at blive trukket ned. Fra »Thyra« blev der sat en Baad i Vandet, og det lykkedes under stor Fare at redde de tre Svenskere. »Thyra«s Fører, Kaptajn Nykilde, og Redningsbaadens Besætning, som nu er vendt tilbage til København, modtog ved en smuk Højtidelighed i Det Forenede Dampskibs-Selskabs Direktionslokaler en smuk Anerkendelse for denne Redningsdaad. Det var Direktør Kørbing, der overbragte dem Takken, hvortil kom en Pengegave.

Thyborøns Fremtid

Under et Ophold i Thyborøn fornylig har Handelsminister Fibiger udtalt som sin Overbevisning, at der ikke var Fare for en Lukning af Thyborøn Kanal, ligesom Handelsministeren ikke mente, at fhv. Trafikminister Gunnar Larsens Forslag igen vilde komme frem paa Rigsdagen. Iøvrigt henviste Ministeren til, at det var bedst, at de forskellige interesserede satte sig i Forbindelse med Rege-

ringen efter Valget for at faa en Afklaring af hele Spørgsmaalet.

»Røsnæs« hjemme igen

Damperen »Røsnæs«, der blev ramt af en Mine ved den norske Kyst, er efter en foreløbig Reparation ved norsk Værft ankommet til Frihavnen med sin Kulladning.

Aarsberetning fra Odense Havn

Odense Kanal- og Havneudvalg har udsendt Beretning for Odense Havn i Aaret 1944—45.

Længden af Havnens Bolværker (inklusive de nye, knap færdige) var pr. 1. April i Aar 2790 Meter, deraf 1865 m med 7,5 m Vand, 360 m med 6 m Vand, 122 m med 5 m Vand, 230 m med 4,5 m Vand, 155 m med 4 m Vand og 58 m med 3 m Vand. Ved Kontrolpejling i Sejlløbet har det vist sig, at der i Sydenden af Østre Bassin og Svinget ved Næsbyhoved Mølle var saa stor Tilsætning af Mudder, at Oprensning var ønskelig. Arbejdet ved Havneudvidelsen i Aaløkkeengen blev fortsat i det forløbne Aar, men hæmmedes dog en Del af Krigsforholdene, og ved Aarets Udgang manglede endnu Støbning af 455 m Kajmur, Sporarbejdet samt Kloak- og Gadearbejdet for 455 m Kajgade foruden Fortøjningsgrejer omkring Svajebassin. Til samme Tid var der anvendt ialt ca. 4.239.000 Kr. Jordarbejdet i Forbindelse med Havnegades Forlægning Syd om Staalskibsværftet har siden den 15. December 1943 været standset af Mangel paa Arbejdskraft. Fortegnelsen over Havnens Beredskabsarbejder omfatter 9 Poster paa tilsammen 2,7 Mill. Kr., hvoraf dog Lystbaadehavnen og Strandbadet paa Slige Ø (anslaet til henholdsvis 570.000 og 650.000 Kr.) bekostes af Odense Kommune. Af Havnens egne Beredskabsarbejder er de største Tolderlundsvæjs Forlængelse (525.000 Kr.) og Udgravningen af det fremtidige Havnebassin i Aaløkke (750.000 Kr.).

Havnen ejede pr. 1. April i Aar Arealer paa tilsammen 282 ha, hvoraf 26 ha var udlejet til Oplagspladser, 10 ha stod til Raadighed til samme Formaal, og 16 ha udgjordes af Gader, Spor og Pladser; af Resten var 166 ha Skov-, Landbrugs- og Ilavearealer.

Om Havnens Benyttelse meddeles bl. a., at der i 1944—45 indkom 1140 Skibe paa 158.848 Netto-Registertons (imod 2832 Skibe paa 544.201 Tons i 1937—38). Den samlede Varetrafik var 334.200 Vægttons, hvoraf Importen udgjorde de 89 pCt. Trafiken af Landbrugsprodukter,

som i forrige Regnskabsaar viste betydelig Fremgang, gik stærkt tilbage. Af den samlede Besejling var 14 pCt. Rute- trafik. Paa Grund af de store Trafikindskrænkninger paa Jernbanerne i Maanederne lige før Kapitulationen, oprettedes, som man vil huske, en Del nye Paketruter. Ialt ca. 40 Fartøjer anløb i denne Trafik Odense Havn med Stykgods-ændringer. Skibsfagterne udgjorde i 1944—45 ialt 120.774 Kr. og Vareafgifterne 491.465 Kr.

Københavns Navigationsskole

Københavns Navigationsskole har holdt Eksamensafslutning, der overværedes af Navigationsdirektør Guldhammer, Kaptajn Ilansen og Navigationslærer Landerslev, fra Eksamenkommissionen, Formanden for Foreningen til Søfarrens Fremme, Kommandørkaptajn, Baron Juel-Brockdorff, Kommandør Westermann, Skibsinpektør, Kaptajn Petersen fra D.F.D.S. og Kaptajn Heindorn fra Ø.K., samt Sekretær i Dampskibsrederiforeningen, Kaptajn Petersen m. fl.

Skolens Leder, Navigationsskolebestyrer E. K. Strubberg, gav en Oversigt over det forløbne Semester og uddelte Eksamensbeviserne, hvorefter Navigationsdirektør Guldhammer gav de nye Navigatører et Par Ord med paa Vejen.

Skibsførereksamen var bestaaet af 16 og Styrmandseksamen af 10. Der uddeltes forskellige Præmier til de dygtigste paa Holdene.

Øresundsbaad ind i Malmøfarten

Der er Mulighed for en snarlig Genoptagelse af den gamle Øresundsfart fra Havnegade til Malmø. Alt tyder paa, at det bliver Øresundsbaaden »Sverige«, der sammen med Øresundsselskabets øvrige Baade blev overtaget af Statsbanerne, som skal sættes ind i Trafikken.

For Tiden besejles Malmø-Ruten kun af eet Skib, nemlig den nybyggede svenske Færge »Malmøhus«, der sejler to Ture daglig i hver Retning, men denne Færge er haardt belastet, og den svenske Jernbanestyrelse har derfor foreslaaet de danske Statsbaner som Aflastning at indsætte en af de tidligere Øresundsbaade i Farten. Der vil i saa Tilfælde blive Tale om Damperen »Sverige«, der i de sidste Par Somre har været chartret af »Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866«. »Sverige« ligger i Øjeblikket paa sin gamle Plads i Havnegade, og i Malmøfarten kommer Skibet efter al Sansynlighed ogsaa til at afgaa herfra, hvor Toldforholdene iøvrigt er langt bedre end i Frihavnen. Fra svensk Side kunde man ønske »Sverige« sat i Fart allerede fra den 15. November.

De danske Statsbaner er ikke slet saa ivrige for denne Plan. »Sverige« er — som bekendt — en Damper, og det kniber haardt med Kullene baade her og i Sverige, medens »Malmøhus« er en Motorfærge. I denne Uge kommer Generaldirektøren for de svenske Statsbaner, Dahlbeck, hertil med forskellige af sine Embedsmænd for at forhandle med den konstituerede Generaldirektør, Trafikchef Terkelsen, om dette Problem.

Fra dansk Side vil man stille det Modforslag, at »Malmøhus« i Stedet for sine to daglige Ture kommer til at sejle tre.

Svensk Damper forlist

Stockholmerdamperen »Somerset« er forlist ved Indløbet til Loire efter Grundstødning i haardt Vejr.

Af Besætningen paa 20 Mand omkom en Fyrbøder. Skibet var paa Rejse fra Norrland til Paimboeuf i Loire med en Trævarelast. Damperen var paa 1557 BRT.

Flydende Brændstof til Sverige

Betydelige Skibsladninger med flydende Brændstof kan i Løbet af den nærmeste Fremtid ventes til svenske Havne. Først ventes Rederiet A/B Saturnus' Tankbaad »Saturnus« med ca. 14.000 Tons Brændselolie, og engang i November kommer Transkoncernens »Zelos« med Olielast. Siden følger ialt 5—6 Baade med Benzin og andet Brændstof. Samtlige Baade ventes før Udgangen af November.

FRA SØRETTEN

Sø- og Handelsretten har der været afholdt Forhør om fire danske Skibes Krigsforlis. Det drejer sig om D.F. D.S.' Dampere »Dagmar« og »Tennessee«, A. P. Møllers

Motorskib »Peter Mærsk« og Vendilas Damper »Lars Kruse«.

Ved disse Forlis er 9 danske og adskillige engelske Søfolk omkomne, medens flere af de ombordværendes Skæbne endnu er uvis. Forhøret havde samlet mange Paarørende, og Retspræsidenten udtalte Mindeord over de Døde.

S/S Dagmar

»Dagmar« var paa Rejse fra Malaga til Liverpool med en Ladning Appelsiner, da Skibet den 9. Februar 1941, ca. 400 Sømil Vest for Gibraltar, blev bombet i Sænk af en Sværm tyske Flyvemaskiner. Skibets Telegrafist Rechnagel kunde oplyse, at en dansk og fire engelske Sømand var omkomne ved Forliset. Danskeren var 2. Maskinmester Oscar Odgaard Bjørnholdt, født i Herning.

S/S Tennessee

Ved »Tennessee«s Forlis omkom 16 Mand, deraf 8 danske, nemlig Kaptajn Aage Albrechtsen, Førstestyrmand Carl Brodersen, Første Maskinmester Poul Heglund, Andenmester Rasmus Jensen, Steward K. Knudsen, Matros Carl Andersen og Fyrbøderne Kaj Jensen og Helge Rasmussen.

Der forelaa om »Tennessee«s Forlis en Rapport efter Hukommelsen fra Andenstyrmand Holger C. Jensen, der efter at være kommet til Skade ved Eksplosionen var blevet indlagt paa Sygehus i Reykjavik. Skibet var blevet torpederet den 22. September 1942 i Nærheden af Island og sunket i Løbet af 3 Minutter. De reddede af Besætningen havde befundet sig dels i Styrbords Redningsbaad, dels i en Flaade, der havde drevet rundt i 91 Timer, inden den blev fundet.

M/S Peter Mærsk

»Peter Mærsk« blev torpederet 8. December 1942, ligeledes i Atlanterhavet. Skibets Fører, Kaptajn L. P. Schmidt, har bekræftet Forliset i et Brev til Rederiet, men han er endnu ikke kommet hjem, og Rederiet kan derfor ikke endnu oplyse nærmere om Skibets eller Besætningens Skæbne. Man ved, at foruden Kaptajnen var 7 danske Søfolk blevet om Bord i Skibet, da dette i Maj 1940 blev beslaglagt af de engelske Myndigheder.

S/S Lars Kruse

»Lars Kruse« blev bombet og brændte op i Bari i Italien i December 1943. Hovmester Mølgaard forklarede, at Skibet var blevet ombygget med Olietransport for Øje, og det laa med en Olielast i Bari, da Angrebet skete.

Et amerikansk Ammunitionsskib blev ramt, og Sprængstykkekerne fra dette ramte en Mængde andre Skibe, deriblandt »Lars Kruse«, hvis Ladning hurtigt blev et Flammehav.

Der var 38 Mand om Bord, deraf 3 engelske Kanonerer. Hovmesteren var kommet til Skade og bragt paa Hospitalet. Her havde han 10 Dage senere talt med den ligeledes tilskadekomne Førstestyrmand Jørgensen, om hvem han vidste, at han senere var afgaaet ved Døden i Afrika. Der kunde intet oplyses om den øvrige Besætnings Skæbne. Rederiet har i Juli i Aar haft Brev fra Skibets Fører, Kaptajn Skjellerup, men ved ikke, naar han kommer hjem.

PERSONALIA

75 Aar

Tidligere Bestyrelsesmedlem i Den almindelige danske Skibsførerforening, Kaptajn C. A. L. Schmidt, fylder paa Torsdag — den 8. November — 75 Aar. Kaptajn Schmidt var i en Del Aar Fører i Rederiet H. C. Christensens Sejl- og Motorskibe. Sidst førte han den tremastede Motorskonneret »Fuglen«, indtil han gik i Land i 1929. Kaptajnen har sit Hjem i Marstal.

60 Aar

Paa Søndag — den 4. November — fylder Skibsfører i Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise, Kaptajn Fr. Kiilsgaard, 60 Aar. Kaptajn Kiilsgaard er Fører af »Pluto«.

*

Skibsfører i De danske Statsbaner, Kaptajn V. Rasmussen, fylder paa Onsdag — den 7. November — 60 Aar. Kaptajn Rasmussen sejler i Storebæltsoverfarten.

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 BLAETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20.00 pr. Aar

Redaktør:

MOGENS NYHOLM

Telefon Central 17030

samt paa alle Postkontore

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

CHR. SALVESEN & Co.

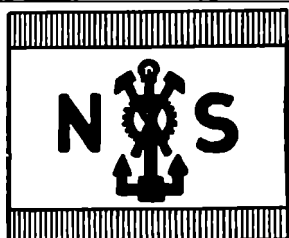
ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

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
REFSHALEØEN

MASKINFABRIK
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 HK. PR. CYLINDER



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRF**

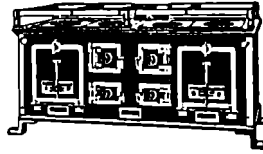
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.Kabys & Komfurer
til Kul og Olie

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

ALFRED LARSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 608

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER

NAKSKOV

RIGSTELEFON NR. 7

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

TELEFON NR. 108, 408 & 618

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.-Ad.
»Hude-
Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

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

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 43

FREDAG 9. NOVEMBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

M/S »LILLEAA«S FORLIS

Den danske Handelsflaade har atter lidt et smerteligt Tab ved Rederiet Høllands 1460 Tons store Motorskib *Lilleaa's Forlis* i Bottenhavet tidligt om Morgenen Fredag d. 2. November, hvorved 15 danske Søfolk mistede Livet, og kun een Mand, Skibets Fører Kaptajn *Vagn O. Michelsen*, blev reddet.

M/S *Lilleaa*, der var paa Rejse fra Kemi i Finland til Næstved med Papirmasse, befandt sig Ulykkesmorgenen ca. 10 Sømil Syd for Norrstrømsgrunds Fyrskib, da det fik Maskinskade. Situationen for det nødstedte Skib blev hurtigt alvorligt forværret paa Grund af det overhandige Vejr — det blæste en stærk nordvestlig Storm — hvorfor man ved 8-Tiden Fredag Morgen udsendte Nødsignaler, der ogsaa blev modtaget af Radiostationen i Skellefteå. Signalerne, der dels indeholdt en Positionsmedling og dels en Meddelelse om, at Besætningen var ved at gaa i Baadene, foranledigede Udsendelsen af Röda Bolagets Bjergningsdamper *Valkyria*, der med kort Varsel afgik til den opgivne Plads, ligesom der blev udsendt flere Luftfartøjer, hvornår det dog ikke lykkedes at finde noget Spor hverken af Skibet eller af Redningsbaadene, skønt den ene af dem, efter hvad Kaptajn *Michelsen* senere fortalte, i nogen Tid kredsede nær det Sted, hvor det forliste Skibs Redningsflaade da befandt sig med fem Overlevende om Bord.

Først om Lørdagen d. 3. November lykkedes det *Valkyria* at finde Redningsflaaden, der i Mellemtiden af Vind og Strøm var ført langt over mod den finske Kyst, men da var kun een Mand af de 11, der oprindelig var naaet op paa Flaaden, i Live, nemlig Kaptajn *Michelsen*. Af de øvrige var en Mand blevet skyllet over Bord af Søerne, der ustandseligt slog ind over Flaaden, mens de øvrige ni en efter en var bukket under af Kulde. Den sidste, Messedrengen *Henning Christensen*, døde to Timer før *Valkyria* naaede frem til Undsætning.

Efter at have taget Kaptajn *Michelsen* og Ligene af de ni omkomne om Bord søgte *Valkyria* i lang Tid efter mulige overlevende og fandt efter en Times Forløb en af Skibets Redningsbaade, men den eneste ombordværende, Andenstyrmand *Bjarne Askov Jensen* var da allerede død. *Valkyria* vendte derpaa tilbage til Holmsund, hvortil Ankomsten fandt Sted Søndag Morgen Kl. 2.

De omkomne er: Førstestyrmand *Henning Thorvald Jans*, Dragor, født 24. Februar 1900, Andenstyrmand *Bjarne Askov Jensen*, København, født 17. December 1911 i Glumso, Matroserne *Johannes Møller*, født 25. Juli 1920 i Erritsø, og *Kristian Jungshoved*, begge boende i København, Letmatroserne *Marius Gramstrup*, født 24. August 1914 i Hvidbjerg, og *Bernhard Hedegaard Sørensen*, født 21. Januar 1921 i Nykøbing M., Ungmændene *Freddy Ludvig Hansen*, København, født 12. Juni 1927 i København, og *Vagn Hansen*, Holstebro, født 3. April 1926 i Thorsted, Førstemester *Poul Jørgensen*, Lyngby, født 29. Oktober 1910 i Lindelse paa Langeland, Andenmester *Sv. Aa. Sigvard Rasmussen*, København, født 9. Marts 1914 i København, Assistenterne *Roman Hrynzcuk*, København, født 9. Juni 1915 i Næstved, og *Poul Krøger*, Rødovre, født 25. April 1912 i Sæby ved Roskilde,

Hovmester *Lauritz Christian Hjortmar*, København, født 2. Oktober 1885 i Aarhus, Kok *Arnold Georg Keiser*, København, født 16. Marts 1895 i Taarbæk, Dreng *Henning Marinus Christensen*, København, født 18. November 1928 i København.

SKOLESKIBET »DANMARK« HJEMME IGEN

Skoleskibet *Danmark*, der for et Par Dage siden S afgik fra Thorshavn, ventes at være i København i Løbet af førstkommande Mandag eller Tirsdag. Svitizers Dampers *Garm* er afgaaet for at møde Skoleskibet og assistere det ved Sejladsen gennem de rensede Sejlruiter i Minefelterne i de danske Farvande. Ved *Danmarks* Ankomst til Helsingør vil Bestyrelsesraadet gaa om Bord, og der forberedes naturligvis en festlig Modtagelse i Københavns Havn.

SØFARTSKONFERENCEN I KØBENHAVN

Der er nu udsendt Meddelelse om Sammensætningen af den danske Delegation til den forberedende Søfartskonference, der aabnes i København næste Torsdag.

Som Regeringens Repræsentant i og Formand for den danske Delegation er udpeget fhv. Udenrigsminister, Dr. *J. Christmas Møller*. Han faar ved sin Side en Række Raadgivere, deriblandt først og fremmest Afdelingschef i Handelsministeriet *Ove Nielsen*, der tillige bliver hans Suppleant. De øvrige Raadgivere for Regeringens Repræsentant bliver Overskibsingeniør *Aage H. Larsen*, Kontorcheferne *Jørgen Christensen*, *Helge Juul* og *P. Juhl Christensen*, Ekspeditionssekretær *Ejner Lysgaard* og Fuldmægtig *Frits Lage*.

Som Arbejdsgivernes Repræsentant i Delegationen er udpeget Fragnævnets Direktør Skibsreder *T. C. Christensen*, der som Raadgivere faar Direktørerne *E. Maegaard*, *H. Garde*, *K. Husted*, *A. Tonboe*, Kaptajn *Th. Petersen*, Sekretær i Dansk Dampskibsrederiforening, og Skibsinspektør, Kaptajn *F. Tillisch*.

Arbejdernes Repræsentant bliver Formanden for Sømændenes Forbund, *Th. Laurson*. Hans Raadgivere bliver: Formanden for Søfyrbødernes Forbund *Henry Rasmussen*, Formanden for Skibsførerforeningen, Kaptajn *H. P. Hagelberg*, Dansk Styrmandsforenings Forretningsfører, Styrmand *H. Christiansen*, Formanden for Maskinmestrenes Forening, Maskinmester *K. A. Rasmussen*, Forretningsfører *Peter Jensen* fra Dansk Sø-Restaurations-Forening og Sekretær *J. Madsen* fra Radiotelegrafistforeningen.

Delegationens Sekretær bliver Sekretær i Handelsministeriet, *Tage Leth*.

DANMARKS HANDEL

Statistiken over Danmarks Vareomsætning med Udslandet i September viser, at vi havde et Eksportoverskud paa 6,8 Mill. Kr., idet Indførslen beløb sig til 77,5 Mill. Kr. og Udførslen til 84,3 Mill. Kr. Gennemgaar man Listen over Importvarer, kan man glæde sig over Poster som Kaffe, Te, Kakao og Krydderier til 2,1 Mill. Kr., Tobak 2,3 Mill. Kr., Træ, Kork og Arbejder deraf 10,7 Mill. Kr., Kautsjuk og Kautsjukvarer 3,9 Mill. Kr., Kemikalier m. v. 1,2 Mill. Kr. Gødningsstoffer 2,2 Mill. Kr., Papir og Papirvarer godt 6 Mill. Kr., Spindestoffer 10,6 Mill. Kr., Metervarer 1,4 Mill. Kr., Kul, Koks, Cinders, Briketter 16,3 Mill. Kr., Petroleum, Benzol og anden Brændselolie 5,1 Mill. Kr., Jern og Staal 3,6 Mill. Kr. og andre Metaller 4,6 Mill. Kr., medens alle øvrige Varegrupper

kun er indført i Mængder til Værdi af mindre end 1 Mill. Kr.

Eksportens Hovedposter fordeler sig med 62 Mill. Kr. paa Kød og Kødvarer, 23,6 Mill. Kr. paa Mælkeriprodukter, 17,4 Mill. Kr. paa levende Dyr hovedsageligt til Slagtning; endelig er der udført Fiskeriprodukter for 14,9 Mill. Kr., Kemikalier 2,6 Mill. Kr., Maskiner 4,2 Mill. Kr., Arbejder af uædle Metaller 4,8 Mill. Kr., elektriske Maskiner 4,1 Mill. Kr. og Trævarer for 2,2 Mill. Kr.

DIREKTØR J. A. KØRBING 60 AAR

Den 16. November fylder Det forenede Dampskibs Selskabs administrerende Direktør J. A. Korbning 60 Aar og runder dermed paa et Tidspunkt, hvor dansk Skibsfart maaske mere end nogensinde har Brug for hans Viden, Indsigt og store Arbejdskraft, en af Livets mere markante Milepæle.

Direktør Korbning blev født d. 16. November 1885 i København og indtraadte som 18-aarig paa Søværnets Ingeniørelvskole ude paa Orlogsværftet. Ved sin Afgang herfra i 1907 udnævntes han til Ingeniør-assistent ved Orlogsværftet og blev Aaret efter sendt til videre Uddannelse i Skibsmaskin- og Skibsbygning ved Technische Hochschule i Berlin, som han gennemgik fra 1908—10. Hjemkommen fra dette Studieophold udnævntes han i 1912 til Værftingeniør og syv Aar senere til Underdirektør ved Orlogsværftet.

Der skulde imidlertid ikke gaa lang Tid, før det civile Liv kaldte den unge Tekniker til sig for at gøre Brug af hans store Evner, og i 1921 blev han udnævnt til teknisk Direktør i Det forenede Dampskibs Selskab, efter at Direktør Niels Høst havde taget sin Afsked. I dette sit nye, store og meget krævende Arbejde viste Direktør Korbning sig hurtigt at være ikke blot en fremragende Tekniker, men ogsaa en dygtig Administrator, saa det var ganske naturligt, at Valget faldt netop paa ham, da Posten som administrerende Direktør for D. F. D. S. skulde besættes i 1934 efter Direktør A. O. Andersens Død.

De elleve Aar, der er forløbet siden da, har klart vist, at Selskabets Bestyrelse saa ret, da den lagde Roret i Direktør Korbings Hænder. Let har Opgaven, der blev lagt paa hans Skuldre i 1934, ikke været. Det har været en haard Tid at navigere igennem — vel en af de haardeste, dansk Skibsfart har mødt gennem Tiderne — men Vanskelighederne blev overvundet, og paa sin 60-Aars Dag staar Direktør Korbning klar til som en af dansk Skibsfarts førende Mænd at lede sit gamle Selskab frem mod de mange store Fredens Opgaver, der venter forude.

Selvsagt har mange offentlige Institutioner og private Virksomheder lagt stort Beslag paa Direktør Korbings Arbejdskraft i de svundne Aar. Det kan saaledes nævnes, at han er Formand for Søfartsraadet, Fragnævnet og siden 3. Maj 1939 for Dansk Dampskibsrederiforening, Medlem af Repræsentantskabet for Danmarks Nationalbank, Medlem af Københavns Havnebestyrelse og af Isbrydningsraadet, Medlem af Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib Danmark samt Medlem af en Række andre Kommissioner og Bestyrelser.

Man kan vel næppe ønske Direktør Korbning noget bedre paa 60-Aars Dagen, end at han fortsat maa have Held og Lykke og Kraft til at løse de mange Opgaver, der er lagt paa hans Skuldre, dansk Skibsfart og dermed Danmark til Gavn og Trivsel.

DEN ENGELSK HAVNESTREJKE ENDT

Efter fem Ugers Strejke har de ca. 40.000 strejkende britiske Havnearbejdere nu genoptaget Arbejdet i 18 Havne og er begyndt at lade og losse Skibene samt rydde Kajerne for ophobet Gods. De har lovet at ekspedere alle Skibene saa hurtigt som overhovedet muligt.

Som bekendt er Konflikten blevet løst paa Grundlag af en 30 Dages Vaabenstilstand. I disse Dage vil Arbejdsgiverne i Havnene og Fagforeningsrepræsentanterne genoptage deres Forhandlinger om Havnearbejdernes Krav, der gaar ud paa en Dagløn af mindst 25 Shillings og en 40 Timers Arbejdsuge. Hvorvidt Strejken definitivt er endt, vil afhænge af Resultatet af disse Forhandlinger. Medens Regeringen og Fagforeningslederne erklærer, at Havnearbejderne er vendt tilbage til Arbejdet uden Betingelser, fremhæver Strejkelederne, at Genoptagelsen af Arbejdet kun er baseret paa den 30 Dages Vaabenstilstand, hvilket Tidsrum er beregnet til Forhandlinger.

DE POLSKE HAVNE

Den kendte polske Minister Eugeniusz Kwiatkowski, »Gdynias Grundlægger«, fremsatte fornylig i et Interview til den svenske Presse nogle interessante Betragtninger om de polske Havnes Genopbygning. Betragtninger, der utvivlsomt ogsaa har Bud til store danske Kredse.

Ministeren udtalte bl. a., at naturligvis maatte baade Gdynias og Danzigs Havnes Kapacitet være betydeligt nedsat endnu særlig paa Grund af store tekniske Vanskeligheder — Danzig havde saaledes fornylig været uden Strøm i nogen Tid — og man maatte stadig regne med en vis Ventetid for Skibene, men han haabede, at Forholdene vilde blive betydeligt bedre i Løbet af denne Maaned. 4000 Mand havde siden i Sommer været beskæftiget med Genopbygningen, og i Løbet af 14 Dage vilde Havnen kunne ekspedere Kullene ligesaa hurtigt, de kom frem fra Kuldistrikterne.

Minister Kwiatkowski loftede ogsaa Sløret for de storstilede polske Havnerestruktionsplaner. I de nærmeste fire Aar var det Mening at genopbygge alle Havnene langs Kysten, hvorimod det antagelig vilde tage længere Tid med selve Byerne. For Danzig, hvor Ødelæggelserne andrager ca. 50 pCt., er der saaledes fremsat et tiaarigt Genopbygningsprogram, som endda muligvis maa forlænges.

Ved Planlæggelsen af Havnenes Genopbygning, der beregnes at ville koste ca. 300 Mill. Dollars, har man selvsagt taget de efter Krigen totalt ændrede erhvervs-politiske Forhold i Betragtning. Det kan saaledes nævnes, at mens Polen før Krigen havde en stor Træeksport fra de østlige Distrikter, der nu er russiske, maa Landet nu regne med en betydelig Træimport i Stedet for.

Ministeren mente, at Gdynia og Danzig stadig vilde vedblive at være de vigtigste polske Havne, men han havde dog endnu ikke haft Tid til at foretage en Inspektion af Stettins Havn. Det var naturligvis særlig Gdynia, der var hans Hjertebarn, fordi han havde været den drivende Kraft ved Planlæggelsen og Bygningen af Havnen fra 1924, og han nævnte med Stolt, at hans mest optimistiske Drømme dengang langt var blevet overtruffet, idet Havnen før Krigen ekspederede ikke mindre end 10 Mill. Tons aarligt mod Danzigs 7 Mill. Tons.

Nu var Tallene naturligvis mere beskedne, men Pilen pegede den rette Vej. Den 18. Juli i Aar gik den første Kulbaad fra Gdynia, og indtil d. 18. Oktober havde 909 Skibe tilhørende 8 forskellige Nationer lastet ca. 250.000 Tons Kul i Havnen. Alle Magasiner og Pakhuse var ubrugbare i Havnen i Maj, men nu havde man 32.000 Kvadratmeter til Raadighed plus 10.000 Kvadratmeter i Danzig.

Ca. 100.000 Tons Levnedsmidler, Bomuld, levende Dyr m. m. var importeret via UNRRA, og for November regnede man med en Import paa 150.000 Tons, men om et Par Maaneder vilde Havnene, Gdynia og Danzig, være i Stand til at klare 5—600.000 Tons om Maaneden, erklærede Ministeren tilsidst.

Den saa meget omtalte svenske Kulimport fra Po-

Ugens Fragtberetning.

Fra de oversøiske Fragtmarkeder melder Rapporterne stadig om livlig Efterspørgsel i alle Trades, og Tildelingerne til de udprægede Handelsvarer er i jævn Stigning. Overalt i Verden er der dog stadig et betydeligt Deficit enten for Levnedsmidler, Færdigfabrikata eller Raastoffer, og der er derfor næppe nogen Grund til at tro, at der bestaar nogen umiddelbar Fare for Tonnageoverskud, medmindre at Udviklingen da, imod al sund Fornuft, former sig saaledes, at Bloksystemet, kendt fra Storpolitikken, overføres i endnu stærkere Grad, end det var kendt før Krigen, paa det økonomiske Omraade, og vi bliver Vidne til en Sterling-Blok, en Dollar-Blok, en Rubel-Blok og maaske forskellige andre mindre valutariske Blokke, der hver indenfor sit Omraade driver den krasseste autarkiske Erhvervspolitik. I saa Fald faar Skibsfarten næppe gode Kaar, men det samme vil vel komme til at gælde Verden som Helhed.

Om de enkelte Markeder foreligger der iøvrigt kun faa Nyheder. Der er stadig livlig Aktivitet i transatlantisk Fart og mange Skibe er sluttede for Korn og andre Levnedsmidler fra den vestlige Halvkugle til Europa. Ogsaa Kuleksporten fra Hampton Roads til Europa har vist betydelig Aktivitet, og den amerikanske Minearbejderstrejke, som jo iøvrigt nu er forbi, synes ikke at have voldt noget Afbræk i Afskibningerne af de Kvantiteter Kul, som Amerikanerne har lovet deres europæiske Aftagere. Det siger sig selv, at alle Forretninger stadig gores til UMA-Rater. Af spredte Rater i transatlantisk Fart kan nævnes: Fosfat Florida/Holland 55/-, til Danmark er Raten fastsat til mellem 60/- og 74/- afhængig af Størrelse, de tilsvarende Tal er for Norges Vedkommende 65/-

og 76/-. Korn fra St. Lawrence til Vestsverige, sydligst Malmø, skal betale 58/6d. med 5/- mindre for Halifax Lastning. Fra Northern Range er Raten fastsat til 60/10d.

Fra La Plata er der stadig betydelig Efterspørgsel efter Skibsrum, men dette Marked synes stadig ikke at have Myndighedernes Bevaagenhed i samme Grad som f. Eks. Kornmarkederne fra Northern Range og Canada. Af Rater i denne Trade kan nævnes Buenos Aires/Bordeaux-Dunkerque 86/-.

De øvrige oversøiske Markeder er uden særlig fremtrædende Træk. Der foreligger endnu ikke Ordre for Lastning i det fjerne Østen.

Paa de europæiske Markeder er det mest bemærkelsesværdige Reduktionerne i de udgaaende Kulfragter fra England. Her er enkelte af disse: Wales/Port Said eller Alexandria 44/- mod tidligere 90/-, Las Palmas, Tenerife, Madeira, St. Vincent og Dakar 40/- imod tidligere 70/-. Ogsaa til en Række andre kendte Destinationer har der iøvrigt fundet betydelige Reduktioner Sted, saaledes er Raten til Gibraltar reduceret med ca. 30/-. Iøvrigt er der stadig en meget betydelig Aktivitet i alle Trades, og det ligger i Sagens Natur, at særlig fra saadanne Havne, hvor Vinteren snart lukker for Trafikken, er Presset stort. Den engelske Havnearbejderstrejke har forøvrigt lagt visse Hindringer i Vejen for Forretningernes normale Afvikling, da mange Redere ganske naturligt ikke har været interesserede i at acceptere Laster til England, hvor de kunde risikere at løbe ind i en Strejke. I Kulfarten fra England til Skandinavien er der, desværre, ikke større Ændringer.

len har som bekendt ikke svaret til de store Forventninger. En af Aarsagerne dertil har været de store Transportvanskeligheder i selve Polen, men disse skulde, efter hvad Minister Kwiatkowski oplyste, for saa vidt være overvundne, som der snart vilde kunne transporteres 8000 Tons Kul om Dagen til Gdynia. En anden Aarsag er, at Sverige ikke, som f. Eks. Finland, har en officiel Repræsentant i Gdynia til at varetage svenske Interesser paa Stedet, hvorved der bl. a. kunde sikres svenske Skibe en hurtigere Ekspedition m. m.

FINLANDS HANDELSFLAADE

Efter de ifølge Vaabenstilstandsoverenskomsten foretagne Afstaaelser af Skibe til Sovjetunionen bestaar Finlands Handelsflaade nu af 89 maskindrevne Skibe paa over 1200 Tons d.w. med en sammenlagt Tonnage paa 271.000 Tons eller ca. Halvdelen af Tonnagen før Krigen.

Af denne Tonnage er dog kun 18 Skibe paa ialt 45.000 Tons eller ca. 16,6 pCt. beskæftiget i indenlandsk Trafik og Transport, medens Resten opfylder de ved Vaabenstilstanden stipulerede Opgaver.

Af stor Betydning er derfor de mindre Baade, der gaar i Kyst- og Indsøfart, og af hvilke ogsaa en stor Del vil kunne benyttes til Sejlads i Østersøen.

DEN RUSSISKE VÆRFTSINDUSTRI

Den Udbygning af den russiske Industri, der var saa vigtigt et Led i de tre første sovjetrussiske Femaarsplaner, er trods Krigen blevet fortsat paa mange forskellige Omraader, og hvad Værftsindustrien angaar, kan det nævnes, at der i de senere Aar foruden de betydningsfulde Anlæg i Leningrad og de under Krigen ødelagte Værker i Nikolajew ved Sortehavet er opstaaet nye vigtige Skibsværftscentre i Archangelsk, Murmansk, Wladiwostock og Konsomols ved Amur. Endvidere bevilgedes der fornyligt 20 Mil-

lioner Rubler til Udbygningen af Havneanlægene i det fra Finland erobrede Petsamo-Omraade.

FRA SVENSKE VÆRFTER

Ekensberg Værftet i Stockholm søsatte for nyelig et Tankmotorskip til Rederiet A-B Westindia i Stockholm. Skibet, der fik Navnet *Skärhamn*, er bygget til engelsk Lloyds højeste Klasse til Occanfart og forsynet med yderligere Isforstærkninger. Hoveddimensionerne er: 180' — 30' × 14' 6". Farten er beregnet til 10,5 Knob paa Last. Skroget er hel-svejet og rummer 8 Lasttanke adskilt af langskibs og tværskibs Skodder. Desuden findes et almindeligt Lastrum samt Bunkertanke. Lasteevnen beregnes til ca. 980 Tons og Tankenes Rumindhold til ca. 1300 Kbm.

Hovedmaskineriet bestaar af en Dieselmotor paa 680 IHK af Atlas Diesels Konstruktion. Desuden findes der en oliefyret Kedel dels til Brug for Varme-anlægget og dels til et dampdrevet Dæksspil.

*

Stockholms Handelsflaade vil i nærmeste Fremtid blive forøget med et Motorskip paa 7890 Tons d.w., idet Kockums Skibsværft i Malmø er ved at lægge sidste Haand paa Rederi A/B Nordstjernans Nybygning *Bio-Bio*. Skibet er det fjerde i en Serie, der er bygget for Rederi A/B Nordstjernan, og alle disse Skibe har faaet Navne efter Floder i Sydamerika. *Bio-Bio* er Søsterskib til de tidligere leverede *La Plata*, *Amazonas* og *Orinoco*. Fart paa fuld Last beregnes til 16 Knob.

*

Den svenske Ingeniør Acke Egnell fra Marstrands mekaniska verkstad holdt forleden Foredrag om Mas-sefremstilling af svejsede Staalredningsbaade i Göteborgs Svelstekniska Förening og omtalte heri, at man nu fremstiller gennemsnitligt 12 svejsede Staalredningsbaade om Maanedens ved Marstrands mekaniska

verkstad, af hvilke de otte er beregnede til 20 Mands Besætning og de øvrige til 28 Mand. Ingeniøren oplyste endvidere, at Tendensen gaar i Retning af øget Produktion af disse Redningsbaade baade af økonomiske og andre Aarsager.

DE ENGELSK-AMERIKANSKE FORHANDLINGER

En af de største Vanskeligheder under de nu paa-gaaende engelsk-amerikanske Handelsforhandlinger er utvivlsomt det amerikanske Krav om, at alle Varer, som Udlandet køber i U. S. A. for amerikanske Kreditter, skal transporteres paa amerikanske Skibe.

De amerikanske Underhandlere staar imidlertid stærkt i Forhandlingerne, fordi de kan henvise til en af Kongressen i 1943 vedtagen Resolution, som udtrykkeligt foreskriver, at Varer, der købes paa Kredit i U. S. A. af andre Lande, skal leveres om Bord i amerikanske Skibe.

I Regeringskredse i London bekræfter man, at den britiske Handels- og Finansdelegation i Washington forsøger at faa Amerikanerne til at ophæve denne Resolution, og udtaler, at det er Meningen, at en Bestemmelse, der annullerer denne Resolution, skal indføres i den Overenskomst om Verdenshandelen, som skal træffes af den Verdenshandelskonference, som De Forenede Stater skal sammenkalde til i Juni Maaned 1946.

Fra engelsk Side mener man, at denne Konference vil faa overordentlig store Vanskeligheder at kæmpe med, saafremt De Forenede Stater ikke ændrer sin Holdning i denne Sag.

HAVNEARBEJDERSTREJKE I SVERIGE?

En Havnearbejderstrejke truer nu i de svenske Havne: Ifølge Meddelelser i den svenske Presse har der allerede været forelagt et Møglingsforslag, men det er blevet afvist af 80 pCt. af Arbejderne. Nu overvejer Transportarbejderforbundets Hovedbestyrelse at udsende et første Strejkevarsel.

Der har ikke været nogen Lønaf tale for Havnearbejderne siden Juli Maaned i Aar, hvor den gamle Aftale udløb. En Strejke vil komme til at berøre 7000—8000 Mand.

GENOPBYGNINGEN AF DE HOLLANDSKE HAVNE

Genopbygningen af Rotterdam Havn skrider frem saa hurtigt som muligt, og Trafikken paa Havnen vokser stadigt. Nu, seks Maaneder efter at Vest-

holland er blevet befriet af den canadiske Hær, er der allerede blevet ekspederet godt 2 Mill. Tons Gods i Havnen, herunder næsten en Mill. Tons Stykgods.

Ekspeditionen foregaar paa en tilfredsstillende Maade, og i mange Tilfælde er man naaet op paa de bedste Førkrigsydelser. Man har saaledes talrige Eksempler paa, at Laster paa 8—9000 Tons Korn er blevet losset paa lidt over en Dag. Der staar nu 29 kraftige Kornelevatorer til Raadighed. Af andet Havneudstyr, der er i fuld ydedygtig Stand, kan nævnes 157 Kaj- og 55 flydende Kraner. Havnens øjeblikkelige Kapacitet er anslaaet til 80.000 Tons om Dagen eller 24 Mill. Tons om Aaret. Tankkapaciteten for mineralske Olier, der før Krigen var 5½ Mill. Barrels, og som under denne blev reduceret til omtrent 1 Mill. Barrels, ventes at beløbe sig til 3 Mill. Barrels inden Udgangen af dette Aar.

13 af Havnens 16 Flydedokker blev sænket under Krigen under Luftangreb eller sprængt af Tyskerne. 8 af dem er allerede hævet igen, og fem af disse er fuldt tjenstdygtige i Øjeblikket. Løftekapaciteten varierer fra 2000 Tons til 18.000 Tons. Alle de mange Vrag, der var sunket i og nær Indløbene til Havnene, er nu fjernet, enten sprængt eller hævet, saa at Skibe med et Dybgaaende paa indtil 29 Fod nu kan gaa direkte til Kaj uanset Tidevandet.

AALBORG-RUTENS GENOPTAGELSE

For tre Maaneder siden aabnedes Det Forenede Dampskibsselskabs Passager-Rute paa Aarhus, og fra i Gaar, Torsdag, er Farten paa den anden af Selskabets store indenrigske Ruter: København—Aalborg blevet genoptaget. Der vil herefter alle Maanedens Dage være Skibsforbindelse mellem København og Jylland, enten over Aarhus eller Aalborg.

Fra København afgaar Skib alle lige Datoer Kl. 20 med Ankomst til Aalborg næste Morgen Kl. 7. Fra Aalborg afgaar Skibet alle ulige Datoer Kl. 21 med Ankomst til København næste Morgen Kl. 8.

Aalborgruten besjles med Motorskibet »Aalborghus«, der er bygget i 1936 paa Nakskov Skibsværft og blev indsat i Ruten i Juni samme Aar. I November 1944 beslaglagde den tyske Værnemagt Skibet, og i Maj i Aar blev det tilbageleveret Selskabet af de britiske Flaademyndigheder. — Siden har Skibet været til et grundigt Eftersyn ved Værft og er altsaa nu klar til at gaa ind i sin gamle Rute.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

A/S Det Dansk-Norske Dampskibsselskab

Selskabet afholder ekstraordinær Generalforsamling i Dansk Dampskibsrederiforenings Lokaler Onsdag d. 14. November Kl. 11,30 med følgende Dagsorden:

1. Fastsættelse af Emmissionskursen for Kr. 300.000 nye Aktier, hvormed Selskabets Aktiekapital udvides i H. t. Vedtægternes § 4. Bestyrelsen vil foreslaa Udvidelse til Pari Kurs.
2. Ændring af Vedtægternes §§ 4 og 18 som Følge af ovenstaaende samt Forslag om Ændringer af §§ 22 og 24.

8½ pCt. Udbytte i »Rossia«

Genforsikringsaktieselskabet »Rossia« har i det forløbne Regnskabsaar, der sluttede den 30. Juni, haft et Overskud paa 142.518 Kr. Paa Generalforsamlingen besluttede man at udbetale 8½ pCt. Udbytte, hvortil medgik 136.000 Kr. Restbeløbet, 6518 Kr., overførtes til næste Regnskabsaar.

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

10, Rue des Indes
Telegr.Adr.: Engineering

ANTWERPEN
Tlf. 359 90 & 342 07

Esbjerg—Harwich-Ruten genaabnes

Der er nu godt Haab om, at Esbjerg—Harwich-Ruten snart kan genaabnes, idet man kun venter paa, at den saa nødvendige Minestrykning fra Esbjerg Havn vestover kan fuldendes, men her spiller Vejrforholdene jo en meget stor Rolle. Den Strækning, der skal stryges, er fra Esbjerg til Vyl Fyrskib og derfra en tilsvarende Strækning ud i Nordsøen, hvor der skal udlægges et nyt Fyrskib.

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140,

KØBENHAVN S.

C. 8901

Det er Hensigten indtil videre at lade m.s. *Parkeston* betjene Ruten med Afgang fra Esbjerg hver Lørdag og fra Harwich hver Tirsdag.

»Atlantide« paa Vej mod Sydatlanten

»Atlantide« forlod Torsdag den 1. November Plymouth for at begive sig ud paa den store Ekspedition i Syd-atlanten. I Plymouth har Skibet gennemgaaet mindre Reparationer efter den haarde Overfart over Nordsoen og Udrustning og Udstyr er blevet kompletteret i Havnen. Skibet anløber nu ingen Havne, før det nærmere Bestemmelsessted er naaet og vender først tilbage til hjemlige Egne i Juli næste Aar.

S/S »Spero« atter i København

Mandag d. 5. November kom Ellerman's Wilson Lines Damper *Spero* atter til København efter mere end seks Aars Forløb. S.s. *Spero*, der siden 1923 har betjent Ruten København—Hull sammen med D. F. D. S.' *Hroar*, forlod i største Hast København d. 22. August 1939, da Krigen stod for Døren. Skibet medførte 600 Tons Stykgods samt 8 Passagerer.

»Cornelia« af Nexø solgt til Ærø

Gennem Skibsmæglerfirmaet William Nielsen & Co., Ærøskøbing, har Kapt. M. P. Almlund, Ommel pr. Marstal, af Kapt. Kure, Nexø, købt den 3-mastede Staal-Motorskonnert »Cornelia«.

»Cornelia« er et Skib, lignende »Fuglen II« af Ærøskøbing, bygget i Holland 1918 og lastende 360 Tons d.w. Det maaer 248 Tons Brutto og 179 Tons Netto. Det overtages i disse Dage i København, efter at nogle mindre Reparationer er tilendebragt.

»Cornelia« er det største Skibskøb, der siden 1938 har fundet Sted til Ærø. Det er forsynet med en hollandsk Dieselmotor.

Fregatten »Monnow«

Fregatten *Monnow*, Flaadens anden Nyerhvervelse, ankom til København d. 2. November. Fregatten er ført hertil af Orlogskaptajn *Ohlsson*, der sammen med 30 danske Marinere hentede Skibet i Sheerness ved Themsens. *Monnow* er et forholdsvis nyt Fartøj paa 2100 Tons, afleveret i Marts 1944, hvor det gik ind i Konvojtjenesten i den kanadiske Flaade. Det er meget moderne udstyret og skal have en Besætning paa 150 Mand.

Fregatten blev modtaget uden større Højtidelighed. Som Repræsentant for Marineministeriet var mødt Søløjtnant *Norgaard*, der bød Orlogskaptajn *Ohlsson* og hans Næstkommanderende Søløjtnant *Jørgensen*, som har gjort Tjeneste i den engelske Flaade under Krigen, velkommen hjem. *Monnow* skal nu have et større Eftersyn ved Orlogsværftet og skal derefter være Uddannelsesskib.

Med *Monnow* var der 58 Passagerer med hjem, hovedsagelig danske Søfolk, der i Krigsaarene var gaaet i engelsk Tjeneste og nu benyttede Lejligheden til at vende hjem til Danmark.

Nyt svensk Bjergningsskib.

Det svenske Bjergningsselskab Röda Bolaget har nu modtaget en værdifuld Forøgelse af sin Flaade, idet den engelskbyggede Bjergningsdamper *Karl*, der først blev færdig efter Krigen, nu er blevet afleveret fra England. Under Krigen stod Skibet til Disposition for det engelske Ministry of War Transport, i hvis Tjeneste det udførte Bugseringer over mere end 50.000 Sømil. Forøvrigt deltog det i Evakueringen af den engelske Hær ved Dunkirk og i Invasionen i Normandiet uden at lide større Skade.

Skibet er 111,5' langt og 26,6' bredt og udstyret med en Dampmaskine paa 1000 HK samt med en Bjergningspumpe, der har en Kapacitet paa 1800 Tons i Timen.

Svensk Englandstrafik genoptages

Svenska Lloyd agter at genoptage Passagertrafikken paa England til Marts med de to Skibe *Suecia* og *Britannia*. Paa Grund af Vanskelighederne ved at skaffe Hotelplads m. m. i London foreslaar Rederiet, at Skibene faar anvist Kajplads saa nær Londons Centrum som muligt, idet det er Tanken at anvende Skibene som flydende Hoteller under deres Ophold i Byen, der paaregnes at vare en Uges Tid hver Gang.

Lodstvang til Gdynia og Danzig

I Anledning af, at adskillige svenske Skibe har undladt som paabudt at tage Lods ved Besjlingen af Gdynia og

Danzig har de svenske Myndigheder indskærpet Skibsførerne Pligten til at tage Lods ved Hela, før Rejsen fortsættes til de to Havne.

Svensk Flagvisning i Udlandet

Sverige agter nu atter at genoptage den af Krigen afbrudte Udsendelse af Orlogsskibe for at vise Flaget i udenlandske Havne. I Begyndelsen af Januar udsendes saaledes Krydseren *Fylgia* paa et to-tre Maaneders Togt, hvor bl. a. Funchal paa Madeira skal anløbes.

Hollandsk Nybygning

Rotterdamsche Lloyd har sluttet Kontrakt med Schiedamværftet om en Nybygning paa 10.000 Tons, der skal være færdig i 1946.

Engelske Nybygninger

P. & O. Linien og Orient Line har hver bestilt en 29.000 Tons Passagerdamper hos Armstrong. Skibene skal kunne løbe 23 Knob og vil komme til at koste 2 Mill. Pund hver.

Det meddeles, at der er kontraheret fire Skibe hos William Doxford & Sons Ltd., Sunderland, nemlig to 3300-Tonnere for MacAndrews & Co. Ltd. og to 9000-Tonnere for Bank Line.

Officielt

»Nykøbing Mors Rederi A/S« af Nykøbing/M. Under 20. April 1945 er Selskabets Vedtægter ændrede. Aktiekapitalen er udvidet med 10.000 Kr. Den tegnede Aktiekapital udgør herefter 125.000 Kr. fuldt indbetalt. P. G. Sørensen er udtraadt af, og Skibsbygmester Søren Larsen, Nykøbing M., er indtraadt i Bestyrelsen.

FRA SØRETERNE

»Birte«s Grundstødning

Holm & Wonsilds Damper »Birte« har været ude for en mindre Grundstødning den 4. Oktober paa Rejse fra Sverige til England. Under et Søforhør i Sø- og Handelsretten forleden forklarede Kaptajn R. C. Rasmussen, at Skibet fulgte Tvangsruten, men paa Grund af, at en Bøje var drevet bort fra sin Plads, grundstødte Skibet i Nærheden af Goodwinsand. Nogle mindre Skibe kom til Assistance, men kunde intet udrette. Da der blev Højvande, lykkedes det imidlertid at komme flot ved Hjælp af Varpanker og Maskinen. Skibet har ingen Skade lidt, men man mistede Varpankeret og 120 Favne Kæde.

PERSONALIA

Søndag d. 11. November fylder Fører i D. F. D. S. Kaptajn C. E. Barris 60 Aar. Kaptajn Barris er for Tiden Fører af s.s. *Margrethe*.

Onsdag d. 14. November fylder Kaptajn K. K. Albertsen 50 Aar. Kaptajn Albertsen, der har været Fører i Anholt Paket Rederi i flere Aar, er nu ansat ved Rederiets Kontor i Aarhus.

Torsdag d. 15. November fylder Fører i D/S Vendila, Kaptajn J. Skjellerup 50 Aar. Kaptajn Skjellerup, der blev torpederet med s.s. *Lars Kruse*, er saavidt vides for Tiden Fører af et af Rederiet A. P. Møllers Skibe.

Søværnet

Kundgørelse af 31. Oktober 1945.

Hans Majestæt Kongen har resolveret som følger:

Under 24. d. M.: Kommandør *Henrik Vilhelm Augsburg*, K. af D. og Dbmd., meddeles der Afsked i Naade paa Grund af Alder fra Udgangen af Januar n. A. at regne med Pension efter Tjenestemandsløven.

Under samme Dato: Kaptajnløjtnant *Kai Hermann Carl Viggo Hertz* udnævnes til Orlogskaptajn med Tjenesteløstid fra 1. September 1945 at regne og Anciennitet umiddelbart efter Orlogskaptajn P. G. Holdt.

Meddelelse fra Redaktionen

Redaktør Mogens Nyholm frattraadte den 1. November efter venskabelig Overenskomst Redaktionen af Dansk Søfartstidende, da andre Opgaver ikke længere levede ham den nødvendige Tid til at varetage Arbejdet. Redaktionen er i Stedet for overtaget af Orlogskaptajn (u. T.) Kay Jungersen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. BGGB

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:

KAY JUNGERSÉN

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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.

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG

Aalborg Værft A/S

KEDELREPARATION

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr. »Marlusone«

Telefon Central 12057

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarshp

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



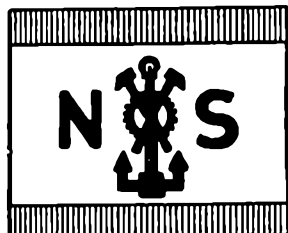
Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

till INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



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.



Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:	Telegram-Adresse
Nyborg Henrik Basballe, Foreningens Formand	Basballe
Aarhus L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore Comp., Foreningens Næstformand	Læbore
København Hans Brandt, Medl. af Bestyrelsen	
Aalborg Stevedorekompagniet	
Aarhus Hassing & Drescher	Dispatch
Esbjerg Stevedor-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn Einer Sørensen	
Hirtshals Sigurd Espersen	Sigurd
Holbæk S. J. Sørensen	
Horsens Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg Jørgen Schultz	Schultz
Korsør Arbejdsgivernes Stevedor-kontor	
København Holger Jørgensen	Oldstevedore
København Skjold Andersen	
København Københavns Stevedore Co.	
København Julius Nielsen's Stevedore-forretning A/S	
Nyborg Mammen & Drescher	Spedition
Odense Simonsen & Møller	
Randers S. Christoffersen & Co.	
Vejle Vejle Stevedoreforretning	
Indehaver: R. Vilhelmsen	

JAN M. LYNGBY INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—8,5 m. Ved Langeliniekaen 9,1 m. Til Larsens Plads 3,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 3,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage + 12 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer med eller uden Motor under 100 Tons Netto betaler kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 0 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 Skibsforudenheder o. s. v., Ind- og Udtagning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agfiten er midlertidigt forhøjede med 25 pCt.

Modereret Fartøjsafgift: for Rutefartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforudenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lempling af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinndrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldbavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). Toldbavnen. Tårnøkke 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, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 43 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 8 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Parts-ladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3900 Tons Bæreevne. Kran løftende 26 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havnepenge (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Parts-ladningsfartøjer. 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 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. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSENS

Vanddybde i Indsejllingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejllingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan 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 3½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træskibsbyggeri og Motor- og Maskinfabrikker forefindes.

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 Flskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,8 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetønde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 3,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sjølsk. 24 Øre, Sjølsk. med Hjælpekruer 22 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforudt. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Keshalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

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 80 Øre for Indg., 80 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sjølskibe 20—50 T. 3 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

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 Lodstvang uden ved Bugsering (se Lodst.). 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. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmædie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 175 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 44

FREDAG 16. NOVEMBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØFARTSKONFERENCEN

Udenrigsminister *Gustav Rasmussen* har overtaget Hvervet som Repræsentant for den danske Regering og som Formand for den danske Delegation ved den forberedende tekniske Søfartskonference, som traadte sammen i København den 15. November, i Stedet for fhv. Udenrigsminister *Christmas Møller*, der har bedt sig fritaget.

Paa Konferencen vil de engelske Delegerede stille Forslag om Indførelse af en international Standard for Søfolks Arbejdstid og Løn samt Bemanning af Skibe.

Konferencen skal ligeledes behandle et Forslag om en foreløbig Overenskomst vedrørende Forskrifter for Søfolks Arbejdsvilkår i de Nationer, der har Handelsflaader. Det britiske Synspunkt, som det er udtrykt af Shipping Federation, er det, at de samlede Udgifter til Lønninger i højere Grad end de enkelte Lønsatser er afgørende for den internationale Konkurrence.

Federationen udtrykker ogsaa som sin Opfattelse, at hvis den internationale Tendens gaar i Retning af at udjævne Forskellen mellem Lønudgifterne i de forskellige Lande, maa den Standard, der vedtages, ligge i et Plan, der har reel Chance for at samle almindelig Tilslutning.

SKOLESKIBET »DANMARK«S HJEMKOMST

København gav Skoleskibet *Danmark* en hjertekvarm Velkomst, da det sent om Eftermiddagen d. 13. ds. stod Havnen ind efter 6 Aar og 97 Dages Fravær. Trods den stride Efteraarsblæst og det regntunge Vejr havde Tusinder og atter Tusinder af Mennesker givet Møde paa Toldboden for at byde det hvide Skib velkommen tilbage til Fædrelandet.

Allerede tidligere paa Dagen var Formanden for Skoleskibets Bestyrelse, Kommandørkaptajn *Baron Niels Iuel-Brockdorff*, gaaet om Bord udfør Helsingør sammen med mange andre for at byde Kaptajn *Knud Hansen* og hans 49 danske Sømænd det første Velkommen paa Hjemlandets Grund og for at takke dem for deres store Indsats for Danmarks Sag gennem Krigens lange, onde Aar.

Omkring Kl. 18 stod Skibet derpaa ind gennem Kroneløbet og fortøjede kort efter ved Toldboden, hvor den nye Søfartsminister, Konsul *Villemoes*, i en kort Tale bød Skibet velkommen, før alle de mange Venner og Bekendte, der var mødt op, kunde strømme om Bord til det saa længselsfuldt ventede Gensyn med de Hjemvendte.

Af Skibets oprindelige 120 Elever var kun 7 med hjem igen til det gamle Land. 14 af de unge Mænd havde givet deres Liv i Kampen derude paa Havet, mens Resten havde faaet Hyre m. m. ude i Verden — nogle af dem endog som Førere af større Skibe.

Under Opholdet i Amerika gjorde Skibet som bekendt Tjeneste under Kystbevogtningen, og ikke mindre end 5000 amerikanske Kadetter er blevet uddannet der om Bord under Kaptajn *Knud Hansens* kyn-dige Vejledning.

Skibet skal nu i Dok for et længere Eftersyn, og før næste Efteraar naar det næppe ud paa sit næste Togt med unge danske Sømænd.

DEN DANSK-SVENSK EKSपोर्ट

Efter forskellige Forhandlinger er der nu blevet undertegnet en Tillægsaftale til den i August i Aar afsluttede dansk-svenske Overenskomst om Vareudvekslingen i andet Halvaar 1945.

Ved Tillægsaftalen er Gyldigheden af den i August Maaned indgaaede Overenskomst blevet forlænget til den 31. Januar 1946. Tillægsaftalen forudsætter en væsentlig Udvidelse af de i August-Overenskomsten fastsatte Kontingentrammer. Saaledes er der for Leverancer fra Danmark til Sverige i Tiden indtil den 31. Januar 1946 fra dansk Side givet Tilsagn om Tillægskontingenter til en sammenlagt Værdi af omkring 49 Mill. d. Kr. For den svenske Eksport til Danmark i Aftaleperioden er der fastsat Tillægskontingenter til en Værdi af 33 Mill. d. Kr. Der forudsættes saaledes et betydeligt dansk Eksportoverskud, som i Henhold til Aftalen skal anvendes til Indkøb af saadanne svenske Varer, hvorom Overenskomst senere vil blive truffet mellem den danske og svenske Regering.

Den danske Eksport vil bl. a. omfatte Kød, Sukker, Kunsthonning, visse Mængder Skummetmælk-konserver, Ost og andre Levnedsmidler. Endvidere er der fastsat Tillægskontingenter for Levering fra Danmark af Maskiner og Apparater, Arbejder af Jern og Staal, Jernaffald m. m.

Den svenske Eksport vil bl. a. omfatte Cellulose, Papir, visse Trævarer, hovedsagelig Finér og Træfiberplader m. m., Arbejder af Ler og Sten, Raajern og Valseværksprodukter, Værktøj og andre Arbejder af uædle Metaller samt Maskiner og Apparater.

Under Forhandlingerne har man ogsaa drøftet Spørgsmaalet om den mindre danske og svenske Ton-nages Udnyttelse i den gensidige Samhandel, og Spørgsmaalet ventes i den nærmeste Fremtid at ville blive gjort til Genstand for fortsatte Overvejelser.

Ved den i August Maaned indgaaede Handelsaftale, der hentydes til, fik Danmark bevilget Import for 34 Millioner Kr. og skulde eksportere for 22 Mill. Kr.

GENERALKONSULATET I NEW YORK

Ved Generalkonsulatet i New York er der blevet oprettet en kommerciel Afdeling (Commercial Section), der dels varetager de Opgaver af kommerciel Natur, der normalt falder indenfor Generalkonsula-tets Arbejdsomraade, saasom Besvarelser af Fore-spørgsler fra danske og amerikanske Eksportører og Importører, dels varetager en Række Opgaver af eks-traordinær Karakter i Forbindelse med Statsindkøb af Varer, Afskibning af Varer etc.

DANSK-SCHWEIZISK HANDELSAFTALE

Der er i København afsluttet en Handelsaftale med Schweiz gældende for 6 Maaneder. Aftalen omfatter Vareudveksling for godt 30 Mill. Kr. Fra Schweiz skal vi bl. a. have Tekstiler, Garner, Meter-varer, Maskiner, Medicinalvarer og Jernvarer, medens Leverancerne hovedsageligt kommer til at bestaa af Levnedsmidler.

DANSKE SKIBSBESTILLINGER I ENGLAND

Skibsreder *Hans Svenningsen*, København, har gen-Snem Firmaet *Otto Danielsen* kontraheret en Ny-bygning hos *George Brown Ltd. Greenock*

Det drejer sig om et Motorskib paa ca. 1000 Tons

d. w. forsynet med en 750 HK Dieselmotor, Fart 11½ Knob paa Last, isforstærket. Pris £ 60.000.

Firmaet Otto Danielsen har yderligere placeret to Nybygningskontrakter ved engelske Værfter, nemlig en Damper paa ca. 3400 Tons d. w., 1 Dæk, udstrakt Bro over Nr. 2 Luge, raised quarterdeck, 2 Rum, 4 store Luger, indrettet for Kul- og Oliefyring, 8 Spil, 8 Staalbomme, Capstan, Fart 12 Mil paa Last. Dimensioner: 307' × 45' × 20' 3" Dybgaende 19' mean draft. Levering Januar-Februar 1947, Pris £ 144.000.

Den anden Nybygning er en Damper paa ca. 3400 Tons d. w., Søsterskib til ovennævnte med Levering August 1947, Pris 143.000 £.

STANDARDRATER FOR MINDRE SKIBE

Frugtnavnet har med Virkning fra og med den 8. Novbr. genindført Standardrate-Systemet for Indenrigsfarten. Paa Grund af den lysere Oliesituation er Raterne nedsat med de 12½ pCt., hvormed de blev forhøjet den 1. April i Aar, samtidig med Indførelsen af de nu ophævede Maksimalrater.

ISLANDSRUTEN GENAABNER

Den 11. November afgik Det Forenede Dampskibsselskabs Motorskib »Dronning Alexandrine«, ført af Kaptajn C. Barris, for første Gang efter Krigen til Thorshavn og Reykjavik. Selskabet har hermed genoptaget Besejlingen af Færøerne og Island, en Sejlads, der bortset fra Afbrydelser ved de to Verdenskrige, har været drevet siden Selskabets Stiftelse i 1866. Paa Grund af den overvældende store Efterspørgsel er der i Skibet foruden den ordinære Passageraptering paa 1. Kl. og 2. Kl. indrettet en særlig Aptering paa 3. Kl., saaledes at Skibet nu kan modtage ialt 200 Passagerer imod tidligere 140.

Naar »Dronning Alexandrine« kommer tilbage en af de første Dage i December, regner man med, at det faa Dage efter kan tiltræde sin anden Rejse i samme Rute, og til denne anden Rejse er allerede saa godt som samtlige Pladser optaget.

KIRKEN OG SØMÆNDENE

Den 8. November bød den danske Kirke sine hjemvendte Sønner, Sømændene, velkommen tilbage til Fædrelandet ved en smuk og højtidelig Festguds-tjeneste i Holmens Kirke, der var fyldt til sidste Plads af hjemvendte Sømænd og af Slægtninge til de mange, der gav deres Liv derude paa Søen.

Blandt de Indbudte saa man Formanden for »Foreningen for Søfartens Fremme«, Kommandørkaptajn, Baron Niels Iuel-Brockdorff, Biskop, Dr. theol. Hans Fuglsang-Damgaard, Direktør E. Maegaard, Dansk Dampskibssrederiforening, Admiral Topsøe-Jensen, den svenske Præst, Pastor Boman, Formanden for Maskinmestrenes Forening, Maskinmester K. A. Rasmussen, Kaptajn Hagelberg, Skibsførerforeningen, Grosse- rer *Bønnelycke* fra Københavns Marineforening, Forretningsfører Christiansen, Styrmandsforeningen, Th. Laursen fra Sømændenes Forbund og en Række danske Redere.

Efter Altertjenesten talte først Formanden for Dansk Sømandsmission i fremmede Havne, Sognepræst *Engsig-Karup* om Sømændene, der gav deres Liv for Ærens og Frihedens Sag. Derefter stod Holmens Provst, Dr. theol. *Michael Neiiendam* paa Prædikestolen. Provsten udtalte bl. a.:

— Kære Landsmænd. Det er en dejlig og festlig Glæde at se jer. I har haft et haardt og farefuldt Job, og hvor har vi længtes efter jer. Naar I gennem B.B.C. hørte om den stigende Terror og den modbydelige Tortur herhjemme, saa har I sikkert skælvet. I Sømænd, I havde allerede før den 9. April en haard Tørn. Gang paa Gang blev I skudt ned paa en ganske samvittighedsløs Maade. Da vi kom under Fjendeaag, Barbari og Uhumskhed, viste I Dannebrog udadtil. Naar vi tænker paa jer, maa vi sande Churchills Ord: »Aldrig

har saa mange skyldt saa faa saa meget.« Nu har I Ret til lyse Arbejdskaar om Bord — I har Ret til menneskeværdige Kaar.

MINDEGUDSTJENESTE FOR M/S »LILLEAA«

De femten Omkomne fra Motorskibet »Lilleaa« s Forlis i Bottenhavet mindedes d. 9. November ved en Højtidelighed i Holmens Kirke. De af Ligene, der har kunnet bjerges, var ført til København med Jernbane, og i Kirkens Kapel var Kisterne opstillet i en lang Række. Hver af dem var smukt pyntet. Højtideligheden overværedes foruden af de Omkomnes Efterladte og Redernes og Søfartsorganisationernes Repræsentanter af en Skare af Menighedens Medlemmer. Talen holdtes af Sekretær for Indenlandsk Sømandsmission, Pastor Fr. Vilh. Eilschou-Holm.

NYE DIREKTØRER HOS BROSTRØM

Brostrømkoncernen har udnævnt tre nye Direktører: Vicedirektør i Ångbåts A-B FERM *Gunnar Larson* er udnævnt til Direktør for Ångfartygs A-B Tirfing, Kontorchef *William Thorén* til Direktør i Svenska Orient Linien og Kontorchef *Gösta Bergman* til Direktør i Svenska Amerika Linien og Svensk Amerika Mexico Linien.

DANSK REDER-DELEGATION TIL LONDON

Den 13. ds. afrejste en dansk Reder-Delegation, bestaaende af Skibssreder *Chr. Harhoff*, Rederiet C. K. Hansen, Direktør L. O. Normann, D. F. D. S., Direktør H. Christiansen, Ø. K., Skibssreder A. P. Møller samt Skibssreder *Aage Vollmond* til London for at forhandle om Erstatning for de danske Skibe, der har sejlet for England under Krigen.

INTERNATIONALT MØDE

Bestyrelsen for den internationale Skibsofficersforening har i disse Dage holdt Møde her i Byen. Den omfatter Foreningerne af Dæks- og Maskinofficersforeningerne i de fleste vigtigere Søfartslande — dog ikke de skandinaviske Navigatorforeninger — samt den internationale Radiotelegrafistforening. Dens Præsident er den engelske Kaptajn *Combs*.

FRA SVENSKE VÆRFTER

Ved Gøtaverken er et kombineret Malm- og Tankmotorskib paa 12000 Tons d.w. blevet søsat til Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösund. Skibet fik Navnet *Raunala*.

Det nu søsatte Skib er et Søsterskib til m.s. *Raunas*, som Værftet leverede Rederiet for et Aar siden. De to Skibe repræsenterer en ny Type af kombinerede Tank- og Malmskibe, idet man derombord ikke som i tidligere Typer behøver at foretage nogen Ændringer m. m. for at skifte fra Malm til Olielast. De to Skibe kan altsaa uden Ændringer tage f. Eks. Malm paa Udrejsen og Olie paa Hjemrejsen.

Lastrummene til Malm er anbragt efter hinanden i Skibets Længderetning, mens Olielankene er anbragt i U-Form omkring Malmlasterne, under dem og langs Siderne af dem.

I det Ydre nfviger Skibene ret væsentlig fra de gængse Typer, idet Dækshuset midtskibs har faaet et taarnlignende Udseende og kun indeholder de for Navigationen nødvendige Rum: Styrehus, Bestiklukaf, Radiorum og Lods-kammer, mens al Beboelse m. m. er anbragt i Dækshuset agter. Herved opnaas, at det midtskibs Dækshus ikke tager saa megen Plads op, saa Afstanden mellem de foran og agten herfor beliggende Lastrum formindskes, hvorved man kan faa en jævnere Fordeling af Malmlasten.

Det nye Skib er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: 488' 9" (ca. 149 Meter) — 59' (ca. 18 Meter) — 35' 6" (ca. 10,8 Meter). Middeldybgaende paa Sommerfribord 27' 9".

Hovedmaskineriet bestaar af en sekscylindret 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af Gøtaverkens Konstruktion paa 5200 IHK. og Farten beregnes at blive 13½ Knob paa Last.

Ugens Fragtberetning.

Spekulationerne over, hvorledes Udviklingen vil forme sig efter UMA's Ophør, er stadig lige livlige og varierer fra dyb Pessimisme til moderat Optimisme. Til Grund for Pessimismen ligger visse Rygter om engelske og amerikanske Forberedelser til en Konkurrencekrig paa Fragtmarkedet, bl. a. skal, som tidligere omtalt i »Dansk Søfarts Tidende«, Englænderne have afsat for det første Aar efter UMA's Ophør i Subsidier til Liniefarten 10 Mill. Pund og til Trampfarten 3 Mill. Pund. Det er endnu uklart, i hvor høj Grad der ligger Realiteter bag denne Meddelelse, men glemmes maa det ikke, at ledende engelske Redere tidligere har været inde paa den Tankegang, at Statsstøtte vilde være nødvendig for de engelske Rederier. Paa den anden Side foreligger der Meddelelser fra Amerika, der betinger en vis Optimisme, nemlig at Staterne skulde være indstillet paa at binde et betydeligt Antal af deres under Krigen byggede Skibe fast for at forhindre en for voldsom De-route paa Fragtmarkedet.

Medens disse Kandestøberier om Udviklingen optager Shippingpressen, har der i al Stilhed fundet et ikke ubetydeligt Antal Afslutninger paa Timecharterbasis Sted. Ud fra det Synspunkt, at Offentliggørelsen af disse Afslutninger vilde give en vis Idé om Udviklingen, er det beklageligt, at Detaillerne om disse Befragtninger hemmeligholdes. Det forlyder saaledes, at et Par svenske Motorskibe skulde være sluttede for 2 Aar til \$5.50, men der nævnes ingen konkrete Oplysninger, hverken om Skibenes Type, Størrelse eller Fart. Derimod vides det, at et norsk Motorskib paa ca. 6000 Tons, ca. 10 Mils Fart, er sluttet til amerikanske Befragtere for 2 Aars interamerikansk Fart til en Rate af \$3.50. Dette tyder ikke paa, at man i Sta-

terne betragter den nærmeste Fremtid efter UMA. i alt for mørke Farver. Af andre konkrete Oplysninger kan nævnes, at et 9000 Tons Motorskib, ca. 13½ Mil, vil acceptere \$3.50, maaske en Kende mindre for 3—5 Aars worldwide trading.

Om de enkelte Markeder er der iøvrigt stadig kun faa Nyheder. I transatlantisk Fart er der stadig betydelig Aktivitet med Korn, Kul o. s. v. fra Canada og U. S. Atlantic til forskellige europæiske Destinationer, ligesom der ogsaa er sluttet adskillige Baade med Sukker fra Cuba og San Domingo til forskellige Havne i Europa. Fra River Plate overstiger Efterspørgslen uforandret Tonnagetilgangen. Fra Sydafrika er der stadig livligt Udbud af Kulladninger til mange forskellige Destinationer. Saaledes noteres for amerikansk Regning 9000 Ts. Kul til saavel Buenos Aires som Montevideo. Endvidere er der Anvendelse for Tonnage for Malm til UK. og Northern Range. Det er som sædvanligt UMA.-Raterne, der gælder for de Londonkontrollerede Trades Vedkommende, og WSA.-Betingelser for de i Washington kontrollerede Markeder.

Krigens Afslutning i Østen har endnu ikke medført større Aktivitet paa disse Markeder. For amerikansk Regning noteres en enkelt Ladning Sulphur fra Golfen til Nanking eller Nødsfald Shanghai, men nogen Rate er endnu ikke fastsat.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Det er stadig kun smaat med Kul- og Koksladninger fra UK. til Danmark, men der synes nu at være kommet Gang i Afskibningerne af Ruhrkul over Emden til danske Havne. I Trælast- og Malmfarten fra Østersøen til UK./Cont. er der stadig stor Travlhed. Raterne er uden Ændringer.

Fra Lindholmens Varv søsattes for nylig en Lastdamper til Rederiaktiebolaget Bifrost i Göteborg. Skibet fik Navnet *Bohus* og er paa 2850 Tons d.w.

Skibet er en »easytrimmer« med Poop, Halvdæk agter og Bak, er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: 261' × 41' × 21' 11" med et Middeldybgaaende paa 18' 6".

Hovedmaskineriet, der er anbragt agterude bestaar af en Tregangsmaskine i Forbindelse med en Turbokompressor udviklende 1100 HK.

*

Paa Øresundsvarvet i Landskrona er et Tankmotorskib paa 15.500 Tons d.w. til Rederi Aktiebolaget Fraternitas, Göteborg, blevet søsat. Skibet fik Navnet *Avanti* og er bygget til Lloyds højeste Klasse.

Hovedmaskineriet bestaar af en ottecylindret 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotor paa 7000 IHK af Götaverkens Konstruktion. Fart paa fuld Last beregnes at blive ca. 14 Knob.

*

For nylig blev Kølen strakt paa Götaverken til Svenska Amerika Liniens nye Passagerdamper, der blev bestilt i Fjor Efteraar.

*

Den 17. November søsættes den svenske Marines nye 7000 Tons Krydser *Göta Lejon* i Göteborg. Skibet er et Søsterskib til den snart færdigbyggede Krydser *Tre Kronor*.

*

Fra Eriksberg Værftet er en Nybygning til Svenska Ostasiatiska Kompaniet blev søsat. Skibet, der er et Motorskib paa 7850 Tons, fik i Daaben Navnet *Be-*

nares. Det er et Søsterskib til *M/S Bengal*, der afleveredes i November 1944.

Skibet, der er helsvejslet, er bygget til Lloyds højeste Klasse og har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem P.P. 430' — Bredde 58' 6". Dybmaalt paa Shelterdæk 35' 6", Dybgaaende fuldt lastet 24'. Fart paa fuld Last 16,5 Knob. Der findes 5 Lastrum tilligemed Dybtank midtskibs til Olielast, Vandballast eller almindelig Last. Der findes seks Lasteluger, hvoraf en Staalluge af von Tells Type. De betjenes af 16 Lastebomme og to Bomme til svær Last med tilhørende Spil.

I Dækshuset midtskibs er der Apterling for 8 Passagerer med Ryge- og Spisesalon samt Officersbeboelse med fælles Messe, ligesom der her findes Mandskabsmesse med Pantry, medens Mandskabsbeboelsen, der bestaar af En- og Tomandskamre, tilligemed et fælles, smukt udstyret Opholdsrum for Folkene, er indrettet agterude.

Paa Broen findes Styrelus, Bestiklukaf og Radium med den mest moderne Udrustning som Radiofonianlæg, Radiopejlanlæg, elektrisk Rorviser, Kulsyreildslukningsinstallation (»Fire detector«) til Lastrummene m. m.

Fremdrivningsmaskineriet udgøres af en 2-takts enkeltvirkende B. & W. Dieselmotor fremstillet paa Værftet, mens der til Drift af Dæks- og Hjælpemaskineri samt til elektrisk Belysning findes 3 Stk. Dieselmotorer direkte tilkoblede hver sin Generator.

Samme Dag, som Søsætningen fandt Sted, var samme Værfts Nybygning *M/S Uddeholm*, bygget til Svenska Amerika Mexico Linien, paa Prøvetur. Dette Skib er praktisk talt et Søsterskib til *M/S Benares*, men dog med mindre Afvigelser paa Grund af den Fart, som Skibet skal indsættes i. Det er saaledes ikke udstyret med Dybtank, men er i Modsætning til *M/S Benares* isforstærket. Lastevnen er 7850 Tons d.w., og Farten er 16,5 Knob.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald.

Civilingeniør N. S. Steenberg, Svitzers Bjergningsentrepriser er afgaaet ved Døden under en Tjenesterejse til Tyskland som Følge af et Ulykkestilfælde.

Ingeniør Steenberg havde været i Bremerhaven i Anledning af et af Dampskibsselskabet »Torm«s Skibe, samt for at træffe Aftale med de amerikanske Myndigheder om nogle Materiale-Leverancer. Ingeniør Steenberg var i Hamborg, og paa Vej i en engelsk Bil til Flyvepladsen kolliderede Bilen med en stor Lastvogn, og ved Sammenstødet blev Ingeniør Steenberg dræbt.

Civilingeniør Steenberg, der blev 67 Aar gammel, havde i over 40 Aar været knyttet til Bjergningsentreprisen. Han blev polyteknisk Kandidat i 1902, og efter forskellige Ansættelser kom han den 1. April 1905 til Svitzer. Han var anerkendt som Ekspert i Bjergningsarbejde og var bl. a. i 1936 udsendt af Suez Kanal-Selskabet for en Undersøgelse angaaende Fjernelse af forliste Skibe i Kanalen.

Officielt

Handelsministeriet har udnævnt Direktør *Immanuel Strand* og Højesteretssagfører *E. Richter* til Administratører i K. K. K. K. Kul Akts. Endvidere er K. K. K. K. Olie Akts. og K. K. K. K. Entreprise Akts, ogsaa sat under Administration.

Ændringer i Skibsregistret

I Skibsregistret er for anden Halvdel af Oktober foretaget følgende Ændringer:

S/S »Manø« af København (OUIQ) er udslettet som forlist.

S/S »Geir« af København (OV CX) er udslettet som forlist.

S/S »Flynderborg« af København (OYGE) er udslettet som forlist.

S/S »Rosenborg« af København (OZUC) er udslettet som forlist.

S/S »Svava« af Middelfart (OULZ) er udslettet som forlist.

S/S »Tennessee« af København (OXPC) er udslettet som forlist.

S/S »Sonja Mærsk« af Aalborg (OZHD) er udslettet som forlist.

M/S »Peter Mærsk« af København (OZRE) er udslettet som forlist.

S/S »Jessie Mærsk« af Kalundborg (OYLC) er udslettet som forlist.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »Søborg« af København (OZKA) er nu henholdsvis 2016 og 1208 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »Stal« af København (OXTA) er nu henholdsvis 2990 og 2200 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S »Maine« af København (OWOP) er nu henholdsvis 2255 og 1388 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S »Dick« af Stege (OUWB) er nu henholdsvis 98 og 58 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »Skagen« af København (OUIG) er nu henholdsvis 1070 og 759 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »Hertha« af Sønderborg (OYFG) er nu henholdsvis 126 og 58 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S »Belgien« af København (OXEA) er nu henholdsvis 2015 og 1195 Tons.

Trafikken paa Københavns Havn

Til Københavns Havn ankom i Oktober Maaned ialt 1274 Skibe paa tilsammen 197.677 Netto Reg. Tons. Herfra var fra indenrigske Havne 1061 Skibe paa 111.598 Tons og fra udenrigske Havne 213 Skibe paa 86.079 Tons. Af udenlandske Skibe laa Sverige forrest med 65 Skibe paa 6023 Tons, medens England med sine 7 Skibe laa paa 7363 Tons. Holland havde 20 Skibe paa tilsammen 3699 Tons.

Fra Frihavnen

Efter seks Aars Pause har Frihavnen nu genoptaget sin gamle Funktion som Omladningshavn, idet et Antal Smaaskibe er befragtet til at transportere 1600 Tons af Det Forenedes Motorskib »Paraguay«s Last til forskellige Provinshavne. Det drejer sig om et Parti »Expeller«-Oliekauger.

Rønne-Ruten

Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866 faar nu snart sine store Skibe indsat i Rutetrafikken mellem Bornholm og København. I Øjeblikket er to af Skibene, M/S »Frem« og M/S »Rotna«, paa Værft hos B. & W., men den 26. ds. ventes »Frem« til Rønne, hvor den skal have Inventar om Bord, saaledes at Skibet allerede den 28. ds. kan indsættes i Rutetrafikken som Afløser af S/S »Østersøen«, som saa indtil videre vil blive lagt op.

»Rotna«, som faar udbedret Skaderne fra Bombardementet, bliver færdig fra Værftet til Juletrafikken og vil foretage første Rejse fra København den 20. December. Fra denne Dato vil der paa Ruten København—Rønne hver Dag blive en Forbindelse i hver Retning — akkurat som i Tiden før Krigen.

Canadiske Skibspriser ctr. engelske

I England følger man nøje de franske Forhandlinger om Skibskøb i Canada, hvor Priserne er betydeligt lavere end i England. Saaledes koster et Skib paa 4700 Tons 90.000 Pund dér mod den engelske Pris af 108.000 Pund, medens en 10.000 Tonner koster 160.000 Pund mod en engelsk Pris af 210.000 Pund. Engelske Redere haaber, at dette Forhold vil kunne trykke de engelske Skibspriser ned ogsaa naar det gælder Nybygninger.

Ny engelsk Frugtbaad

Euxine Shipping Co. Ltd., London, har hos Hall, Russel og Co. Ltd., Aberdeen, bestilt et Dampskib paa 3650 Tons d.w. til Transport af Frugt fra Middelhavet til engelske og kontinentale Havne. Farten skal være 12 Knob. Skibets Hoveddimensioner er 312' × 44,6' × 29,1'.

Ægyptiske Fiskerbaade fra Sverige?

Det ægyptiske Ministerium for Handel og Industri arbejder for Tiden med store Planer om en Ophjælpning af det ægyptiske Fiskeri gennem Fremskaffelsen af en moderne Fiskerflaade og har i den Anledning undersøgt Byggemulighederne samt indhentet Tilbud fra svenske og amerikanske Værfter. Prisen for svenskbyggede Fartøjer er 11000 Pund og for amerikanskbyggede 17000 Pund. Der er stor Interesse i ægyptiske Handels- og Industrikræde for dette Spørgsmaal.

Søofficer i Reserven

Uddannelsen til Søofficer i Reserven paabegyndes medio Februar 1946.

For at kunne antages maa den paagældende have dansk Indfødsret og have

- 1) Næringsbevis som dansk Styrmand eller
- 2) bestaaet dansk Skibsførereksamen

Antagelsen til Sokadetaspirant i Reserven kan ikke finde Sted senere end i det Kalenderaar, i hvilket Ansøgeren fylder 28 Aar.

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. Januar 1946 til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

Søofficersskolen

Holmen, København K.



Tlf. Central 16172.

Sejladser paa Rusland

Den sovjetrussiske Legation i Stockholm meddeler, at Skibe, der bestemt til Leningrad eller Viborg fra Sverige via finsk Territorialfarvand og med finsk Lods om Bord, skal gaa til Ulkotammio og derfra, hvis det er bestemt til Leningrad, med finsk Lods til Lavansaari, hvor russisk Lods faas til videre Rejse, eller, hvis det er bestemt til Viborg, med finsk Lods via Trångsund til Viborg.

Hvis Skibet er bestemt til andre Havne indenfor det af Sovjetrusland kontrollerede Omraade af Østersøkysten, d. v. s. Øst for Lübeck, skal Sejlplanvisning indhentes i Marinestabens Søfartskontor i Stockholm mindst en Uge i Forvejen.

Bog anmeldelse

Fra det gamle Gilleleje — Gilleleje Museums Forlag, Gilleleje Museum har udsendt sin Aar bog Nr. XIII, der smukt slutter sig til den efterhaanden lange Række af Forløbere. Aarbogen bringer i Tekst og Billeder en Række livfulde Skildringer af Mænd og Mænds Værk, der gennem Tiderne har bidraget til at bygge Gillelejes særegne Kolorit op. For marilimit indstillede Læsere vil særligt Redaktør *Niels Friis* Skildring af Nakkehoveds Fyrs Historie, Skibsinspektør *O. Munkebos* Artikel om Gillelejes Havns Historie og *H. C. Terslins* Skildring af Frederik Nordmands Liv og Levned være af Interesse.

En Tak til S/S »Garonne«s Fører

Kaptajn *P. Jørgensen*, Fører af Det Forenede Dampskibsselskabs Damper *Garonne* fik forleden Dag af en stor Deputation af taknemmelige »illegale« Passagerer overrakt en smuk Sølvgejarkasse med Inskription som Tak for hans store Indsats ved Transport af politiske Flygtninge til Sverige under Besættelsen.

FRA SØRETTETTERNE

I Sø- og Handelsretten afholdtes den 8. November Søforhør i Anledning af tre Krigsforlis i fremmede Farvande.

S/S »Jessie Mærsk«

Først afgav Kaptajn *H. Juul Madsen* Forklaring angaaende *A. P. Møllers Jessie Mærsk*. Skibet afsejlede den 24. September 1942 fra West Hartlepool i Ballast til Blyth. I London lastede man Kul og sejlede derefter i Konvoj. Den 7. Oktober Kl. 3.45 blev Konvojen angrebet af tyske Undervandsbaade udfør Cromer ved Sheringhambøjen. De fire agterste Skibe, deriblandt *Jessie Mærsk*, torpederedes og sank hurtigt. 10 Mand blev reddet efter en Times Ophold i Vandet. 18 omkom, deriblandt 8 Danske, nemlig:

1. Maskinmester *H. Therkildsen*, 3. Maskinmester *Erik Hansen*, Hovmester *K. Glidstrup*, Kok *K. Christensen*, 2. Kok *J. Johansen*, Matros *M. Jørgensen*, Matros *E. Steen* og Matros *G. Erntsen*.

S/S »Feddy«

Det næste Forhør drejede sig om Dampskibsselskabet Als' Damper *Feddy*. Kaptajn *Axel Matthiesen* oplyste, at Skibet den 9. Januar 1940 — altsaa før Tyskerne havde besat Danmark — blev angrebet af tyske Bombe-flyvere, da det var paa Rejse fra Frederikshavn til Tyne i Ballast. Skibet sejlede sammen med *S/S Estland* og havde tydelige Nationalitetsmærker paa Lugerne. Angrebet fandt Sted ved Dagslys, nemlig Kl. 16,17. To tyske Flyvemaskiner angreb uden Varsel og smed mange Bomber, idet de flere Gange kom hen over Skibet. De fleste Bomber faldt i Vandet. En Bombe ramte Jollen og splintrede denne, men faldt derefter i Vandet. Ved Eksplosionen opstod der nogen Skade langs Skibssiden. En anden Bombe faldt paa Agterdækket og satte Skibet i Brand.

2. Mester *Johan Jensen* fra København blev dødeligt saaret af den anden Bombe og døde senere i England.

Det lykkedes ikke at faa Branden slukket, og Besætningen maatte gaa i Baadene. Den næste Dag blev Skibet slæbt ind til Aberdeen, hvor Brandvæsenet slukkede Branden.

Den 5. April forliste *Feddy* efter en Kollision. Skibet var den 3. April afsejlet fra Thorshavn under Ordre, eskorteret af *H.M.S. Viscenda*. Kl. 6 den 5. April forsvandt »*Viscenda*« pludselig ved at svinge bagbordover

uden at give Signal. *Feddy* gav haardt Bagbordsror, men da Eskorteskibet var hurtigere, løb det med Sløven ind i »*Feddy*«s Styrbordsside. Skibet sank i Løbet af 7 Minutter. Nogle sprang overbord, men alle blev reddet.

S/S »Aarø«

Dampskibsselskabet Heimdal's Damper *Aarø* forliste paa Invasionskysten i Nordfrankrig i Oktober i Fjor.

1. Styrmand *Lars P. Hansen*, der nu er kommet hjem, forklarede, at Skibet var paa Vej fra England til Frankrig med Krigsmateriel. Det skulde udlosses i Omaha Bay Nord for Cherbourg. Materiellet lossedes ved Stranden over i smaa Motorbaade, hvilket var et besværligt Arbejde under de herskende Vejrforhold. *Aarø* havde to Ankre ude, men drev ind mod Stranden og ramte en anden Damper, *Lysholm*, som blev trykket helt sammen. *Aarø* fik et stort Hul i Skibssiden, og de to Dampere hang sammen. Lösingsarbejdet fortsattes, omend det vanskeliggjordes af indtrængende Vand. Det var Meningen, at Skibet skulde bjerges, men paa Grund af de daarligere Vejrforhold blev begge Skibe opgivet, og de blev to-talt Vrag. Ingen af Besætningen kom noget til.

M/S »Langeland«

Der afholdtes ligeledes den 8. November Søforhør angaaende *M/S Langeland's Forlis*. For Rederiet var mødt Kaptajn *Hansen*, der oplyste, at *Langeland* var paa Vej fra Rudkøbing til København med Stykgods. Skibet er ikke observeret, efter at det den paagældende Dag Kl. 19 havde passeret Hellehave Fyr. Der blev iværksat en Eftersøgning med Flyvemaskiner, men man saa og hørte intet, før der omkring den 20. Oktober drev Vraggods i Land. Ved Klintholm fandt man saaledes Agterenden af Jollen. Frugtkasser med Adresse paa er ligeledes fundet, og paa Bornholm er en Lastluge drevet i Land. En Redningskrans er fundet ved Solrød Strand. Alt det, der er drevet i Land, bærer Tegn paa, at der er sket en Minesprængning.

Kaptajnen oplyste yderligere, at Liget af Skibsfører *Gothar Madsen* nu er drevet i Land ved Trekroner, og Motorpasser *Axel Chr. Jensens* Lig er drevet i Land paa Saltholm. Foruden de to omkom som bekendt Bedstemand *Willy Chr. Jacobsen* samt Matroserne *Thomas Olsen* og *Peter N. Petersen*.

M/S »Lilleaa«

Den 10. November afholdtes Søforhør i Anledning af *M/S Lilleaa's* Forlis den 2. November. Skibet gik, som det vil huskes, ned paa Rejse fra Kemi i Finland til Næstved med en Last Papir, og hele Besætningen paa 15 Mand omkom. Kun Kaptajnen, *Vagn Oscar Michelsen*, reddedes efter frygtelige Strabadser.

Kaptajnen fortalte i Forhøret, at Skibet den 31. Oktober var sejlet fra Kemi. Den 2. November viste der sig stærk Slagside, og den voksede hurtigt. Dækslasten kastedes over Bord, og der udsendtes Nødsignaler gennem Radioen. Kl. 8,28 blev der givet Ordre til at forlade Skibet. Nogle af Mandskabet kom i en Redningsbaad og de øvrige op paa Flaaden, hvortil Kaptajnen ogsaa svømmede efter at være sprunget ud fra Broen. Her saa han efterhaanden alle de andre dø.

Lilleaa, der under hele Krigen sejlede under engelsk Flag, fik den 29. September i Aar Sødygtighedsattest, og under et Ophold i København blev enkelte Krav, som Skibssynet havde stillet, opfyldt, inden Skibet sejlede til Finland den 18. Oktober.

PERSONALIA**90 Aar**

Den almindelige danske Skibsførerforenings ældste Medlem, Kaptajn *Elmerik Leopold Holst*, fylder Lørdag d. 17. November 90 Aar. Kaptajn Holst var i en Aarrække Fører og Skibsinspektør i Øresundsselskabet.

Søværnet

Hans Majestæt Kongen har resolveret som følger: Intendanterne af 1. Grad *Paul Ingvar Olsen* og *Frits Riise* udnævnes til Overintendant i Søværnet, sidstnævnte i Medfør af Lov Nr. 325 af 7. Juli d. A.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGE

UDKOMMER HVER FREDAG OG KOSTER I
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLAETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGENSEN

Telefon "Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

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 » »

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Eldste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«


GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Den store Succes



CARLSBERG
GRAPE-TONIC



Vacuum Oil
Company ^A/_s

Smøreliespecialister



Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. •JANBY•



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

elektrisk drevne
Imo-Pumper
som
Smøreliepumper
Brændseloliepumper

AKTIESELSKABET

HELSINGØRS IERNSKIBS- 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.

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

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

KOLDING

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

Dyngarken 2
AARHUSTelefon: 6280
Privat: 4628Telegr.-Adr.:
„NAVIGATION“**A. GJØRDING'S EFTF.**

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1910—1811

BANDHOLM

MARIAGER

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«**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: „Cimbrria“ pr. Mariager

FAABORG

RANDERS

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 806

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

HOBRO

SVENDBORG

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

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 45

FREDAG 23. NOVEMBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØFARTSKONFERENCEN

De delegerede paa Søfartskonferencen har haft en travl og bevæget Arbejdsuge, siden Det internationale Arbejdsbureau's Generalsekretær, den belgiske *M. Rens*, Torsdag d. 15. ds. Kl. 11 indledte Konferencen med at slaa seks rungende Slag paa en Skibsklokke.

Derefter talte Lederen af den engelske Delegation, *Sir Gilmour Jenkins*, til den repræsentative Forsamling, der var samlet i »Stærekassen« med den danske Regering i Spidsen, og foreslog som en Hyldest til Danmark at vælge Udenrigsminister *Gustav Rasmussen* til Præsident for Konferencen, et Forslag der blev vedtaget med stor Begejstring.

Udenrigsministeren takkede senere for Valget og udtalte bl. a.:

Det vil maaske være for optimistisk at forvente, at der her paa Konferencen kan opnaas Enighed om alle de Spørgsmaal og alle de Punkter, der skal diskuteres, men det er mit Haab, at de forestaaende Forhandlinger vil komme til at betyde et Skridt fremad mod en Løsning af disse for de Søfarende og for Skibsfarten i det hele taget saa betydningsfulde Spørgsmaal.

Det er mit Indtryk, at der nu i alle civiliserede Lande raader den Opfattelse, at det er en Nødvendighed, at der tilvejebringes Vilkaar for de Søfarende, der er fuldtud paa Højde med de Forhold, hvorunder Arbejderne paa Landjorden lever — en Opfattelse, der er fremkaldt ikke alene som Følge af den betydelige Indsats, de allierede Nationers Søfarende har ydet under Krigen, men ogsaa derved, at Krigen blev ført for at sikre Menneskeheden en økonomisk tryk og social retfærdig Tilværelse.

Det er ganske vist kun en forberedende Konference, vi er samlet til, og de endelige Resultater skal først træffes ved Hovedkonferencen næste Aar, men det bliver denne Konferencens Hovedopgave at angive Kursen for Vejen mod Maalet og dermed sikre, at Skibet kommer godt i Havn. Det er mit inderlige Haab, at dette vil lykkes.

Senere afholdt de forskellige Grupper Møder for at vælge Vicepræsidenter og Medlemmer af Arbejdsudvalget. Til Vicepræsident valgte Redergruppen *M. Deckers*, Belgien, og til Medlemmer af Arbejdsudvalget d'Herrer *Lønechen*, Norge, *Snedden*, England, og *Narceagy*, Frankrig, medens en fjerde Plads reserveredes for en Repræsentant for den endnu ikke ankomne amerikanske Delegation. De Søfarende valgte *H. Ehlers*, Frankrig, til Vicepræsident, og d'Herrer *Charles Jarman*, England, *Becu*, Belgien, *Oldenbroeck*, Holland, og *Caal*, Australien, til Medlemmer af Arbejdsudvalget. Regeringernes Repræsentanter i Arbejdsudvalget blev de Hoved-Delegerede for Norge, U. S. A., England og Frankrig. Til Formand for Arbejdsudvalget valgtes Retspræsident *Paal Berg*, Norge, og til Viceformænd *Becu*, Belgien, og *Narceagy*, Frankrig.

I et Plenarmøde Fredag d. 16. redegjorde Formanden for Arbejdsudvalget, Højesteretspræsident *Paal Berg*, for Udvalgets Arbejde med Fordeling af Stoffet paa de forskellige Udvalg. Spørgsmaalene om Aner-

kendelse af de Søfarendes Organisationer og om Anvendelsen af Konventioner paa Grundlag af kollektive Aftaler foresloges henvist til Arbejdsudvalget. Den øvrige Dagsorden for Konferencen foresloges opdelt paa syv Udvalg, nemlig 1) Hyre, Arbejdstid og Bemanding (16 Repræsentanter for hver af de tre Grupper — Regerings-, Reder- og Sømandsrepræsentanter), 2) Ferie (6 Medlemmer for hver Gruppe), 3) Boligforhold ombord (11 fra hver Gruppe), 4) Forplejning (6 fra hver Gruppe), 5) Socialforsikring (8 fra hver Gruppe), 6) fast Ansættelse (10 fra hver Gruppe) og 7) Ansættelse, Uddannelse og Forfremmelse (9 fra hver Gruppe). Arbejdsudvalget foreslog endvidere, at Udvalgene angaaende Hyre, Arbejdstid og Bemanding og angaaende Socialforsikring skal holde to Møder hver Dag og Udvalgene om Boligforhold og om Forplejning eet Møde hver Dag, mens de øvrige Udvalg først skal træde sammen efter nærmere Bestemmelse.

De danske Rederes Delegerede, Skibsreder *T. C. Christensen*, er af Redergruppen indvalgt i samtlige Udvalg med alle sine »Raadgivere« som Suppleanter. De danske Søfarende har valgt Sømændenes Formand, *Th. Laursen*, og Maskinmestrenes Formand, *K. A. Rasmussen*, til Medlemmer af Udvalget angaaende Hyre, Arbejdstid og Bemanding, Skibsførernes Formand, Kaptajn *Hagelberg*, til Udvalget angaaende Beboelsesforhold om Bord, Restauratørernes Formand, *Peter Jensen*, til Udvalget om Kosten, Slyrmændenes Forretningsfører, *H. Christiansen*, til Udvalget om Socialforsikring, Radiotelegrafisternes Sekretær, *J. Madsen*, til Udvalget angaaende Ferie og Fridage og Søfyrbødernes konstituerede Forretningsfører, *Harry Rasmussen*, til Udvalget angaaende fast Ansættelse.

Hovedinteressen paa Møderne har hidtil koncentreret sig om Spørgsmaalet Hyre, Arbejdstid og Bemanding med dets to grundlæggende Problemer:

- 1) Hvilke Skibe skal omfattes af en kommende Konvention?
- 2) Hvornaar skal en kommende Konvention træde i Kraft?

Til det første Spørgsmaal havde Rederne bl. a. foreslaaet Grænsen sat ved 200 Brutto Registertons, mens de Søfarende holdt paa 100 Tons. Dette sidste Standpunkt sejrede efter en langvarig Diskussion og vedtoges med 22 Stemmer mod 18.

Ogsaa for det andet Spørgsmaals Vedkommende maatte Redergruppen resignere overfor Regeringernes og de Søfarendes Repræsentanter og se deres Forslag om, at Konventionen først skal træde i Kraft, naar den er ratificeret af mindst 12 af de 20 Stater, repræsenterende mindst Halvdelen af Verdenstonnagen og omfattende mindst fem Lande med hver 1 Mill. BRT., forkastet til Fordel for følgende Forslag:

»Konventionen skal træde i Kraft seks Maaneder efter den Dag, hvor Ratifikationer eller Erklæringer om Tilslutning ved kollektiv Overenskomst er deponeret af 9 af de i Konferencen deltagende 20 Stater indbefattende mindst 5 Lande, hver med en Handelsflaade paa 1 Million Brutto-Registertons.

Denne Klausul er indsat med det Formaal at lette og opmuntre hurtig Ratifikation af denne Konvention fra Medlemmernes Side.«

HANDELENS FRIHED

Handelens og Søfartens uomtvistelige Ret til at leve sit eget Liv i Frihed uden snærende Baand er en uomgængelig Nødvendighed, saafremt Verden skal kunne bygges op igen, er Grundtonen i alle de Udtalelser, der toner frem fra Handelens Delegeretmøder og fra Pressens Spalter Kloden over, naar Handelens Fremtid diskuteres i disse Dage, men dette Frihedskrav er sjældent blevet fremsat med saa megen Klarhed som i det Indlæg, Cardiffrederen, Mr. J. E. Emlyn-Jones fornylig offentliggjorde i den engelske Presse. Mr. Emlyn-Jones talte naturligvis først og fremmest paa sine engelske Kollegers Vegne, men hans Udtalelser har utvivlsomt ogsaa Bud til andre Lande.

»I de syv Aar, der gik forud for Ottawa, var England i Færd med at bygge sin Handelsflaade op igen,« skriver Mr. Emlyn-Jones. »I 1930 var Landet naaet op paa en Tonnage paa 20.832.000 Tons, men i de følgende syv Aar efter Ottawa-Aftalerne sank Tonnagen med over 3.000.000 Tons, en meget alvorlig Nedgang i Fredens Dage, der sandsynligvis, om den var blevet fortsat meget længere, hvad der var Grund til at befrygte lakket være de mange Restriktioner, vilde have medført det britiske Verdensriges Undergang.

Storbritannien maa have en Handelsflaade for at kunne eksistere, men en af Forudsætningerne for, at Landet kan faa Lov til at besidde et saa værdifuldt Aktiv, er, at det staar fast paa The Atlantic Charters Bestemmelser uden egennyttige Reservationer, og at det bruger hele sin Indflydelse til at holde de internationale Handelsveje aabne og frie, saa Varerne frit og uhindret kan flyde fra Land til Land over Grænserne.

England kan selvfølgelig kun ordne sine egne Sager, men det kan gennem sit Eksempel vise Vejen frem for den Verden, der nu er saa inderligt træt af den Afspærringspolitik, der i det sidste Ti-Aar før Krigen medførte saa megen Elendighed, Depression og Arbejdsløshed. Folkelagene har sikkert formaet at drage den Lære af Lektionen, de har faaet, at Verdens Goder maa fordeles til alle, og at alle de mange Vanskeligheder, der havde taarnet sig op, ikke skyldtes Overproduktion, men Underforbrug.

»Jeg tror,« fortsætter Mr. Emlyn-Jones, »at hvert enkelt Land har sin specielle Indsats at gøre, og at denne Indsats maa gøres paa de Felter, hvor vedkommende Land er bedst rustet. Jeg véd nok, at det er et vidtrækkende og vanskeligt Problem at komme ind paa, men jeg tror, at Englands Rolle i det Genopbygningsarbejde, der venter forude, bl. a. er at overbevise Verden om, at hvert Land skal yde det til Verdens Genrejsning, som det bedst magter, uden at slaa ind paa de farlige Veje, der fører til Statsunderstøttelse, Tariffer, Kvotas o. s. v.

Det vanskeligste Spørgsmaal bliver vel nok at finde ud af, hvilket Arbejde hvert enkelt Land bedst kan paatage sig, for der er ingen Tvivl om, at hvis alle Lande vil gøre deres yderste for at hæve Levestandarden over alt i Verden, vil der ogsaa være Markeder nok for de Varer, der kan produceres til de rette Priser, og som kan afsættes rundt omkring uden at hæmmes af Restriktioner m. m.

Den frie Handel vil i stor Udstrækning have Brug for Handelsflaaderne, hvad der vil hjælpe os til at indfri de Løfter, vi har givet vore Søfolk om efter Krigen at sikre dem stadig og lønnende Beskæftigelse.

Det er imidlertid ikke alle Lande, der har de rette Forudsætninger for at besidde en Handelsflaade. Søn maa ligge en Nation i Blodet, hvad der er Aarsagen til, at f. Eks. Storbritannien og de skandinaviske Lande havde saa store Handelsflaader og saa gode Søfolk, som de havde før Krigen.

Det er sandt, at Storbritanniens Førerstilling paa Havene takket være Krigen er gledet os af Hænde, og at U. S. A. nu er den ledende Søfartsnation raadende

over 57.500.000 Tons mod vore 17.000.000 Tons, men man skal vogte sig for at lade sig blænde for meget af disse Tal.

Mange andre, ikke mindst økonomiske, Faktorer spiller ind, og U. S. A. vil sikkert være den første til at erkende, at rimelige Fragter er en af de første Forudsætninger for fri Handel, og saafremt Storbritannien takket være sin aarhundredgamle maritime Erfaring kan opretholde en stor Handelsflaade uden Statsunderstøttelse, vil det ogsaa være til Amerikas Fordel som til andre Landes Fordel at lade os genindtage vor ledende Plads til Søs i Stedet for gennem mægtige Subsidier at holde en i Fredstid uforholdsmæssig stor Handelsflaade sejlene under The Stars and Stripes.

FRA ANTWERPENS HAVN

Efter 4 $\frac{1}{2}$ Aars tvungen Uvirksomhed og mindre end et Aar som militært Shippingcenter for de allierede er Antwerpens Havn efterhaanden ved at vende tilbage til normale Tilstande. Uge efter Uge genoptager flere og flere af de gamle Rederier deres regelmæssige Besejling af Havnen, mens nye Rederier slutter op i Rækken. Selve Havnen er nu i Stand til at tage al den Trafik, der tilbyder sig, men det kniber stærkt med Transportmidler, Vogne og Lægttere, til hurtig Videretransport af det ankommande Gods, hvad der har været særlig mærkbart i den senere Tid, hvor Besejlingen takket være Strejkerne i England og De forenede Stater har været meget uregelmæssig, saa der f. Eks. har været Tider, hvor Kornskibene er ankommet lige i Kølvet paa hinanden. Det har selvfølgelig vanskeliggjort Borttransporten i en væsentlig Grad, men der er dog nu truffet de fornødne Forholdsregler derimod.

Det er jo forøvrigt ikke overraskende, at Lægterproblemet er meget vanskeligt at løse tilfredsstillende, naar man tager de store Tab i Betragtning, som Krigen har forvoldt. En Mængde Lægttere er blevet ødelagt ved direkte Krigshandlinger, mens andre er gaaet tabt under Tyskernes Forberedelser til den aldrig fuldbyrdede Invasion i England i Krigens Begyndelse. Man regner saaledes med, at Rhinflaaden — Schweiz' Andel deri dog undtaget — har mistet op til 80 pCt. af sin Tonnage.

For at raade Bod paa denne Lægtermangel har Antwerpen chartret 35.000 Tons Lægttere i Rotterdam, men i den senere Tid har hollandske Befragtere nægtet at sende disse store Lægttere i Ballast til Antwerpen, da de fordelagtigere kunde anvendes i Kultransporten fra Tyskland til Holland. Paa den anden Side er Ejerne imidlertid ikke særlig tilbøjelige til at sende dem til Rhinen, fordi de mener, at de vanskelige Besejlingsforhold paa denne Flod indebærer for stor Risiko for Fartøjerne.

Belgiske Lægterredere nærer den samme Betænkelighed med det Resultat, at et ret stort Antal af disse store Lægttere har været anvendt til Oplagring af Korn, der ventede paa at blive transporteret ind i Landet, en meget uheldig Foranstaltning, fordi den belgiske Indlandstonnage er saa ringe i Dag, at man daarligt har Raad til at anvende Lægttere som svømmende Pakhuse.

Som Helhed betragtet maa Fragterne dernede siges at være tilfredsstillende i Øjeblikket, og det er kun til Nordfrankrig, Rederne hidtil har været tilbageholdende. De franske Myndigheder har imidlertid nu besluttet sig til at betale Godtgørelse for Tilbagereisen, og det har siden da været muligt at sikre den nødvendige Lægtertonnage for Kornlasten til Nordfrankrig.

Med Ruhrminerens stigende Produktion kommer der nu større og større Mængder af Kul til Belgien baade til Landets eget Forbrug og til Videretransport over Antwerpen.

Ugens Fragtberetning.

Om Fragtmarkederne som Helhed maa det ogsaa for denne Uges vedkommende konstateres, at principielle Ændringer har ikke fundet Sted. Det er stadig UMA., der bestemmer, hvad der skal ske, og de Ratereguleringer, der finder Sted, er ikke Udtryk for, at de Trades der berøres heraf er overfyldte med Tonnage, men de fortæller, at en Række af de Forhold, der under Krigen betingede de højere Rater nu er forsvundne og udgør saaledes de første Skridt paa Vejen tilbage til Fredsforhold. Iøvrigt synes UMA.'s Tildelinger af Tonnage til civile Transporter at være i stadig Stigning, og karakteristisk er i denne Forbindelse en Udtalelse, som en fremtrædende engelsk Shippingmand, der deltager i Søfartskonferencen, der i disse Dage afholdes i København, har fremsat, og hvori han fremhæver, at der efter hans Mening er tilstrækkelig Tonnage til hele Verdens Transportbehov, og, naar det kniber i visse Trades at skaffe det nødvendige Skibsrum, saa er det ikke fordi Tonnagen ikke findes, men beror paa en daarlig Fordeling. Mange Tegn tyder paa, at denne Opfattelse af Stillingen i det store og hele er rigtig, men Beviset herfor maa antagelig vente til UMA.'s Regime er en saga blott og Loven om Tilbud og Efterspørgsel igen kommer i Højsædet.

Om de enkelte Markeder foreligger der kun faa Nyheder. De oversøiske Markeder har faaet tildelt betydelige Tonnagemængder til Korn, Kul, Foderstoffer o. s. v. saavel fra Nord- som fra Sydamerika. Der er saaledes sluttet et betydeligt Antal Skibe for Korn fra Northern Range til UK. og forskellige europæiske Kontinentalhavne, ligesom ogsaa Kulexporten fra Hampton Roads til europæiske Destinationer sker ifølge den lagte Plan. Sukker fra Cuba er sluttet saa-

vel til UK. som til Frankrig og Holland. Alle Forretninger er gjort til UMA.-Rater. I inter-amerikansk Fart er der sluttet Kul fra Hampton Roads til Sydamerika, Malm fra Brasilien til Northern Range, Sukker fra Cuba til USNH., Salpeter fra Chile til Golfen og US. Atlantic, Papir fra British Columbia til Golfen og Trælast fra Vancouver til New York og Boston; alt til de af WSA. fastsatte Rater.

Fra River Plate er sluttet Tonnage til Spanien og Portugal, ligesom et Antal Skibe er sluttede til Danmark til UMA.-Rater. Fra Chile noteres forskellige Salpeterlaster til europæiske Destinationer. Som et Kuriosum kan iøvrigt nævnes, at der noteres en Lading Sukker paa 5,000 Ts. fra Peru til Manilla. Japanerne maa have faret haardt frem mod Sukkerplantagerne paa Philippinerne, naar det nu er nødvendigt at importere Sukker. Før Krigen exporteredes derfra en lille Million Tons Sukker til Staterne.

I de europæiske Farvande er der stadig livlig Aktivitet. De nordlige svenske og finske Havne er ved at fryse til, saa Afslutningerne derfra er ved at standse, men fra de sydligere Pladser er der stadig en Del Laster i Markedet. Kulfarten fra England er uden Ændringer, men fra Emden til danske Havne har der fundet et betydeligt Antal Befragtninger Sted.

Paa Timechartermarkedet er der et meget betydeligt Behov for Tonnage med Levering Post-UMA. — I vor sidste Beretning har der indsneget sig en Trykfejl. Den omtalte 9,000 Tonner, Dieselskib, vil acceptere 2 Dollars og 50 Cents for 3-5 Aar. Telegrammerne fra New York nævner iøvrigt uforandret Rater paa mellem \$2 og \$2.50 for stor hurtig Dieseltonnage for ca. 2 Aars Timecharter.

DANSK-NORSK DAMPSKIBSSELSKAB

Dansk-Norsk Dampskibsselskab har afholdt overordentlig Generalforsamling til Behandling af Bestyrelsens Forslag om Fastsættelse af Emissionskursen for 300.000 Kr. nye Aktier, hvormed Selskabets Aktiekapital udvides i Henhold til den Bestyrelsen givne Bemyndigelse i Vedtægternes § 4.

Landsretssagfører *Stein* valgtes til Dirigent, og Skibsreder *Robbert* fremsatte Forslag om at udvide til pari Kurs, hvortil krævedes Generalforsamlingens Sanktion.

Som Følge heraf ændres Vedtægternes § 4 til en fuldt indbetalt Aktiekapital paa 600.000 Kr. Aktiernes Paalydende, der hidtil har været 200 Kr., bliver fremtidig 2000 Kr. og 200 Kr.

De nye Aktier kommer først til at deltage i Udbyttet for 1946.

Samtidig foreslaas Bestemmelsen i Vedtægternes § 22: »Bestyrelsen er beslutningsdygtig, naar to af dens Medlemmer er til Stede« ændret til »to, respektive tre«, hvis Bestyrelsen bestaar af fire eller fem Medlemmer.

Endvidere foreslaas Bestyrelsens Vederlag fastsat til 1000 Kr. aarligt pr. Skib foruden den hidtil lovbestemte Tantième.

Generalforsamlingen, paa hvilken over Halvdelen af Aktiekapitalen var repræsenteret, og som saaledes var beslutningsdygtig, vedtog enstemmigt den foreslaede Emissionskurs tilligemed samtlige Vedtægtsændringer.

DEN DANSK-HOLLANDSKE HANDEL

I Slutningen af denne Maaned ventes en hollandsk Handelsdelegation til Danmark for at føre Forhandlinger om en dansk-hollandsk Vareudvekslingsaftale.

Den sidste forlængst udløbne dansk-hollandske Vareudvekslingsaftale blev afsluttet for andet Halvaar 1944 og drejede sig om en Vareudveksling til et Beløb af 4 Mill. Kr.

Som det vil erindres, blev der i Begyndelsen af Oktober i Aar paraferet en dansk-hollandsk Betalingsaftale. Under Forhandlingerne om denne Betalingsaftale udvekslede Delegationerne Oplysninger angaaende Mulighederne for Samhandelen mellem Danmark og Holland i Resten af indeværende Aar, og der er siden i hvert Fald fra dansk Side udarbejdet et Forslag til en Vareudvekslingsaftale, hvorom der altsaa skal forhandles i København i Slutningen af Maaneden.

Den øjeblikkelige Eksport fra Danmark til Holland foregaar paa Basis af en Kredit paa 10 Mill. Kr., som Danmark har stillet til Raadighed for Holland.

Den kommende Vareudvekslingsaftale ventes at omfatte for Importen til Danmark fra Holland i det væsentlige Produkter fra Philip-Fabrikerne, bl. a. Radiomateriel, medens Eksporten herfra til Holland først og fremmest omfatter Levnedsmidler. Da de øjeblikkelige Muligheder for en dansk Import fra Holland maa anses for temmelig smaa, kan det ventes, at Vareudvekslingsaftalen vil komme til at udvise et ret stort Tilgodehavende til Danmark, som maa afvikles gennem en senere Import fra Holland og efterhaanden tillige de hollandske Kolonier.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

To Forlis

Den 18. November er to Skibe forlist i danske Farvande som Følge af Minesprængninger.

I det ene Tilfælde drejer det sig om Aalborg-Galeasen »Trio«, der var paa Rejse fra Kristinehamn til Aalborg med Træ. »Trio« gik paa en Mine og sank Syd for Sæby. En Motorbaad fra Sæby gik ud og fandt »Trio«s Fører, den 47-aarige Arnt Jensen i stærkt forkommen Tilstand. Han blev bragt ind til Sæby Sygehus.

Der var endnu en Mand om Bord, den 20-aarige Bedstemand Chr. Sørensen fra Aalborg. Han havde opholdt sig under Dækket, da Eksplosionen skete, og er forulykket.

Det andet Mineforlis har ramt den hollandske Damper »Amstel«, (ca. 2200 Brutto Tons), der sank efter en Mineeksplosion udfor Gulstav, Syd for Langeland. Skibet stod paa Bunden med Broen ragende op over Vandet.

Besætningens Skæbne er endnu ukendt, men der er Haab om, at den er optaget af et forbipasserende Skib.

»Østbornholm« bjærget

Østbornholmske Dampskibsselskabs Motorskib »Østbornholm«, der minesprængtes ved Falsterbo, er som meddelt bjærget af Svitzer. Bjergningsdamperne »Freja« og »Svava« er kommet hertil med det bjærgede Skib hængende mellem de to Pontoner »Odin« og »Thor«. De blev forløjet ved Bøje paa Inderreden, hvorfra »Østbornholm« skal bugseres til Værft for Reparation.

Svendborg Skibsværft

Justitsminister *Elmquist* har nedlagt sit Hverv som Formand for Bestyrelsen for A/S Svendborg Skibsværft. I hans Sted er valgt fhv. Handelsminister, Direktør *Tyge Rothe*.

Ny engelsk Nødraket

De mange Forlis og Torpederinger under Krigen bevirkede, at man fra den engelske Handelsflaade overfor Myndighederne stillede Krav om en Forbedring af Redningsmateriellet ombord, og fra søkyndiges Side begyndte man at eksperimentere med dette Spørgsmaal.

Resultatet af Henvendelsen blev bl. a., at 3 Brødre Schermuly i 1914 præsenterede en revolutionerende Forbedring af det hidtil kendte Nødraket-System.

De opfandt en helt ny Raket-Type, der efter Udtalelser af Præsidenten for Søfarts-Sektionen af den internationale Transportarbejder-Federation, Charles Jarman, har betydning, at Hundreder af Søfolks Liv er blevet reddet.

Fremstillingen af dette Nødsignal for Redningsflaade eller Redningsflaader giver nemlig Sømandene 10 Gange større Chancer for at blive reddet end den almindelige Signalaraket eller Haandblus. For ikke alene kan det blive set 10 Gange længere bort, men det kan ogsaa bruges under Omstændigheder, hvor det vilde være umuligt at affyre almindelige Raketter.

Medens de gamle Raketsignaler kun viste Lys i 4 Sekunder og meget sjældent blev opfattet af forbipasserende Skibe i længere Afstand, saa virker det nye Signal med en Lysstyrke paa 150.000 Lys. 5 Sekunder efter at den ca. 50—60 cm lange Beholder kommer op til Overfladen efter Udkastningen, bliver en umaadelig klar Flamme automatisk skudt op i Luften og holder sig dér i et Minut. Om Natten er Lyset synligt over en Radius af 50 Sømil og giver derfor de langt større Chancer for Redning.

Den ene af Opfinderne, Havnekaptajn C. D. Schermuly, deltager forøvrigt i den internationale Søfartskongres i København i disse Dage.

Maskinistundervisningen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den i November afholdte Haandværksprøve var indstillet 34 Eksaminander, men der mødte kun 33, hvoraf 32 bestod.

Trafiken paa Leningrad

Leningrad ventes i Begyndelsen af næste Maaned ikke tilgængelig for andre end isforstærkede Skibe, og de finske Redere regner derfor med, at en Del af de for Ruslandstrafiken af Staten rekvirerede Skibe skal tilbagegives. Nogle er allerede tilbagegivet og er straks af Rederne blevet befragtet til Vesteuropa, hvortil der for Øjeblikket grundet paa de nye Handelsaftaler findes et meget stort Tonnagebehov fra finske Havne. Da de nuværende UMATerms giver bedre økonomisk Resultat end Ruslandstraden, er Rederne naturligvis glade for at faa en Del Skibe tilbageleveret.

Issituationen i finske Farvande

Søfarten paa Torneå og Kemi kan nu anses som sluttet for denne Sæson. Uleåborg skal holdes aaben endnu nogen Tid med Isbryderhjælp. I sydlige Havne findes endnu ingen Isvanskeligheder for maskindrevne Staalskibe.

Finsk Linietrafik til U. S. A.

Finska Ångfartygs A/B har udarbejdet Planer til en Genoptagelse af en regelmæssig Linietrafik paa Amerika i Samsejling med Brostrøm og Transatlantic i Göteborg. Et saadant Samarbejde vil give de finske Industrier Mulighed for at kunne etablere en snæver og regelmæssig Forbindelse med U. S. A. Til at begynde med maa de svenske Rederier hente Varerne i Finland, men saa snart det finske Rederi selv disponerer over tilstrækkelig Tonnage, skal Varerne transporteres til Göteborg, for senere, naar tilstrækkelig oceangaende Tonnage staaer til Raadighed, at deltage i Transporterne helt til U. S. A.

Finske Kystfartøjer hjem igen.

Under Okkupationen af Norge rekvirerede Tyskerne 32 mindre finske Kystskibe paa tilsammen 13.500 Tons til Opretholdelse af Trafikken langs Norges Kyst og til Tyskland. Gennem Forhandlinger mellem det finske Udenrigsministerium og de allierede Myndigheder er det nu blevet udvirket, at disse Skibe atter vender tilbage til Finland.

Fra svenske Værfter

Øresundsvarvet afleverede fornylig S/S *Belos* til Sveabolaget, der hermed fik sit fjortende Skib fra dette Værft. S/S *Belos* er et Søsterskib til S/S *Birka* og er bestemt for Rederiets Nordsølinier. Skibet er af samme Type og Størrelse som de tidligere ved Værftet byggede Skibe, S/S *Bele* og S/S *Brage*. Lasteevnen er 2100 Tons d.w. og Skibet er af den aabne Shelterdækttype. Hoveddimensionerne er: Længde 85 m, Bredde 11,4 m og Dybgaaende paa Last 5 m. Hovedmaskineriet bestaar af en Tregangsmaskine paa 1100 HK af Værftets Fabrikation. Skibet er udstyret med to kul- eller oliefyrede Kedler.

Svenska Amerika Liniens nye Passagerskib blev som allerede omtalt kolstrakt forleden Dag. Skibet, der bliver 159 Meter langt, skal kunne medføre 360 Passagerer og vil blive forsynet med to ottecyklindrede 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotorer af Gøtaverkens Konstruktion. Motoren, der skal udvikle 14.600 HK, skal arbejde direkte paa Akslen, og Farten beregnes at blive 19 Knob paa fuld Last.

Fra tyske Værfter

Howaldt-Værkerne i Kiel, der hører til de Virksomheder, som er blevet indlemmet i Genopbygningsarbejdet, har i disse Dage lagt sidste Haand paa Værket med Ombygningen af et tidligere Hvalfanger-Moderskib, der sammen med to Fangstbaade var blevet indsat i den tyske Krigsmarine. Ombygningen er nu til Ende, og Hvalfangerskibet har faaet Navnet »*Empire Venture*« og er nu klar til at stikke i Søen.

Fra U. S. A.

»New York Times« bringer en Meddelelse fra Washington om, at De forenede Staters Søfartsraad har udarbejdet Planer til Bygning af 11 store Ruteskibe, der bliver en Trediedel hurtigere end de bedste amerikanske Skibe, der er i Fart for Øjeblikket. De nye Skibe skal indstilles i alle de vigtigste Handelsruter. De vil faa en Gennemsnitsfart af 29 Knob.

Senatets Handelsudvalg meddeler, at man vil tage Initiativet til at ændre Lovforslaget om Tilladelse til Salg af amerikanske Skibe, hvorved der vil blive ca. 30 Millioner Tons Skibsrum til Raadighed for det indenlandske og det udenlandske Marked.

Fra hollandske Værfter

Holland-Amerika-Linien, som under Krigen mistede en stor Del af sin Tonnage, sætter i Februar Maaned et nyt Skib i Fart. Det drejer sig om et 12.000 Tons Skib, der har faaet Navnet *Westerdam*, og som blev paabegyndt i 1939 paa Wiltonværftet i Rotterdam.

Ved Wilton Fyenoordværftet har Rotterdamsche Lloyd bestilt et Passagerskib paa 11.000 Tons, medens Scheldeværftet i Vlissingen ligeledes har modtaget en større Ordre.

Sømandsstiftelsen »Bombebøssen«.

Stillingen som Inspektor ønskes snarest besat med en gift Skibsfører, Alder ca. 50 Aar. Stillingen lønnes mod Kr. 3.600.— aarligt, stigende efter tre Aar til Kr. 3.900.— aarligt, samt et Tillæg, der for Tiden andrager 25 %. Endvidere ydes fri Bolig, Lys og Varmo. Ansøgning stiles til Direktionens Formand, Kommandørkaptajn, Baron N. Iuel-Brockdorff, St. Annæ Plads 22, København K., og maa være denne i Hænde senest 10. Decbr.



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

De norske Statsskibe

Af de 12 Skibe, som den norske Stat som tidligere meddelt agtede at sælge, er de syv paa tilsammen 77.128 Tons allerede solgt for 31,15 Mill. Kr. Det drejer sig om D/T Norholm, 14.755 Tons d.w. og S/S Astrid, 4700 Tons d.w., efter Forlydende solgt til Firmaet Olsen og Ugelstad, Oslo, for henholdsvis 5.050.000 Kr. og 2.250.000 Kr., D/T Norheim, 14.755 Tons d.w., solgt til Skibsreder Odd Berg, Oslo, for 5.050.000 Kr., M/T Norsol, 11.850 Tons, solgt til Skibsreder Odd Berg, Oslo, for 6 Mill. Kr. Endvidere skal M/S Kronprinsen, 10.458 Tons d.w., være solgt til Olsen og Ugelstad for 4,4 Mill. Kr. og M/S Kong Sverre, 10.270 Tons d.w., være solgt til Skibsreder Peder Kleppe, Oslo, for 4,2 Mill. Kr., mens M/S Kronprinsessen, 10.340 Tons d.w., skal være afhændet til et Rederi paa Vestlandet for 4,2 Mill. Kr.

Ændringer i Aktieselskabs-Registeret

Under 12. November 1945 er følgende Ændringer optaget i Aktieselskabs-Registeret:

»Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergmings-Entreprise« af København. A. Nielsen er udtraadt af, og Skibsreder Christian Harhoff er indtraadt i Bestyrelsen.

Under 16. November 1945 er følgende Ændringer optaget i Aktieselskabs-Registeret:

»Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Vesterhavet« af København. A. Lonberg-Holm er udtraadt af, og Direktør Christen Husted, Carolinevej 4, Hellerup, er indtraadt i Bestyrelsen.

»Dampskibsselskabet Solnæs A/S« af København. Medlem af Bestyrelsen M. R. Andersen er afgaaet ved Døden. Fru Gudrun Andersen, Ll. Strandvej 18 A, Hellerup, er indtraadt i Bestyrelsen.

Fra Skibsregisteret

H. A. Christensen, København, er afgaaet ved Døden, og de ham tilhørende Skibe S/S *Belgien* (OXEA), S/S *Holland* (OUHC) og S/S *Alf* (OXBA), alle af København, er overgaaet til hans i uskiftet Bo siddende Enke, Dagny Edith Christensen, København.

A/S Øresunds Kystfart, København, har afhændet M/S *Den lille Havfrue* af København (OYKY) til Marineministeriet.

A/S Øresunds Kystfart, København, har afhændet M/S *Kirsten Piil* af København (OYKX) til Marineministeriet.

FRA SØRETTENE

M/S »Ebba«s Forlls

Ved Raadhusretten i Gøteborg er der afholdt Søforhör i Anledning af det danske Motorskib »Ebba«s Forlls i Lura Skærgaard i Väneren.

Den eneste overlevende, Bedstemand I. Lundgaard Christensen, gav en omfattende Redegørelse for Katastrofen. Under den orkanagtige Storm drev en ukendt Damper ned mod »Ebba«s Ankerplads, ramte Forskibet og sprængte Styrbords Ankerkætting, hvorefter Fartøjet sprang læk og kom i Drift. Det drev ind mod nogle Skær og blev fuldstændig slaaet i Stykker. Besætningen blev udsat for voldsomme Strabadser, og da Christensen skylledes overbord, stod Kammeraterne i Vand til Livet. Den ukendte Damper viste sig senere at være Damperen »Fettern I« af Gøteborg.

Derefter afhørtes Kaptajnen paa »Fettern I« og tre Mand af Besætningen. Af deres Redegørelse fremgik det, at Damperen havde mistet sit svære Anker. Begge Skibe havde lidt svær Skade ved Sammenstødet, men havde straks mistet Kontakten med hinanden. For ikke at gaa paa Grund kastede »Fettern I« et mindre Anker, og Maskinen holdtes i Gang, hvorefter Skibet holdtes op mod Vinden. Nogle Timer efter Kollisionen saa man, at »Ebba« gik til Bunds, men paa Grund af det haarde Vejr var det umuligt at hjælpe de nødste.

PERSONALIA

70 Aar

I Dag den 23. November fylder tidligere Fører i D. F. D. S. Kaptajn A. F. Jensen 70 Aar. Kaptajn Jensen blev pensioneret i 1932 paa Grund af svigtende Helbred efter Følgerne af et Torpedoangreb paa S/S *Expres*, der i 1918 blev sænket i Nordsøen.

75 Aar

Tidligere Fører i Alfred Christensens Rederi, Kaptajn N. J. Christensen, fylder i Dag 75 Aar. Kaptajn Christensen forlod Søen i 1939.

*

Tidligere Fører i Ø. K. og Skibsinspektør i D/S Atlanterhavet, Kaptajn Carl van Deurs, fylder 75 Aar Fredag den 30. November. Fra 1923 til 1940 var Kaptajn van Deurs Søassurance-Ekspert for Assurance-Firmaet Grøn og Witzke.

Søværnet

Hans Majestæt Kongen har resolveret som følger: Under 14. d. M.:

Maskinmester af 3. Grad *Harald Henrik Schwincke Hansen* udnævnes til Maskinmester af 2. Grad og Undermaskinmestrene af 1. Grad *Villiam Jens Hans Christensen*, *Charlie Jørgen August Rasmussen* og *Vilhelm Carl Tuxen* til Maskinmestre af 3. Grad i Søværnet, alle i Medfør af Lov Nr. 325 af 7. Juli d. A.

Under samme Dato: Radio-Kvartermester af 1. Grad *Wilhelm Karl Syppli Rasmussen* udnævnes i Medfør af Lov Nr. 325 af 7. Juli d. A. til Materielmester af 2. Grad i Søværnet.

Udnævnelser

Efter derom modtaget Indstilling fra de i Henhold til Lov Nr. 183 af 20. Maj 1933 om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde indstillingsberettigede Organisationer har Arbejds- og Socialministeren fra 1. Oktober 1945 at regne som Repræsentanter for de forsikringspligtige og de forsikrede udnævnt følgende Medlemmer og Stedfortrædere for disse af det i Henhold til Loven oprettede Ulykkesforsikringsraad:

Som Repræsentant for Arbejdsgivere, henhørende til Virksomheder, der omfattes af Lovens § 56, Skibsreder T. C. Christensen, København, og som Stedfortræder for denne Direktør, cand. jur. E. Maegaard, København.

Som Repræsentant for Arbejdsgivere, henhørende til Virksomheder, der indgaar under Lovens § 57, Skipper *Laurits Thygesen*, Esbjerg, og som Stedfortræder for denne Skipper *Carl Peitersen*, Lemvig.

Som Repræsentant for de efter Lovens §§ 57—59 forsikrede, Landstingsmand *Severin Hansen*, Høkerup, og som Stedfortræder for denne Fisker *Fr. Simonsen*, Løkken.

Arbejds- og Socialministeriet har fastsat Funktionstiden til 6 Aar.

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

Redaktør:

Telefon *Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

KAY JUNGEBSEN

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

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

A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/s

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

TUBORG



GRØN
eller
RØD



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere

SØLVER & SVARRER

Norsk statsant. Kompassrettere

Forlans W. Katalog

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 22. November 1945.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Helaarsabonnementet kan indtil Udgangen af Januar Kvarstal tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre med Ret til at faa tilsendt de siden 1. Januar udgivne Numre. Efter 1. April kan der tegnes Kvaritalsabonnementet til en Pris af 1 Kr. pr. Kvarstal med Ret til at faa tilsendt de Numre af „Efterretninger for Søfarende“, der er udkommet siden det paagældende Kvaritals Begyndelse. Kvaritalsabonnementer kan inden Aarets Udgang efter Meddelelse til det Postkontor, hvorfra Efterretningerne modtages, overgaa til Helaarsabonnementet. 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.

I. Østersøen.

2291. Østersøen. Britiske Mincomraader.

1. Omraade A. Grænser:

- a) N. - Grænse: *Svensk* Territorialfarvand.
- b) S. - Grænse: *Pommerns* Kyst.
- c) W. - Grænse: Meridianen: 13° 00' 00" E.
- d) E. - Grænse: En Linie, der forbinder følgende Punkter:
 - 1) *Svensk* Territorialgrænse paa 13° 10' 00" E.
 - 2) 54° 50' 00" N. 13° 10' 00" E.
 - 3) 54° 50' 00" N. 13° 50' 00" E.
 - 4) 54° 07' 00" N. 14° 25' 00" E.
 - 5) 54° 15' 00" N. 14° 45' 00" E.
 - 6) *Pommerns* Kyst paa 14° 45' 00" E.

2. Omraade B. Grænser: Linien, der forbinder nedennævnte Punkter:

- 1) 55° 19' 00" N. 14° 43' 00" E.
- 2) 55° 19' 00" N. 14° 48' 00" E.
- 3) 54° 48' 00" N. 14° 48' 00" E.
- 4) 54° 48' 00" N. 14° 21' 00" E.
- 5) 54° 58' 00" N. 14° 21' 00" E.

3. Omraade C. Grænser: *Danzig Bugt* S. for 55° 05' 00" N. imellem Meridianerne 18° 00' 00" E. og 20° 00' 00" E.

Detaller. De 3 nævnte Omraader er de *britisk* minerede Dele af *Østersøen*, der ikke indbefatter *svensk* Territorialfarvand.

De søfarendes Opmærksomhed henledes dog paa, at der kan findes andre farlige Omraader, om hvilke der for Tiden ingen Oplysninger haves.

(N. t. M. Nr. 3603. London 1945.)

2292. Sverige S.-Kyst. Skillinge SW. Vrag.

Position. 55° 28' 06" N. 14° 17' 24" E., 500 m SW. for Havnen og 200 m fra Land.

Detaller. Vraget af en Bugserbaad er sunket paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 48/3176. Stookholm 1945.)

2293. Sverige S.-Kyst. Karlskrona Anduvning. Hasslö S. Vrag.*Position.* c. 56° 04',8 N. 15° 28',8 E., paa *Vitbådan*.*Detaller.* Vraget af et Motorsejlskib er sunket paa ovennævnte Plads.

(U. f. s. Nr. 48/3245. Stockholm 1945.)

2294. Sverige. Sejløbet Landsort—Sävösund. Nyt Fyr tændt.*Position.* 58° 47' 18" N. 17° 42' 44" E.*Detaller.* Et nyt Fyr, *Skvallran Fyr*, er tændt paa 1,5 m Grunden, S. for *Skvallran Skær*.Fyret viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9^s. Flammens Højde:

10,5 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. 11,7 m høj

Fyrtaarn, hvidt med sort Bælte, paa graat Fundament i Vandet. Fyret lyser, som følger:

- | | |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 202° til 220°. | 5. Grønt i Pej. fra 344° til 60°. |
| 2. Grønt i — - 220° - 271°. | 6. Hvidt i — - 60° - 80°. |
| 3. Hvidt i — - 271° - 279½°. | 7. Rødt i — - 80° - 116°. |
| 4. Rødt i — - 279½° - 344°. | |

(U. f. s. Nr. 48/3174. Stockholm 1945.)

2295. Sverige. Öregrundsgrepen. Gräsö. Norrboda. Udkigstaarn opført.*Position.* c. 59° 28',6 N. 18° 24',9 E.*Detaller.* Et 15 m højt, tjæret Udkigstaarn af Trægitterværk er opført paa ovennævnte Plads. Taarnet ses tydeligt fra *Öregrundsgrepen*.

(U. f. s. Nr. 48/3170. Stockholm 1945.)

2296. Sverige Bottniske Bugt. Lungösundet. Kabel udlagt.*Positioner.* N.-lige Landingssted: 62° 40' 30" N. 18° 02' 43" E.

S.-lige Landingssted: 62° 40' 08" N. 18° 02' 31" E.

Detaller. Et Stærkstrømskabel er udlagt mellem *Hemsö* og *Lungö*. Kablets Landingssteder er afmærket med Kabelskilte.

Det er forbudt at ankre inden for en Afstand af 150 m fra Kablet.

(U. f. s. Nr. 48/3169. Stockholm 1945.)

2297. (S). Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.*Positioner.* a) c. 65° 32' N. 23° 31' E.

b) c. 65° 19' N. 22° 44' E.

Detaller. Lystønderne a) *Malörens rev* og b) *Farstugrunden* er inddraget for Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 48/3244. Stockholm 1945.)

2298. Tyskland. Lübeck Bugt. Losseplads for Ammunition oprettet.*Positioner.* a) 54° 05' 00" N. 10° 56' 00" E.

b) 54° 05' 00" N. 10° 57' 42" E.

c) 54° 06' 00" N. 10° 57' 42" E.

d) 54° 06' 00" N. 10° 56' 00" E.

Detaller. En Losseplads for Ammunition er oprettet c. 2,7 Sm E. for *Pelzerhaken* i det Omraade, der begrænses af en Linie gennem ovennævnte Punkter a, b, c og d.

(N. t. M. Nr. 3591. London 1945.)

(Se Tillæg.)

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2299. Danmark. Sundet. Kongedyb og Hollænderdyb. Forbud mod Fiskeri ophævet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 1/140 1945 udgaar.*Positioner.* a) *Flakfort*

55° 42',2 N. 12° 44',1 E.

b) *Saltholm* NW.-Hjørne

55° 40',0 N. 12° 45',0 E.

c) *Amager* E.-Kyst

55° 40',0 N. 12° 38',3 E.

d) *Trekroner*

55° 42',2 N. 12° 37',1 E.

e) *Middelgrund* N.-ligste grønne Spidstønde

55° 42',5 N. 12° 40',7 E.

Detaller. Forbudet mod Fiskeri inden for en Linie gennem ovennævnte Punkter er ophævet.

(Marineministeriet, den 13. November 1945.)

2300. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren.**Oplysning om Dybde.***Tidligere E. f. S. Nr. 44/2059 1945.**Position. c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.**Detaller. Ved Opmaalingen den 17. November 1945 af den gravede Rende mellem Gamle-Tolk og Ny-Tolk fandtes Dybden at være 5,9 m i E.-Siden af Renden, 4,2 m i Midten af Renden og 2,3 m i W.-Siden af Renden.***(Se Tillæg.)****III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****2301. Danmark. Kattegat. S.-lige Del. Lushage E. Uren Bund. Advarsel.***Position. c. 55° 46' N. 10° 42' E., c. 2½ Sm E. for Lushage.**Detaller. Paa ovennævnte Plads er paa Havbunden observeret en Del Rester af Wirer, hidrørende fra en Netspærring. Man advares imod at ankre og at fiske i Nærheden af Pladsen.***2302. Danmark. Kattegat. Østre-Flak W. Vraglystønde genudlagt.***Tidligere E. f. S. Nr. 47/2285 1945 udgaar.**Position. c. 56° 58,3 N. 10° 50,6 E.**Detaller. En Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 10^s, er udlagt c. 150 m NE. for Vraget af Dampskibet *Gotfr. Bauerne*.***2303. Skagerrak. Omraade frigivet for Sejlads.***Tidligere E. f. S. Nr. 47/2290, 1945 udgaar.**Positioner. a) 57° 09,5 N. 9° 00,0 E., Jyllands Kyst, c. 1 Sm W. for *Bulbjærg*.**b) 57° 46,5 N. 9° 00,0 E.**c) 58° 15,0 N. 8° 23,0 E., Lillesand.**d) 57° 52,5 N. 11° 42,8 E.**Detaller. Sejlads er frigivet i et Omraade inden for en Linie, der gaar gennem Punkterne a, b og c, langs den *norske* og *svenske* Kyst til Punkt d og derfra til *Skagen*.**Rute 35 ender saaledes i det frigivne Omraade.**(N. C. S. O., den 14. November 1945.)***(Se Tillæg.)****IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****2304. Danmark. Horns Rev. Lys- og Fløjtetønde ombyttet med Fyrskib. Taagesignal oprettet.***Tidligere E. f. S. Nr. 33/1310 1945.**Position. c. 55° 18' 30" N. 6° 27' 30" E.**Detaller. H. R. 1. Lys- og Fløjtetønde, der var udlagt paa ovennævnte Plads, er ombyttet med H. R. 1. Fyrskib, der er rødmalet og har tre Master og en sort Kugle paa forreste Mast.**Fyrskibet viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 14^s.**Flammens Højde: 16,5 m. Synsvidde: 12 Sm.**Taagesignal gives med Nautofon, der udsender Morsebogstaverne *A U* hver 32^s.**En Undervands-Membransender sender Morse-Bogstaverne *A U* hver 32^s.**Kort Nr. 91 og 93.**(N. t. M. [Nr. 44/3361. London 1945.]***2305. Belgien. Fyr ødelagt.***Positioner. Se nedenfor.**Detaller. Nedennævnte Fyr er ødelagt under Krigen og endnu ikke genopført:*

1.	<i>La Panne</i>	Fyr paa	51° 06' 06"	N.	2° 34' 57"	E.	(Rødt, fast Lys).
2.	<i>Nieuport</i>	— —	51° 09' 20"	N.	2° 43' 44"	E.	(Rødt Gruppe-Blink).
3.	—	— —	51° 09' 25"	N.	2° 42' 56"	E.	(Grønt Lys).
4.	—	— —	51° 09' 27"	N.	2° 43' 01"	E.	(Rødt Lys).
5.	—	— —	51° 08' 42"	N.	2° 44' 15"	E.	(Grønt, fast Lys).
6.	—	— —	51° 08' 35"	N.	2° 44' 28"	E.	(Rødt, fast Lys).
7.	<i>Ostende</i>	— —	51° 14' 14"	N.	2° 55' 46"	E.	(Hvidt Et-Blink).
8.	—	— —	51° 14' 22"	N.	2° 54' 58"	E.	(Grønt Lys).
9.	—	— —	51° 14' 25"	N.	2° 55' 05"	E.	(Rødt Lys).
10.	—	— —	51° 14' 18"	N.	2° 55' 17"	E.	(Hvidt, fast Lys).
11.	—	— —	51° 13' 56"	N.	2° 55' 31"	E.	(Rødt, fast Lys).
12.	<i>Blankenberge</i>	— —	51° 18' 46"	N.	3° 06' 49"	E.	(Hvidt Lys med En-Formørkelser).
13.	—	— —	51° 18' 56"	N.	3° 06' 23"	E.	(Grønt Lys).
14.	—	— —	51° 18' 58"	N.	3° 06' 30"	E.	(Rødt Lys).
15.	<i>Zeebrugge</i>	— —	51° 20' 54"	N.	3° 12' 07"	E.	(Molens Yderende).
16.	—	— —	51° 20' 40"	N.	3° 11' 30"	E.	(Grønt, fast Lys).
17.	—	— —	51° 20' 41"	N.	3° 11' 33"	E.	(Grønt, fast Lys).
18.	—	— —	51° 20' 09"	N.	3° 11' 39"	E.	(Rødt, fast Lys).
19.	—	— —	51° 20' 20"	N.	3° 11' 07"	E.	(Rødt, fast Lys).
20.	—	— —	51° 20' 22"	N.	3° 11' 10"	E.	(Rødt, fast Lys).

(B. a. Z. Nr. 239. Brussel 1945.)

2306. Tyskland. Jade. Udkastning af Sprængstoffer.*Position.* Se nedenfor.*Detaller.* Sprængstoffer vil blive udkastet inden for et Omraade, hvor Ankring og Fiskeri er forbudt, og som begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

- a. 53° 54' 30" N. 7° 46' 42" E.
- b. 53° 52' 30" N. 7° 46' 42" E.
- c. 53° 52' 30" N. 7° 36' 30" E.
- d. 53° 54' 30" N. 7° 36' 30" E.

(N. t. M. Nr. 3659. London 1945.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2307. England. Beachy Head SE. Øvelsesplads for Undervandsbaade.***Position.* Se nedenfor.*Detaller.* SE. for *Beachy Head* er oprettet en Øvelsesplads for Undervandsbaade, begrænset af Breddeparallelernerne 50° 35' N. og 50° 30' N. og Meridianerne 0° 30' E. og 0° 43' E.

(N. t. M. Nr. 44/3410. London 1945.)

2308. England. Spithead Anduvning. Vrag fjernet.*Positioner.* c. 50° 42³/₄' N. 1° 00³/₄' W.
c. 50° 41' N. 0° 58¹/₂' W.*Detaller.* Vragene, der var sunket paa ovennævnte to Pladser, er fjernet.

(N. t. M. Nr. 44/3360. London 1945.)

2309. England. Spithead. Oplysning om Vrag.*Position.* *Horse Sand Fort* Fyr: c. 50° 45' 00" N. 1° 04' 15" W.*Detaller.* 1. To Vrag er sunket henholdsvis 0,78 Sm 131° og 0,74 Sm 131° fra ovennævnte Fyr.

2. Vraget, der var sunket c. 0,84 Sm 130° fra ovennævnte Fyr, er fjernet.

(N. t. M. Nr. 44/3394. London 1945.)

2310. England S.-Kyst. Portsmouth Havn Anduvning. Vrag fjernet.*Position.* *War Memorial*: c. 50° 46' 55" N. 1° 05' 40" W.*Position.* c. 0,52 Sm 228° fra *War Memorial*.*Detaller.* De 2 Vrag i Nærheden af sidstnævnte Position er fjernet.

(N. t. M. Nr. 3016. London 1945.)

2311. England. Isle of Wight. Øvelsesplads for Undervandsbaade.

Positioner: a. *Needles Point:* c. 50° 39' 45" N. 1° 35' 05" W.

b. *St. Catherines Point:* c. 50° 34' 30" N. 1° 17' 50" W.

Detaller. SW. for *Isle of Wight* er oprettet en Øvelsesplads for Undervandsbaade, begrænset af en Linie, der fra Position a. gaar 10 Sm i Retning 180°, derefter 11 Sm i Retning 90° og derefter i Retning 0° til Position b.

(N. t. M. Nr. 44/3410. London 1945.)

2312. England. Needles Rock. Vrag afmærket med Lystønde.

Position. *Needles Fyr:* c. 50° 39' 40" N. 1° 35' 25" W.

Detaller. Et Vrag er sunket 0,64 Sm 271° fra ovennævnte Fyr. Dybden over Vraget er 8,2 m. Vraget er afmærket med en grønmalet Lystønde, udlagt 46 m 310° fra Vraget. Lystønden viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blnk hver 10^s.

(N. t. M. Nr. 34/3454. London 1945.)

2313. England. Portland Harbour. Fyr tændt.

Position. „A“ *Head Fyr* paa N.-Enden af *Outer Breakwater:* c. 50° 35' 10" N. 2° 25' 00" W.

Detaller. Et Fyr er tændt i det samme Taarn som ovennævnte Fyr. Det viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 21,3 m. Synsvidde: 9 Sm. Galleriets N.-Side.

(N. t. M. Nr. 44/3376. London 1945.)

2314. England. Plymouth Anduvning. Øvelsesfelter for Undervandsbaade.

1. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Grænserne for *Eddystone* Undervandsbaads-Øvelsesfelt er Breddeparallelernerne 50° 15' N. og 50° 05' N. og Meridianerne 4° 01' W. og 4° 09' W.

2. *Position.* *Rame Head* hvide Blinkfyr: c. 50° 18' 45" N. 4° 13' 20" W.

Detaller. *Whitsand* Undervandsbaads-Øvelsesfelt begrænses af en Linie, der fra ovennævnte Fyr gaar i Retning 238° til Meridianen 4° 30' 00" W. og derfra i Retning 0° til Kysten ved *Downend Point*.

(N. t. M. Nr. 3633. London 1945.)

2315. England. Plymouth Sund Anduvning. Farligt Omraade samt Ankerplads ophævet.

1. *Position.* Fyret paa *Bølgebryderen:* c. 50° 20' 00" N. 4° 09' 30" W.

Detaller. Omraadet, der begrænses som nedenfor angivet, er ikke længere farligt:

Mod S. af en Linie, der c. 1 Sm S. for ovennævnte Fyr gaar fra *Penlee Point* til *Shagstone Baake*, mod N. af Linien, der

1) fra Fyret paa *Bølgebryderen* gaar mod NW. til *Picklecombe Point* og

2) fra *Bølgebryderens* E.-Ende tværs over *East Channel*.

2. *Position.* c. 50° 20' N. 4° 11' W.

Detaller. Ankerpladsen i Nærheden af ovennævnte Position er ophævet.

(N. t. M. Nr. 3655. London 1945.)

2316. England. Kanalen W.-lige Anduvning. Øvelsesfelt for Undervandsbaade.

Position. Se nedenfor.

Detaller. Et Øvelsesfelt for Undervandsbaade er midlertidigt oprettet mellem Breddeparallelernerne 49° 12' 00" N. og 48° 57' 00" N. og Meridianerne 4° 20' 00" W. og 4° 42' 30" W.

(N. t. M. Nr. 3632. London 1945.)

2317. England. Scilly Isles N. Øvelsesfelt for Undervandsbaade.

Position a. c. 50° 33' 00" N. 6° 26' 00" W.

Detaller. Øvelsesfeltet begrænses af en Linie, der fra ovennævnte Position a gaar 15 Sm i Retning 18°, derfra 15 Sm i Retning 288°, derfra 15 Sm i Retning 198° og derfra i Retning 108° til a.

(N. t. M. Nr. 3633. London 1945.)

2318. Skotland. Clyde Floden. Nye Grænser for Ankerplads for Handelsskibe.

Positioner. a. *Rosneath Patch* Baake: c. 55° 58' 30" N. 4° 47' 20" W.

b. *Cloch point Fyr:* c. 55° 56' 30" N. 4° 52' 30" W.

Detaller. Grænserne for Ankerplads for Handelsskibe paa *Clyde* Floden er ændret og er nu, som følger:

Mod Øst. En Linie fra Position a i Retning 0°.

Mod Syd. En Linie, der fra Position a gaar 1 Sm i Retning 244°, derfra 1,35 Sm i Retning 248°, derfra i Retning 272½° til en Position 1,1 Sm 345° fra Position b.

Mod Vest. En Linie, der fra S.-Grænsens W.-lige Endepunkt gaar i Retning 2° indtil Skæring med S.-Grænsen for den forbudte Ankerplads i *Loch Long*.

(N. t. M. Nr. 44/3450. London 1945.)

2319. Irland. Belfast Lough. Vrag afmærket.

Position. Fyret paa N.-Enden af *Bangor pier*: c. 54° 40' 00" N. 5° 40' 10" W.

Detaller. 1. Et Vrag er sunket 1,8 Sm 357° fra ovennævnte Fyr.

2. Følgende Lystønder er udlagt:

a. En grønmalet Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7 s., er udlagt 0,1 Sm 177° fra ovennævnte Vrag.

b. En grønmalet Lystønde er udlagt 140 m 127° fra et Vrag, der ligger c. 3,9 Sm 312° fra ovennævnte Fyr. Lystønden viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10 s.

(N. t. M. Nr. 44/3425. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2320. Island N. og W.-Kyst. Látravík og Raufarhöfn. Radiofyr oprettet.

1. *Position.* *Hornbjarg* Fyr: c. 66° 25' N. 22° 23' W.

Detaller. Ved ovennævnte Fyr ved *Látravík* er oprettet et Radiofyr. Type A 2. Radiofrekvens: 300 kc/s (1000 m). Signalet er:

a. Bogstaverne <i>M G O</i> (— — — — . — — —) o. s. v.	40,0 s.
b. Lang Streg (—————)	10,0 s.
c. Bogstaverne <i>M G O</i> (— — — — . — — —) o. s. v.	42,5 s.
d. Lang Streg (—————)	10,0 s.
e. Bogstaverne <i>M G O</i> (— — — — . — — —), en Gang	2,5 s.
f. Pause	255,0 s.
Periode	360,0 s. (6 m.)

Sendetider.

Usigtbart Vejr: Uafbrudt, naar Sigtbarheden er 2 Sm og derunder.

Klart Vejr: Det 15 m. og 45 m. af hver Time.

Anm. Radiofyret er upaalideligt.

2. *Position.* c. 66° 27' N. 15° 57' W.

Detaller.

Type A 1. Radiofrekvens: 290 kc/s (1034 m). Signalet er:

a. Bogstaverne <i>G X J</i> (— — . — . . — . — — —) o. s. v.	40,0 s.
b. Lang Streg (—————)	10,0 s.
c. Bogstaverne <i>G X J</i> (— — . — . . — . — — —) o. s. v.	42,5 s.
d. Lang Streg (—————)	10,0 s.
e. Bogstaverne <i>G X J</i> (— — . — . . — . — — —), en Gang	2,5 s.
f. Pause	255,0 s.
Periode	360,0 s. (6 m.)

Sendetider.

Usigtbart Vejr: Uafbrudt, naar Sigtbarheden er 2 Sm og derunder.

Klart Vejr: Det 10 m. og 40 m. af hver Time.

Anm. Stationen er midlertidigt lukket.

(N. t. M. Nr. 2998 E. 2999 E og 3658. London 1945.)

2321. Afrika. Casablanca og Fdala Anduvning. Forbudt Omraade for Ankring og Trawlfiskeri.

Positioner. a. *Kap Fdala* Gruppe-Blinkfyr: c. 33° 43' 15" N. 7° 23' 50" W.

b. *Kap Dar el Beida*: c. 33° 36' 45" N. 7° 39' 20" W.

Detaller. I nedennævnte Omraader A og B er Ankring og Trawlfiskeri forbudt.

Omraade A begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

1. 12,05 Sm 63° fra Position a.
2. 7,0 — 318° - 1.

3. 6,5 Sm 274° fra 2.
4. 8,1 — 250° - 3.
5. 8,4 — 233° - 4 og 9,7 Sm 350° fra Position b.
6. 4,2 — 164° - 5.
7. 9,2 — 57° - 6.
8. 5,2 — 125° - 7.
9. 1,7 — 50° - 8.
10. 7,1 — 305° - 9.
11. 5,8 — 73° - 10.
12. 8,2 — 121° - 11 og 7,6 Sm 59° fra Position a.

Fra Punkt 12 følger Grænsen Kysten i NE.-lig Retning indtil Punkt 1.

O m r a d e B begrænses af en Linie gennem følgende Punkter:

13. Position b.
14. 8,3 Sm 320° fra Position b.
15. 5,6 — 204° - Punkt 14.

Fra Punkt 15 gaar Grænsen c. 5,8 Sm 174° til Kysten tæt W. for *Wadi Ulad Jerar* og derfra i NE.-lig Retning langs Kysten til Position b.

(N. t. M. Nr. 44/3438. London 1945.)

2322. Afrika. Sierra Leone Floden Anduvning. Grund.

Position. 8° 32' 30" N. 13° 36' 00" W.

Detaller. En Grund med 10,1 m Vand findes paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 44/3364. London 1945.)

2323. Afrika. Sierra Leone Floden Anduvning. Vrag.

Position. 8° 11¼' N. 14° 14¼' W.

Detaller. Et Vrag, som ikke er farligt for Sejladsen, er sunket paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 44/3404. London 1945.)

2324. Azorerne. Fayal Island SW. Grund.

Position. 38° 13' 45" N. 29° 06' 30" W.

Detaller. En Grund med 18,3 m Vand findes paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 3660. London 1945.)

2325. U. S. A. South Carolina. Charleston Havn. Vrag afmærket.

Position. c. 32° 45' 38" N. 79° 54' 42" W.

Detaller. En rødmalet Lystønde, der viser rødt Hurtigblink, er udlagt som Afmærkning af et Vrag, der er sunket 2492 m 134° fra *St. Michaels* Kirkens Spir.

6 m af en Lossebom rager op over Vandet ved Højvande.

(N. t. M. Nr. 41/4877. Washington 1945.)

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

2326. U. S. A. Florida. Tampa Bugt. Ledefyr forandret.

1. *Position.* Tampa Bugt gravede Rende B. Bagfyr: c. 27° 42' 45" N. 82° 33' 25" W.

Detaller. Fyret viser nu hvidt, fast Lys.

2. *Position.* Hillsboro Bugt gravede Rende C. Bagfyr: c. 27° 55' 15" N. 82° 26' 15" W.

Detaller. Fyret viser nu rødt, fast Lys.

(N. t. M. Nr. 3626. London 1945.)

2327. U. S. A. Louisiana. Mississippi Floden. New Orleans. Vrag afmærket.

Position. New Orleans: c. 29° 57' N. 90° 00' W.

Detaller. En rødmalet Lystønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1^m, er udlagt som Afmærkning af et Vrag, der er sunket 75 m uden for *Old Stuyvesant Wharf No. 11*.

Mindste Dybde over Vraget er 6,7 m.

(N. t. M. Nr. 41/4888. Washington 1945.)

2328. Panama Kanalen. Indsejlingen fra Stillehavet. Lystønde ændret.*Position.* c. 8° 50' 45" N. 79° 33' 50" W.*Detaller.* *Commission Rock* Lystønde er ændret og viser nu rødt Hurtigblink.
(N. t. M. Nr. 41/4899. Washington 1945.)**2329. Vestindien. Jamaica. Grund rapporteret.***Position.* 18° 19' 45" N. 75° 35' 15" W.*Detaller.* En Grund med 37 m Vand er rapporteret paa ovennævnte Plads.
(N. t. M. Nr. 41/4897. Washington 1945.)**2330. Californien. San Francisco Bugt Anduvning. Main Channel. Oplysning om Stationsskib.***Tidligere E. f. S.* Nr. 44/2089 1945.*Position.* c. 37° 44' 54" N. 122° 41' 30" W.*Detaller.* U n d e r s ø g e l s e s s k i b e t, der tidligere var stationeret her, i 33 m Vand, er nu erstattet af et *Coast Guard* Patruljefartøj, som i usigtbart Vejr afgiver Taagesignal: En-Tone hvert 30^s, Tone 2^s, Pause 28^s.

(N. t. M. Nr. 41/4903. Washington 1945.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.**2331. Italien W.-Kyst. Isola d'Ischia. Fyr forandret.***Position.* *Punta Imperatore:* c. 40° 42' 40" N. 13° 51' 10" E.*Detaller.* Fyret paa *Punta Imperatore*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15^s, Flammens Højde: 163 m, har nu en Synsvidde af 30 Sm.

(N. t. M. Nr. 44/3433. London 1945.)

2332. Sardinien. Cagliari Bugt. Vrag.*Position.* *Vecchio Molo di Levante Fyr:* c. 39° 12' 20" N. 9° 06' 35" E.*Detaller:* a) 0,322 Sm 45° og
b) 0,375 Sm 301° fra ovennævnte Fyr findes 2 Vrag, der rager op over Vandet.

(N. t. M. Nr. 3621. London 1945.)

2333. (T). Malta. Fyr midlertidigt tændt.*Positioner.* a. 35° 50' 20" N. 14° 33' 28" E.

b. 35° 52' 10" N. 14° 34' 07" E.

c. 35° 53' 49" N. 14° 30' 53" E.

d. 35° 55' 40" N. 14° 28' 15" E.

e. 35° 59' 38" N. 14° 21' 56" E.

f. 35° 51' 17" N. 14° 22' 34" E.

Detaller. Fyrene, der midlertidigt er tændt paa ovennævnte Pladser, har følgende Karakter:a. Hvidt Et-Blink hver 10^s. Synsvidde: 10 Sm.b. Hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20^s. Synsvidde: 10 Sm.c. Hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20^s. Synsvidde: 10 Sm. Fyret vises kun efter Anmodning.d. Hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 20^s. Synsvidde: 10 Sm.e. Hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10^s. Synsvidde: 10 Sm.f. Hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver 20^s. Synsvidde: 10 Sm.

(N. t. M. Nr. 3634. London 1945.)

2334. Adriaterhavet. E.-Kyst. Istrien Fyr forandret.*Positioner.* a. *Santa Eufemia* Pynt: 45° 05' 05" N. 13° 37' 50" E.b. *San Giovanni di Pelago:* 45° 02' 30" E. 13° 36' 50" E.*Detaller.* a. *Santa Eufemia Point* Fyr viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15^s. Flammens Højde: 18,9 m. Synsvidde: 11 Sm.b. *San Giovanni di Pelago* Fyr viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 14^s. Flammens Højde: 22,8. Synsvidde: 14 Sm.

(N. t. M. Nr. 44/3434. London 1945.)

2335. Grækenland. Saloniki Bugt. Fyr tændt.

Position. Kap Kara Radiomast: c. 40° 30' 15" N. 22° 50' 20" E.

Detaller. Et Fyr er tændt 0,48 Sm 240° fra ovennævnte Radiomast. Fyret viser hvidt og rødt Et-Blink hver 6^s. Synsvide: 10 Sm. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejll fra 344° til 30°. Hvidt i Pejll fra 30° til 244°.

(N. t. M. Nr. 44/3436. London 1945.)

2336. Ægæiske Hav. Alexandroupolis Rød Anduvning. Vrag.

Position. Alexandroupolis Fyr: c. 40° 49' 25" N. 25° 53' 30" E.

Detaller. 2,8 Sm 172° fra ovennævnte Fyr findes et Vrag.

(N. t. M. Nr. 3622. London 1945.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**2337. Singapore W.-lige Indsejling. Oplysning om Dybde og Vrag.**

Position. Fyrbaake No. 6: c. 1° 15' 20" N. 103° 45' 35" E.

Detaller. 1. 2,85 Sm 110° fra ovennævnte Fyrbaake findes en Grund med 14,6 m Vand, der er afmærket med en grøn Bøje, udlagt tæt N. for Grunden.

2. a) 2,3 Sm 126½° fra ovennævnte Fyrbaake og
- b) 140 m 217° fra a) findes Vrag.

(N. t. M. Nr. 3592. London 1945.)

2338. Ostindiske Øer. Halmahera. Katharine Island (Yiw) NE. Rev rapporteret.

Position. Katharine Island (Yiw) Fyr: c. 0° 43' 30" N. 129° 07' 50" E.

Detaller. Et undersøisk Rev, c. 0,7 Sm i Diameter, er rapporteret 13,5 Sm 57½° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 44/3366. London 1945.)

2339. Siam Bugt. Monam Chao Bhaya. Vrag.

Position. Fort Suasonleb: c. 13° 36' 20" N. 100° 35' 55" E.

Detaller: a) 0,32 Sm 195°,
b) 3,55 Sm 294½° og
c) 3,96 Sm 298° fra ovennævnte Forts Flagstang findes Vrag, farlige for Sejladsen.

(N. t. M. Nr. 3673. London 1945.)

2340. Filippinerne. Leyte Gulf. San Pedro Bugt. Dybder forandret.

Position. Marikitdakit Island Fyr: c. 11° 04' 25" N. 125° 09' 10" E.

Detaller. Paa nedenstaaende Pladser er Dybderne nu, som følger:

- | | | | | |
|----|---------|--------|--------------------|-----------|
| a. | 4,85 Sm | 269° | fra ovennævnte Fyr | 11,0 m. |
| b. | 4,6 | — 272° | — | — 11,9 m. |
| c. | 14,9 | — 198° | — | — 12,8 m. |

(N. t. M. Nr. 44/3358. London 1945.)

2341. Sibirien. Tartar Stræde. Grund rapporteret.

Position. Trigonometrisk Station paa Kap Lazareva: c. 52° 14' 00" N. 141° 31' 10" E.

Detaller. 1,8 Sm 73° fra ovennævnte trigonometriske Station findes en Grund med 4,9 m Vand. Grunden er endnu ikke nøjere undersøgt.

(N. t. M. Nr. 3674. London 1945.)

2342. Australien. Queensland og W.-Australien. Øvelsesfelter for Undervandsbaade.

1. *Position.* Se nedenfor.

Detaller. Udfor Cape Moreton er oprettet et Øvelsesfelt for Undervandsbaade, begrænset af Linier gennem følgende Punkter:

- a. 26° 00' S. 154° 16' E.
- b. 26° 00' S. 154° 36' E.
- c. 26° 50' S. 154° 16' E.
- d. 26° 50' S. 154° 36' E.

2. *Position.* Udfor *Fremantle* er oprettet Øvelsesfelter for Undervandsbaade, begrænset af Linier gennem følgende Punkter:

- I. a. $31^{\circ} 42' S. 115^{\circ} 00' E.$
- b. $31^{\circ} 51' S. 115^{\circ} 10' E.$
- c. $31^{\circ} 51' S. 115^{\circ} 23' E.$
- d. $31^{\circ} 36' S. 115^{\circ} 11' E.$
- II. a. $31^{\circ} 51' S. 115^{\circ} 23' E.$
- b. $31^{\circ} 46' S. 115^{\circ} 30' E.$
- c. $31^{\circ} 31' S. 115^{\circ} 18' E.$
- d. $31^{\circ} 36' S. 115^{\circ} 11' E.$
- III. a. $32^{\circ} 03' S. 115^{\circ} 26' E.$
- b. $32^{\circ} 13' S. 115^{\circ} 10' E.$
- c. $32^{\circ} 13' S. 115^{\circ} 26' E.$
- d. $32^{\circ} 03' S. 115^{\circ} 10' E.$

(N. t. M. Nr. 3635. London 1945.)

2343. Australien. Torres Strait. Prince of Wales Channel Anduvning. Dybder forandrede.

Positioner. A. *Goods Island* Fyr: c. $10^{\circ} 34' 00'' S. 142^{\circ} 09' 00'' E.$
 B. Midten af *White Rocks* sydligste Klippe: c. $10^{\circ} 28' 20'' S. 142^{\circ} 02' 25'' E.$
 C. *Booby Island* Fyr: c. $10^{\circ} 36' 20'' S. 141^{\circ} 54' 35'' E.$

Detaller. Paa nedennævnte Pladser er Dybderne nu, som følger:

- | | | | | |
|----|---------|--------------------------|--------------------------|-------------------|
| a. | 1,75 Sm | $310\frac{1}{2}^{\circ}$ | fra Position A | 4,6 m. |
| b. | 2,58 | — | $311\frac{1}{2}^{\circ}$ | - - - A 4,9 m. |
| c. | 0,47 | — | 121° | - - - B Skær. |
| d. | 0,38 | — | 214° | - - - B 3,1 m. |
| e. | 0,19 | — | 214° | - - - B |
| f. | 0,30 | — | 160° | - - - B } 11,0 m. |
| g. | 0,23 | — | 121° | - - - B } |
| h. | 3,7 | — | 6° | - - - C 3,1 m. |

(N. t. M. Nr. 44/3414. London 1945.)

2344. Australien. Queensland. Great Sandy Strait. Tilsanding.

Position. $25^{\circ} 20' 18'' S. 153^{\circ} 02' 25'' E.$

Detaller. Sejllobet imellem *Little Woody Island* og *Great Sandy Island* rapporteres at være tilsandet i betydelig Grad og kan derfor kun benyttes af smaa Fartøjer med Lokalkendskab.

(N. t. M. Nr. 3676. London 1945.)

2345. Australien. Victoria. Rivoli Bugt W. Grund rapporteret.

Position. $37^{\circ} 39' 15'' S. 139^{\circ} 34' 39'' E.$

Detaller. En Grund med 16,4 m Vand, *John Davey Grund*, er rapporteret paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 44/3446. London 1945.)

2346. New Guinea N.-Kyst. Humboldt Baai. Grunde rapporteret.

Positioner. a. $2^{\circ} 26' 00'' S. 140^{\circ} 46' 30'' E.$

 b. $2^{\circ} 27' 12'' S. 140^{\circ} 46' 54'' E.$

Detaller. N. for *Humboldt Baai* er paa ovennævnte Plads rapporteret to Grunde med henholdsvis a) 7,6 m og b) 18,3 m Dybde.

(N. t. M. Nr. 44/3445. London 1945.)

2347. Stillehavet S. Bismarck Archipelag. New Britain. Henry Reid Bugt. Oplysning om Rev.

Position. *Brown Island* NE.-Pynt: $5^{\circ} 01' 37'' S. 151^{\circ} 59' 02'' E.$

Detaller. I. Et 0,1 Sm bredt Rev strækker sig mellem Pladserne: 0,3 Sm 180° og 0,3 Sm 159° fra ovennævnte Position.

II. Revet, som er rapporteret at strække sig c. 0,45 Sm i SE.-lig Retning fra Punktet $0,3$ Sm 180° fra *Brown Island* NE.-Pynt, eksisterer ikke.

(N. t. M. Nr. 44/3399. London 1945.)

2348. New Britain. Blanche Bay. Oplysning om Vrag.*Position.* *Matupi Island Fyr:* c. 4° 14' 50" S. 152° 12' 30" E. .*Detaller.* 1. 1,46 Sm 285° fra ovennævnte Fyr findes et Vrag, der er afmærket med 1 Spidstønde, udlagt tæt N. for Vraget.

2. 1 Spidstønde er udlagt 2,43 Sm 105° fra ovennævnte Fyr.

(N. t. M. Nr. 3605. London 1945.)

2349. Stillehavet S. Salomon Øer. Treasury Island W. Grund rapporteret.*Position.* c. 7° 33' S. 154° 42' E.*Detaller.* En Grund er rapporteret paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 44/3380. London 1945.)

2350. Stillehavet S. Fiji Øerne. Pandora Banke E. Grund rapporteret.*Position.* 12° 20' 00" S. 172° 50' 00" E.*Detaller.* En Grund af 3 Sømil Bredde er rapporteret paa ovennævnte Plads.

(N. t. M. Nr. 3636. London 1945.)

2351. Stillehavet S. Fiji Øerne. Louisa Banke. Oplysning om Dybde.*Position.* c. 11° 47' S. 176° 23' E.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads er Dybden 31,1 m.

(N. t. M. Nr. 3637. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korta eller
Bogs Nr.*England:*

T Supplement No. 9 til North Sea Pilot, Part I, rettet til 23/8 1945.

N Australia Pilot, Vol. II, 1944.

Sverige:

N Svensk Lots, del II, 1945.

(Se Tillæg.)

Tillæg.**I. Østersøen.****2352. Danmark. Keldsnor Fyr SE. t. S. † Vrag.***Position.* c. 54° 36',3 N. 10° 51',3 E., c. 9 Sm 148° fra Keldsnor Fyr.*Detaller.* Vraget af hollandsk Dampers *Ampell* rapporteres at være sunket i 22—23 m Vand paa ovennævnte Plads. Formasten rager c. 7 Sm op over Vandet. †Agten for Vraget, der ligger paa Kurs 30°, er udlagt 2 Bøjer.**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2353. Danmark. Sundet S-lige Del. Stevns Fyr NNE. Vrag.***Position.* c. 55° 21',7 N. 12° 29',8 E., c. 4½ Sm 17° fra Stevns Fyr.*Detaller.* Et Vrag, af hvilket 2 Mastestumper rager c. 1 m op over Vandet, rapporteres paa ovennævnte Plads.

- 2354. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Vandstandsbræt forsvundet.**
Position. 55° 07' (21") N. 12° 15' (06") E.
Detaller. Vandstandsbrættet ved S.-Siden af N.-lige Indløb til *Bøgestrøm* er forsvundet.
 Et nyt Bræt vil snarest blive opsat.
- 2355. Danmark. Store-Bælt. Langelandsbælt. Spodsbjærg E. t. S. Vraglystønde inddraget.**
Tidligere E. f. S. Nr. 47/2230 1945.
Position. 54° 55' 37" N. 10° 52' 49" E., c. 1,5 Sm 106° fra *Spodsbjærg* Havn.
Detaller. Vraglystønden, der var udlagt ved Vraget af Dampskibet *Listo* paa ovennævnte Plads, er inddraget.
Kort Nr. 142, 140 og 185.

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2356. (T). Danmark. Kattegat. Vejro Flak E. Sømærke forsvundet.**
Position. c. 55° 58',5 N. 10° 48',0 E.
Detaller. *Flensborg Grund* røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost er forsvundet.
- 2357. Danmark. Kattegat. Gerrild Bro. Fyr atter tændt.**
Tidligere E. f. S. Nr. 47/2283 1945 udgaar.
Position. c. 56° 32' N. 10° 48' E.
Detaller. Fyret paa Yderenden af *Gerrild* Bro er atter tændt.
- 2358. (T). Danmark. Kattegat. Skagens Havn Indsejling. Dybde midlertidigt aftaget.**
Tidligere E. f. S. Nr. 39/1724 1945 udgaar.
Position. c. 57° 43' N. 10° 36' E.
Detaller. Dybden i Midten af Indsejlingen til *Skagens* Havn er midlertidigt aftaget til 2,8 m.
- 2359. Danmark. Limfjorden E.-lige Indløb. Hals Barre Klokketønde atter i Orden.**
Tidligere E. f. S. Nr. 47/2289 1945 udgaar.
Position. c. 56° 57',6 N. 10° 23',3 E.
Detaller. *Hals Barre* Klokketønde, der havde mistet Topbetegnelsen, er atter i Orden.
- 2360. Danmark. Limfjorden. Ledefyr atter tændt.**
Tidligere E. f. S. Nr. 2/241 1945 udgaar.
Position. *Tyborøn Kanal* Forfyr: c. 56° 43',2 N. 8° 14',2 E.
Detaller. *Tyborøn Kanal* Ledefyr er atter tændt og i Orden.

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2361. Danmark. Oplysning om Afmagnetiseringsanlæg ved Lynetten, København.**
Tidligere E. f. S. Nr. 34/1432 1945.
Position. *Lynettebø:* c. 55° 41',9 N. 12° 37',0 E.
Detaller. Afmagnetiseringsanlægget ved *Lynetten* er dagligt aabent Kl. 0800—1600.

DANSK SØFARTS TIDENDE


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



... og
Pilsner
det er
HOF



Tegn Deres
Forsikringer
i
SKANDINAVIA
Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316



JAN M. LYNGBY
INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. JANBY •



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner
damp- og elektrisk drevne

=====
Fødevandsforvarmere
Fødevandsfiltre
Evaporatorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. I Frihavnen en Dybde af 7,5-9,5 m. Ved Langelinnekajen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge oordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygge Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 3,3 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Tegholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5-7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnssiden 5,6-7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m.: 15 Øre pr. Ton af Netto-Registrertonnagen + 13 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 Bujer. Pæle eller ved andet Skibs Yderstide. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforbrugsdeheder o. s. v., Ind- og Udtægning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Agiften er midlertidigt forhøjet med 25 pct.

Modereret Fartøjsafgift: for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m.

Fritaget for alle Afgifter: er Fartøjer, som alene anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Skibets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforbrugsdeheder, 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. Lodsøge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaaende og den Distance, der lodsos og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Losning og Ladning. I Frihavnen besørger 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 Bæreevne 15,000 Tons, Ophalingsbeddinge, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhus til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatiske Kornloseapparater, 3 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 35 Tons samt 3 private, faste Kraner (Burmester & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 3 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornloseapparater og moderne Frysere, 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 Flskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodsøge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Flskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinge for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

FAABORG

Indsejllingsløbet: 6,6 m. I Yderhavnen 6,9 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 800 R.T. 12 Kr., over 800 — 20 Kr. Sejlskibe 20-60 T. 3 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. 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 9,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. Havneafgift pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1941. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 95,7 Meters Længde, 3 Flydedokker med indtil 8000 Tons Bæreevne. Kran løftende 25 Tons. Flere Træslibværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,5 til 7,8 m. Havneafgift (pr. N.R.T.) er for udenbys, maskindrevne Fartøjer: 25 Øre for Indg. og 25 Øre for Udg., for alle andre udenbys Fartøjer: 20 Øre for Indg. og 20 Øre for Udg. Reducerede Afgifter for reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt proviantrende Skibe er fri. Lodsor ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift: 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. Vand: i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 3 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 3 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 besejles 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. 3 faste Kraner med henholdsvis 5 og 15 T. Løfteevne, 3 bevægelige Stykgodskraner med henholdsvis 1½ og 2½ T. Løfteevne samt 4 private Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer. Træslibbyggeri 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. Farvandet stærkt belyst. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælnekruer 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her bjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lodsøge, naar Lods ikke benyttes; ellers moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra Havnen 5 m. Syd fra 5,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 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 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. Træslibbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedic. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B.T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 46

FREDAG 30. NOVEMBER 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØFARTSKONFERENCEN

Den internationale Søfarts-Konference i København har lige fra Starten været præget af Bestræbelserne for at tilendebringe Forhandlingerne inden Udgangen af Maanedén. Og skønt Tiden er knap og Programmet meget omfattende, er der adskilligt, der tyder paa, at det vil lykkes — ganske vist paa Bekostning af hyppige Overtrædelser af de staaende Forhandlingsregler og lovbestemte Frister m. m.

De første endelige Resultater af det intensive Arbejde begynder nu at vise sig, idet tre af de nedsatte Udvalg i Mandags paa et Plenarmøde forelagde Resultaterne af deres Arbejde og fik dem vedtaget af den samlede Konference. Det var Udvalgene om Socialforsikring, om Kosthold og Kokkeuddannelse og om Ferie med Løn.

Socialforsikring og Pensionering

Den amerikanske Regerings-Delegerede, Kongresmedlem Henry M. Jackson fra Staten Washington, forelagde to Konventions-Udkast og en »Anbefaling« fra Socialforsikrings-Udvalget:

— Det har, sagde han, tidligere været en Pligt for Rederne at sørge for syge Søfolk, men den Konvention, der blev vedtaget herom i 1936, blev kun ratificeret af tre Lande. Det er vigtigere at udarbejde en Konvention, der kan ventes ratificeret, end en Ideal-Konvention, som aldrig træder i Kraft. I Udvalget er vi for første Gang naaet frem til Enighed om, at der som Minimum skal ydes syge eller tilskadekomne Søfolk Hospitalsbehandling og Hyre i indtil 12 Uger. Vi er ogsaa enedes om at foreslaa Pensionering ved 55 eller 60 Aars Alderen. Den paagældende Artikel i Konventionsudkastet lyder:

»Den Søfarende, som har fuldendt en foreskrevne Periode af Tjeneste til Søs, skal, naar han naar en Alder af 55 (60) Aar, have Ret til en Pension, som mindst svarer til 1½ (2) pCt. af den Løn, paa Basis af hvilken han har ydet sit Bidrag for hvert Aar af sin Tjeneste til Søs«.

I Konventionsudkastet sikres der udenlandske Søfolk paa lige Fod med Arbejdere i Land Ligestilling med de i Landet hjemmehørende Arbejdere uden Hensyn til Race eller Nation. Og denne Ligestilling gælder alle Arter af social Forsikring undtagen Pensionering. Vore Forslag er derfor nedfældet i eet Konventions-Udkast angaaende Søfolks almindelige Socialforsikring, eet Konventions-Udkast angaaende deres Pensionering og en »Anbefaling« til Regeringerne om at afslutte Gensidigheds-Overenskomster vedrørende den socialforsikringsmæssige Behandling af hinandens Søfolk ombord i Medkontrahentens Skibe.

Efter en Gennemgang af de enkelte Artikler vedtoges Konventions-Udkastet om Socialforsikring med 30 Stemmer mod 3 og Udkastet om Pensionering med 37 Stemmer mod 7, idet 6 Delegerede afholdt sig fra at stemme. »Anbefalingen« blev vedtaget enstemmigt med 47 Stemmer.

Kostholdet ombord

Ogsaa Udvalget om Kostholdet ombord forelagde to Konventions-Udkast, hvoraf det første angik Indkøb, Opbevaring og Tilberedning af Proviant, mens det an-

det indeholdt Regler for Kokkenes Uddannelse og Certificat-Prøver.

Udkastene var i Udvalget vedtaget med henholdsvis 9 og 10 Stemmer mod 6. Modstanden kom fra Rederne, som mente, at der paa dette Omraade endnu ikke forelaa saa omfattende Erfaringer, at de kunde danne Basis for en international Regulering.

Konventions-Udkastenes Tekst er holdt i stor Almindelighed og indeholder saaledes ingen præcise Bestemmelser for Kabysens Indretning, Størrelse eller Udstyr. De to Udkast gav kun Anledning til faa Bemærkninger og vedtoges enstemmigt med 45 Stemmer.

Ferie med Løn

Konventions-Udkastet angaaende Ferie med Løn blev forelagt af den franske Regerings-Delegerede, M. le Capon. Det indeholder i Hovedsagen de samme Bestemmelser som Konventionen af 1936, nemlig en aarlig Ferie paa 18 Arbejdsdage for Skibsførere, Officerer og Radiotelegrafister og 12 Arbejdsdage for det menige Mandskab. Men mens 1936-Konventionen foreskriver et Aars uafbrudt Tjeneste som Vilkaar for Ferieret, foreslaas nu henholdsvis halvanden og een Arbejdsdags Ferie for hver fulde Maanedes Tjeneste. Mr. Rich. Snedden stillede Forslag om at vende tilbage til den ældre Bestemmelse, der vilde være i bedre Overensstemmelse med Praksis i andre Erhverv, men hans Ændringsforslag blev nedstemt med 27 Stemmer mod 12 og Paragrafen i Udvalgets Affattelse vedtaget med 25 Stemmer mod 8, mens 3 afholdt sig fra at stemme. Det samlede Konventionsudkast blev derefter vedtaget med 35 Stemmer mod 9.

Boligforhold ombord

Ogsaa andre Udvalg har endt deres Arbejde men endnu ikke forelagt Plenarforsamlingen Resultaterne heraf. Det gælder saaledes Udvalget angaaende Boligforhold om Bord, der enstemmigt har godkendt et Konventionsudkast. Naar Konventionen en Gang bliver vedtaget og ratificeret og dens enkelte Bestemmelser gennemført, vil det bevirke, at Mandskaberne i de forskellige Landes Handelsflaader kommer til at bo under Forhold, som nogenlunde svarer til dem, de fleste danske Redere frivilligt har indført i deres Skibe. I enkelte Henseender vil der endog blive Tale om yderligere Forbedringer.

Farvede Søfolks Hyre

I Spørgsmaalet om farvede Søfolks Hyre, der har været saa hedt diskuteret, lykkedes det Udvalget for Hyre, Arbejdstid og Bemanding at naa frem til et Kompromis.

Det bygger paa den Omstændighed, at der sædvanligvis skal tre eller fire farvede Folk til at udføre det samme Arbejde, som normalt præsteres af to britiske eller skandinaviske Søfolk. Rederne ønskede kun at kunne benytte hvide eller farvede Søfolk efter Behag, uden at det ene skulde være dyrere end det andet, og de Søfarende havde, som nævnt, det samme Formaal. Man enedes derfor om at udforme en Bestemmelse, hvorefter det samlede Hyrebudget skal være det samme. Hvis et Skib f. Eks. sejler ud fra europæisk Havn med 30 hvide Søfolk, der gaar i Land i Indien og erstattes med 40 Indere, saa skal disses Hyre nedsættes proportionalt og yderligere nedsættes med et Beløb, der svarer til den øgede Udgift til Kosthold.

Fortættets Side 378.

DEN ENGELSKE TRAMPFARTS PROBLEMER

De mangeartede Problemer, som den engelske Trampfart har at kæmpe med i denne Tid, var Hovedtemaet i en stor og vægtig Tale, som Sir Philip Haldin holdt fornylig, da han forlod Formandsposten i The Chamber of Shippings Deep Sea Tramp Section, som han havde beklædt i fire Aar.

Sir Philip begyndte med at kaste et Tilbageblik over den engelske Trampfarts Kaar i de sidste seks Aar og oplyste, at det britiske Imperium mistede ialt 571 Trampskibe af de 750, der stod til Raadighed før Krigen, et Tab, der selvsagt stillede Rederne overfor en overordentlig vanskelig Genopbygningsopgave.

De havde maattet se deres Fortjeneste skaaret ned til det nødtørftigste Minimum, mens samtidig alle Byggeomkostninger steg $2\frac{1}{2}$ Gang op til saa store Højder, at Krigsskadeerstatningerne afgjort ikke var tilstrækkelige til at dække Erstatningsbygningerne, hvortil yderligere kom det altoverskyggende Problem vestfra: den vældige Trampskibstonnage i de Forenede Stater.

Om Krigstabene oplyste Sir Philip, at 75 pCt. af Englands Førkrigs Tramptonnage var blevet sænket under Krigen. Ved Krigsudbruddet i 1939 raadede Imperiet over 750 oceangaaende Trampbaade. Af disse var 179 blevet sænkede ved Udgangen af 1940, i 1941 forøgedes Tabet med 155, i 1942 med 151 og i 1943 med 60. Der var Perioder, hvor man praktisk talt mistede et Skib om Dagen, og først ved Foraarstid 1943 kunde man begynde at mærke en kendelig Lettelse i den saa alvorlige Situation, selvom yderligere 26 Skibe blev sænkede, inden Krigen sluttede.

»Gennem hele Krigen har Trampflaaden udgjort en integrerende Del af Landets Krigsmaskine,« erklærede Sir Philip. »Straks fra Begyndelsen af 1940 blev alle Skibene rekvireret af Regeringen, og selvom langt de fleste af Rederne fik Lov til fortsat at lede deres egne Skibe, blev alle Fragtrater nøje kontrollerede, og der levnedes kun Rederne 10 pCt. Fortjeneste, nemlig 5 pCt. til Forrentning og 5 pCt. til Afskrivning, udover de rene Driftsudgifter.

Da Driftsudgifterne imidlertid paa Grund af Forhold, som Rederne ikke selv var Herrer over, stadig steg, maatte The tramp negotiation committee ustandseligt revidere de af Regeringen betalte Lejerater for at sikre sig, at alle Driftsudgifterne nu ogsaa blev betalt af Regeringen.

»Der var Tider, særlig i 1942 og 1943, hvor man tvivlede om, at Komiteens Anstrengelser vilde krones med Held. En Undersøgelse foretaget af Ministry of War Transport af en Række Tramprederiers Forhold viste, at disse i 1943 maatte tage op af deres Forrentningsmargin for at kunne dække Forskellen mellem Driftsudgifterne og de tilladte Rater.

Raterne for 1944 og 1945 havde dog svaret betydeligt bedre til Udgifterne, og alt ialt maatte man med Henblik paa den samlede Krigsperiode erkende, at de af Regeringen fastsatte Rater i alt væsentlig havde været nogenlunde rimelige.

Dette betød dog ikke, at Krigstiden ikke havde betydet et alvorligt Tilbageslag for Rederne. Saaledes var de tilladte 5 pCt. Afskrivninger lavere end de Afskrivningsprocenter, som var tilladt under Krigen, og det til Trods for, at Skibene havde lidt overordentlig meget under den meget krævende Tjeneste, saa de sikkert nu havde undergaaet en Værdiforringelse langt ud over de tilladte Afskrivninger.

Den øjeblikkelige Stilling var altsaa den, at Rederne havde maattet se deres Fortjeneste skaaret ned til et Minimum — de havde faaet sænket $\frac{3}{4}$ af deres Skibe og stod nu overfor den meget krævende Opgave at skulle give den resterende Del af Skibene et altfor længe opsat og sikkert haardt tiltrængt Eftersyn.

Tabene var ganske vist i nogen Grad blevet opvejet dels ved private Nybygninger og dels gennem

Køb af Tonnage, bygget for Regeringens Regning, samtidig ved at de nye Skibe gennemgaaende var større end de gamle, men Sir Philip regnede alligevel med, at der i Dag fandtes 400 færre privatejede Trampbaade i England, end der gjorde i 1939, hvortil kom, at mange af de forhaandenværende Skibe nu var blevet 6 Aar ældre og stærkt nærmede sig Ophugningsmodenheden.

»Dette,« fortsatte Sir Philip, »bringer mig frem til det vanskelige og komplicerede Spørgsmaal om det kommende Erstatningsbyggeri, som ligger foran os. Hele dette Spørgsmaal er behersket af den ukendte Faktor, der hedder: Hvorledes vil Amerika disponere over sin Tonnage, men inden jeg forsøger at komme nærmere ind herpaa, vil jeg tale lidt om Genopbygningens økonomiske Perspektiver.«

»Byggeomkostningerne er steget rivende under Krigen. Allerede i 1940 laa de 40 pCt. over Priserne i 1937 for derpaa at stige Aar efter Aar, til de ved Afslutningen af Krigen i Europa laa $2\frac{1}{2}$ Gang over Priserne før Krigen, og der er stadig ingen Tegn til, at de vil falde — tværtimod.«

»Krigsforsikringsplanen regnede med Erstatninger, der gennemsnitligt svarede til Skibenes Førkrigspris plus et Beløb, der varierede for de forskellige Skibe, men som i Realiteten svarede til en Stigning paa 25 pCt. Krigsskadeerstatningerne har derfor i det store og hele været ganske utilstrækkelige til med det nuværende Prisniveau at betale Nybygningerne, der skulde træde i Stedet for de sænkede Skibe.«

»Set fra en Trampreders Synspunkt er Usikkerheden om, hvordan man skal disponere over den til Raadighed staaende Tonnage et af de mest delikate Spørgsmaal i Dag, og før denne Usikkerhed er fjernet, er der næppe Udsigt til, at nogen Reder vil gaa ind for et omfattende Nybygningsprogram.

Under Krigen blev der udarbejdet en Plan for Afhændelsen af Regeringens Skibe. Denne Plan staaer nu imidlertid foran sin Ophævelse, og til den Tid vil Regeringen antagelig besidde en Flaade paa over 100 Skibe bygget for dens Regning og som ikke overgaaer til private Redere. Hertil maa saa yderligere lægges en Del Andenhaandsskibe indført til England under Krigen.

Til disse mange Regeringsskibe kommer saa en Del amerikanske Trampbaade overladt os efter »lend-and-lease-Loven« og, overskyggende alt andet, de Forenede Staters uhyre store Trampflaade. Hvad den britiske Trampreder først og fremmest ønsker at faa at vide saa hurtigt som muligt er, hvad der skal ske med al den Tonnage. Før det Spørgsmaal er besvaret, er det umuligt at lægge nogen fast Plan for Fremtiden.«

»Imidlertid er Dagen, hvor Skibene altesammen bliver givet fri, indenfor Synsvidde. Vi kender alle den Plan, Regeringen har fremsat som en Slags Generalprøve paa en almindelig Tilbagevenden til Førkrigens Tilstande. Vi hilser alle den Plan velkommen og ser med Forhaabninger hen til det Tidspunkt, hvor vi kan vende tilbage til fri Skibsfart, men vi har stedse søgt at sikre os, at Skibene ikke blev leveret tilbage til os, før der var Mulighed for at kunne beskæftige dem.«

Sir Philip sluttede med at opsummere de Problemer, der maatte ligge de britiske Trampredere stærkest paa Sinde i Dag. »Der er tre Hovedspørgsmaal vi har foran os i Dag,« sagde han. »Det første, Problemet om Overskudstonnagen og Genopbygningen af den britiske Trampflaade, har jeg allerede berørt. Det andet store Problem, er, forudsat at man finder en Løsning paa det første, og at Handelen finder tilbage til et sundt og rimeligt Leje, at genrejse Flaaden til fuld Konkurrencedygtighed — her maa vi særlig holde os Flaadens af Krigen foraarsagede Forældelse for Øje. Det tredje Problem er endelig at finde en tilfredsstillende Maade til at sikre vore Skibe fuld Beskæftigelse.

Ugens Fragtberetning.

Der er stadig kun faa Nyheder fra Fragtmarkerne. Tendensen i Retning af bedre Tonnagetilgang til Transporten af civile Konsumvarer og Raastoffer fortsættes i jævnt Tempo, selv om det dog stadig er saaledes, at ikke alle Anmodninger om Tonnagetildeling kan opfyldes af UMA. Om Grunden hertil nu er den, at der faktisk mangler Tonnage, eller om Aarsagen skal søges i det Forhold, at UMA-Institutionen faktisk er saa uhaandterligt et Instrument, at noget maa glippe paa et eller andet Punkt, er det ikke let at blive klog paa, men det er i denne Forbindelse ikke uden Interesse at lægge Mærke til, hvad en af de Amerikanere, der deltager i Søfartskonferencen, nylig udtalte i et Interview med en dansk Avis. Han behandler deri Verdens Tonnagesituation og kommer til det Resultat, at det utvivlsomt vil være nødvendigt, naar UMA-Kontrollen ophører, at der foretages noget i den ene eller anden Retning for at begrænse Følgerne af den ventede Konkurrence, og peger paa, at Staterne som Verdens største Søfartsnation med en Tonnage paa ca. 55 Mill. Tons dw., er indstillet paa at yde et Bidrag hertil ved bl. a. dels at ophugge en Del af de under Krigen byggede Skibe og dels oplægge et betydeligt Antal af deres Tonnage.

Om de enkelte Markeder foreligger der kun spredte Beretninger. Paa de oversøiske Markeder har der været livlig Forretning i forskellige Varer fra Nordstaterne og Canada til forskellige europæiske Destinationer, ligesom der ogsaa gøres ikke saa faa Forretninger i Sukkerfarten fra Cuba til UK./Cont. — I interamerikansk Fart bemærkes stadig betydelig Aktivitet i Kulfarten fra Hampton Roads til Vestindien og Sydamerika, ligesom ogsaa Farten fra Cuba med Sukker til Golfen og Northern Range har faaet tilføjet adskillige Skibe. Endvidere kan nævnes Hørfra Buenos Aires til New York og forskellige Malm-

ladninger fra Brasilien til Northern Range. Af nye Rater i disse Trades kan nævnes: Korn fra Montreal til Vestsverige 58/6d., Halifax Lastning 2/4d. mindre og Northern Range Lastning 2/4d. mere. Kul Hampton Roads/Gøteborg-Malm range, indtil 4000 Ts. 75/-, derefter Reduktion iflg. den sædvanlige Skala endende med 43/- for de største Baade.

Fra River Plate sluttet stadig forskellige Kornladninger til Europa til de kendte Rater. Fragten for Bomuld fra Santos til Danmark er fastsat til 110/- pr. 60 Cbft. for Baade op til 6500 Tons Ladning. Paa de øvrige oversøiske Markeder bemærkes stadig en livlig Efterspørgsel efter Tonnage for Kul fra Durban til forskellige Destinationer, Malm fra Forindien til UK. og Northern Range og forskellige Ladninger Oliefrø fra Indien til saavel Kontinentet som til UK. Alle Forretninger gøres naturligvis til UMA-Rater.

Paa de europæiske Markeder er Forholdene uden større Ændringer. Afslutningerne for Trælast, Malm og delvis Træmasse fra Sverige til England har været ret livlige for December Lastning. En Del svenske Skibe skal endvidere være sluttede for Malm fra Narvik til UK. Hjemgaende fra England har der kun været begrænset Forretning, men der er dog sluttet saavel danske som svenske Dampere for Kul og Koks fra Østkysten til forskellige danske Havne.

Paa Timecharter Markedet gøres der stadig en Del Forretninger til stort set uændrede Rater. De i en tidligere Beretning nævnte to svenske Motorskibe, der den Gang rapporteredes sluttet til noget over \$5, meldes nu at være sluttet for den portugisiske Regerings Regning. Iøvrigt synes det, at den overvejende Del af de Skibe, der siden Krigens Afslutning er sluttet paa Timecharter, er sluttede enten direkte til forskellige Regeringer eller til Befragtere, der nyder Regeringsstøtte.

TO HANSASKIBE TIL D.F.D.S.

Det danske Statsrederi Dampskibsselskabet af 6. Februar 1943, har til Det forenede Dampskibsselskab solgt de to første af Selskabets 15 nye Skibe. Det drejer sig om Fragtdamperne *Røsnæs* og *Asnæs*, paa hver 3.200 Tons d.w., bygget paa henholdsvis Odense Skibsværft og hos Burmeister & Wain.

Røsnæs og *Asnæs*, der blev leveret under Krigen, var administreret af Dansk-Fransk Dampskibsselskab og af Skibsreder Vollmond.

Yderligere to af disse saakaldte Hansa-Skibe, nemlig Damperne *Fornæs* og *Gudnæs*, paa 5.200 Tons d.w., administreres af Dampskibsselskabet Hetland og Skibsreder T. C. Christensen. Endvidere vil tre Skibe af samme Størrelse under Bygning ved henholdsvis Nakskov, Odense og Helsingør Skibsværfter blive leveret i December Maaned.

3 NYBYGNINGER FRA B. & W.

Burmeister & Wain, København, har i Løbet af Efteraaret afleveret tre store Motorskibe, deraf to til Østasiatisk Kompagni og et til The Maritime Trading Company, Panama City. Alle tre Skibe er som tidligere omtalt her i Bladet gaaet ud paa deres Jomfrurejser i Løbet af de sidste Maaneder.

De to Skibe til Ø. K., *Mongolia* og *Manchuria*, blev søsat henholdsvis i 1941 og 1942 og derefter lagt op for at afvente bedre Tider. De er bygget til Lloyd's Klasse 100 A. I. med Fribord og har følgende Hoveddimensioner: Længde 445', Bredde 61', Dybde øverste

Dæk 38' 3", andet Dæk 29' 9". Tonnagen er 8400 Bruttotons og 5100 Nettotons.

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts, dobbeltvirkende Dieselmotor af B. & W.s Konstruktion Type 655 WT 120/40, udviklende 7150 I.H.P. svarende til ca. 5850 B.H.P. ved 120 O/M.

Skibene, der løb 15 Knob paa Prøveturene, har Aptertering for 12 Passagerer og er forsynet med 18 Lossebomme, hvoraf en med en Løftekapacitet paa 60 Tons og en til 20 Tons. Skibene er endvidere udstyret med Radioanlæg, Radiopejling og Ekkolod.

Den tredje Nybygning, *Alfred Clegg*, er et Motortankskib paa 14.560 Tons d.w. (9140 Bruttotons). Dets Hoveddimensioner er: Længde 490', Bredde 65' 3", Dybde 36'. Skibet blev allerede søsat i 1940 og derefter lagt op i Frihavnen for først at blive gjort færdigt efter Befrielsen. Det er bygget til Lloyd's Klasse 100 A I for Tankskibe.

Der findes 21 Tanke ialt rummende 700.390 Kubikfod. Til Fyldning og Lænsning af Tankene findes der et Pumpsystem bestaaende af fire dampdrevne Pumper hver med en Kapacitet paa 350 Tons i Timen, saa Tankene kan fyldes eller lænses paa 10 Timer.

Hovedmaskineriet bestaar af en 4-Takts, enkeltvirkende, 7-cylindret Dieselmotor af B. & W.s Konstruktion, Type 774-TF-150, udviklende normalt 4500 I.H.P. svarende til ca. 3650 B.H.P. ved 107 O/M. Damp til det dampdrevne Hjælpemaskineri faas fra to cylindriske Kedler dels til Olie og dels til Udstødsgas.

Paa Prøveturen løb Skibet en Fart paa 12,5 Knob.

Forsat fra Side 375.

Arbejdstiden

Vedrørende Arbejdstiden besluttede Udvalget med 24 Stemmer mod 16 at begrænse Arbejdstiden for Officerer i »Near Trade Ships« til 96 Timer pr. 2 Uger. De Søfarende havde krævet 88 Timer og Rederne havde tilbudt 112 Timer. Reguleringen omfatter ikke 1. Styrmand og 1. Maskinmest. Angaaende Overarbejde ønskede de Søfarende dette begrænset til maksimalt 16 Timer om Ugen, men et Forslag fra den danske Regerings-Delegation om at sætte Maksimum til 24 Timer i Stedet for 16 ugentlig blev vedtaget. De Søfarendes Forslag om at fastsætte Arbejdstiden for Besætninger til Søs til 48 Timer ugentlig vedtoges med 24 Stemmer mod 1, idet næsten alle Reder-Præsenteranter afholdt sig fra at stemme.

Minimumshyre

Efter ugelange Droftelser kom Spørgsmaalet om Minimumshyre for Matroser til Afstemning i Udvalget for Hyre, Arbejdstid og Bemanding. Udfaldet blev meget overraskende. I flere Dage har Udvalgets Medlemmer i Grupper og Mand og Mand imellem ventileret et Kompromisforslag fra den danske Regeringsrepræsentant om en Minimumshyre paa 16 Pund Sterling om Maanedem. Man havde ventet, at dette Forslag vilde gaa igennem, men det blev forkastet med 20 Stemmer mod 20, medens 8 afholdt sig fra at stemme. Derefter kom Sømændsrepræsentanternes oprindelige Forslag til Afstemning, og det blev til stor Overraskelse for Forsamlingen vedtaget med 17 Stemmer mod 15, medens 16 afholdt sig fra at stemme. Sømændenes Forslag gik ud paa, at Minimumshyren skulde fastsættes til 18 Pund Sterling om Maanedem. Den amerikanske Reder-Præsenterant, Mr. Pennington, indtog en meget interessant Stilling under Debatten, idet han erklærede, at baade 16 og 18 Pund var for lidt og laa langt under Amerikas Standard. Under den endelige Afstemning afholdt Mr. Pennington sig fra at stemme og bidrog derved til Sejren for de 18 Pund. En anden Sag er, at Sømændenes Sejr blev saa kneben, at dens Betydning ved Udformningen af et Konventionsforslag kun vil blive yderst ringe, idet man kan vente, at den vil blive overstemt i den definitive Kongres til Foraaret.

Ind mellem det meget Arbejde har de mange Delegerede dog ogsaa i den forløbne Tid haft Lejlighed til

at mødes under mere festlige Former til en Udflugt til Nordsjælland, en straalende Festaften i det kgl. Teater med paafølgende Souper paa Hotel d'Angleterre og sluttelig Københavns Kommunes pompøse Reception Mandag den 26. om Aftenen paa Raadhuset.

SVERIGES KULIMPORT

Sveriges samlede Kulimport op til Midten af November opgives til 260.000 Tons, hvoraf 120.000 Tons kom fra Polen, 113.000 Tons fra Amerika og 25.000 Tons Bunkerkul fra England.

Til Sammenligning kan nævnes, at Landet før Krigen indførte ca. 9 Millioner Tons om Aaret.

Da de høje Fragter for amerikanske Kul, i Øjeblikket gennemsnitligt 40 Kr. pr. Ton, gør disse meget dyre, søger man at regulere Prisen gennem en Udligningskasse, saa store Kul, der egentlig skulde koste 80 Kr. pr. Ton, kommer ned paa en Pris af 75 Kr. pr. Ton. Polske Kul, der har en lavere Varmeværdi, koster 65 Kr. pr. Ton. Amerikanske Dampkul faar en Prisnedsættelse fra 85 Kr. til 65 Kr. pr. Ton, og Koks til Støberier o. lign. fra 135 Kr. til 120 Kr. Man haaber dog at kunne mindske Belastningen paa Udligningskassen til Foraaret som Følge af Fald i Fragten.

Importen af Kul og Koks fra U.S.A. laa i November omkring 180.000 Tons, medens der for December staar en Tonnage paa 210.000 Tons til Raadighed for Kul og Koks, saa Sverige formodentlig allerede i Midten af December kommer op paa den forudsete Import af 200.000 Tons om Maanedem fra U.S.A.

Foruden fra de allerede nævnte Lande regner man med at kunne importere 80.000 Tons prima Koks fra Holland i Henhold til en Vareudvekslingsaftale de to Lande imellem. Der skal leveres 10.000 Tons om Maanedem allerede fra November.

Det svenske Laan af Jernbanevogne til Polen til Transport af Kul indkøbt for svensk Regning begyndte d. 15. November, da Færgen *Drottning Victoria* afgik til Gdansk med 34 Jernbanevogne om Bord.

REDERIET SUECIA SOLGT

Skibsreder Pehr Santesson i Ystad har købt Rederi S. Ab. Suecia i Stockholm for omkring 1,5 Mill. Kr., hvorefter Rederiet skal overflyttes til Ystad. Rederiet ejer S/S *Eva* (ex *Ferrum*) paa 3250 Tons bygget i Zalt-Bommel 1918. Rederiets Kontrakt med Ekensbergs Varv om et 3000 Tons Motorskib er overdraget en anden Køber.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald

Fra Newcastle er der indløbet Efterretning om, at Vicekonsul C. L. Heel er afgaaet ved Døden der i Byen.

C. L. Heel har i Krigen Aar været Leder af de danske Sømænds »Pool« i Newcastle og er fra denne Virksomhed kendt af alle de danske Sømænd, der under Krigen har sejlet i engelsk Fart. Han har gennem mange Aar været knyttet til Danmark. Hans Hustru, Fru *Magda Heel*, er danskfødt, og han og hans Hustru tilhørte, da Danmark den 9. April 1940 blev besat, den britiske Legation i København og maatte sammen med Gesandtskabets øvrige Personale finde sig i at blive evakueret fra Danmark. Begge fandt imidlertid i Newcastle en Gerning, der stadig kunde knytte danske og engelske Interesser sammen.

D.F.D.S.' Juletrafik

D.F.D.S. har i disse Dage givet Meddelelse om en udvidet Trafik mellem København og Aarhus-Aalborg i Julen. Den udvidede Fartplan er blevet mulig ved, at Selskabet foruden de ordinære Rutebaade, m.s. »*Hans Broge*« og m.s. »*Aalborghus*«, har indsat Motorskibet »C. F. Tietgen« i Trafiken paa Aarhus og s.s. »*Kjøbenhavn*« i Farten mellem København og Aalborg.

Da Julcaften iaar falder paa en Mandag, maa man regne med, at der iaar bliver 2 store Afgangsdage fra København, — baade Lørdag den 22. December og Søndag den 23. December.

Til Aarhus har Selskabet derfor paa disse Dage indsat Ekstraskib, der gaar i Dagfart fra København Kl. 9 om Morgenen.

For Hjemrejsens Vedkommende maa der som sædvanlig regnes med en betydelig Trafik 2. Juledag, og der vil ogsaa den 26. December være baade Dagtur og Nattur fra Aarhus.

For Aalborgrutens Vedkommende gennemføres alle Rejserne som Nattur.

Nyt Skib til Svendborg

Skibsfører M. J. Madsen, Thuro, der for nogen Tid siden solgte det ham tilhørende Motorskib »*Elisabeth*«, har nu købt og overtaget m.s. »*Fæno*« tidligere hjemmehørende i Aalborg. Skibet, der er jernbygget og forsynet med en Dieselmotor paa 135/150 HK, laster 155 Tons d.w. og vil nu blive omdøbt til »*Turo*« og hjemregistreret i Svendborg. Begge Handlerne er blevet ordnet gennem Mæglerfirmaet E. W. v. d. Hude & Søn ved A. Thejll, som ogsaa fremtidig vil disponere »*Turo*«.

»Søhesten« fundet

Den danske Kaptajnløjtnant *Harry Larsen* har i en lille nordtysk Havn ved den vestlige Ende af Kielerkanalen fundet den danske Ministryger »*Søhesten*«, der har været savnet, siden Tyskerne tog den heroppe. Ministrygeren er det 37. danske Fartøj, Kaptajnløjtnant *Larsen* har fundet i tyske Havne.

»Ann Helen Clausen« snart hævet

Sønderborg Bjergningselskab, som fik overdraget Bjergningen af den minesprængte Damp »*Ann Helen Clausen*«,

venter at kunne hæve Skibet om nogle faa Uger. Efter al Sandsynlighed er det saa beskadiget, at det ikke kan svare sig at lade Skibet reparere.

»Ann Helen Clausen« minesprængtes i April i Fjor i Helnæsbugten.

Underholdningsaftener for Søfolk

Den næste Underholdningsaften vil finde Sted *Torsdag den 13. December* i Søfartsklubbens Lokaler, Nyhavn 63, Stuen.

Aftenens Program er: Kl. 19,30—20,30: Stud. jur. *Laus Kenholt*: »Grundloven — hvad rager den mig?« — Kl. 20,30—21,30: Fællessang under Ledelse af Kommuncelærer *Fritz Rudloff*.

Aftenens Dirigent bliver Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn *E. Juul-Hansen*.

Lynby Redningsstation ændres til Raketstation

Fra den 1. December 1945 omdannes Redningsstationen *Lynby* i Thy fra at have været en kombineret Baad- og Raketstation til udelukkende at være Raketstation. Redningsstationen *Lynby* er oprettet i 1882 som Raketstation, blev i 1920 udvidet og forsynet med en Roredningsbaad. Det kniber imidlertid nu med at skaffe det fornødne Mandskab til Redningsbaaden i Fiskerlejet *Lynby*, hvis Fiskere hovedsagelig fisker ud fra *Thyborøn*. Redningsstationen vil derfor blive ændret til Raketstation, idet de to nærliggende Redningsstationer *Tyborøn* og *Nørre Vorupør*, begge er forsynet med kraftige Motorredningsbaade, som i paakommende Tilfælde kan kaldes til Assistance.

Stort Havncarbejde færdigt

To Maaneder efter Krigens Ophør og to Maaneder før Kontraktlidens Udløb (4 Aar) blev Havnen *Luanda*, portugisisk Vestafrika, færdig. Havnen har kostet 10 Millioner danske Kroner.

Et engelsk Firma havde Entreprisen, men Havnen blev bygget uden engelsk Arbejdskraft; kun portugisisk hvid og sort Hjælp, og den danske Civilingeniør *Lønborg Madsen* som Leder.

I Betragtning af, at Krigen udsælselig vanskeliggjorde Indkøb og Forsendelse af Materialer, og naar man kender tropiske Arbejdsforhold, maa det betragtes som en enestaaende Præstation og et virkeligt Pionerarbejde at føre igennem.

De 18.000 Tons Cement kom fra portugisisk Fabrik, der ejes og ledes af et dansk-portugisisk Selskab. Haandkraft blev brugt overalt for at undgaa Maskiner, som man hverken kunde faa Olie eller Reservedele til, og selvom det ogsaa mange Gange har været vanskeligt at skaffe »Olien« til de 2000 sorte Arbejdere (Manglen paa Transport til *Luanda*, der maa have det allerreste af sin Føde fra Højlandet 1000 km borte), blev dog bl. a. een Million to Hundrede Tusind Kubikmeter Sand skovlet ud med Haandkraft af Negere.

De 230.000 Kubikmeter Sten og Ral, der skulde bruges, blev hentet fra fem forskellige Stenbrud indtil 150 km borte; i to Aar blev de vigtigste Stenbrud ledet af den danske Ingeniør *Ove Krebs*.

Eget Elektricitetsværk maatte oprettes, da det viste sig, at Byens Værk ikke som ventet kunde levere Kraften. Træstammer maatte opspores langt inde i Landet, dybt inde i Urskoven, hvor Fældning og Transport var uendelig vanskelig. I Urskoven hentedes ogsaa 10.000 Tons Brænde, der erstattede Kul, og som blev transporteret paa Negerryg til Lastvogne og Floddamper.

Yderligere vanskeliggjordes Arbejdet af de mange Sygdomme, der raser blandt Sorte og Hvide. Trods alle disse Vanskeligheder blev den 880 Meter lange Kaj, de 1715 Meter Glacis og de 7 km Kloakrør færdige. Det portugisiske Skib »*Mousinho*« lagde den 29. Juni 1945 til Kajen, og Koloniministeren indviede den med Pomp og Pragt.

Norsk Skibssalg

Paa en ekstraordinær Generalforsamling i Stenersens Tank A/S i Oslo blev det besluttet at sælge Rederiets Nybygning *Kim*, et Motortankskib paa ca. 17.300 Tons d.w., som Selskabet i Oktober 1938 bestilte paa Götaverken for 4,4 Mill. sv. Kroner, og som der efter Befrielsen havde været Tale om, at den norske Stat vilde overtage for at bygge det om til Hvalkogereri, en Plan, der imidlertid ikke blev til noget.

Generalforsamlingen vedtog enstemmigt at afhænde Ski-

bet for 9,8 Mill. sv. Kroner til *Yacimientos Fiscale*, Buenos Aires, der skal overtage Skibet efter godkendt Prøvetur. Beløbet skal sættes hen til Bygning af ny Tonnage.

Stella Polaris

Det Bergenske Dampskibsselskabs kendte Turistskib *Stella Polaris* er for nogen Tid siden ankommet til Gøteborg for Eftersyn efter at have været beslaglagt af Tyskerne siden den 9. April 1940. Skibet, der ved Befrielsen laa i *Narvik*, havde bl. a. gjort Tjeneste som Rekreationsskib for tyske U-Baadsbesætninger og var ret haardt medtaget, men dog ikke værre end, at det kan sættes i Stand igen. Efter Befrielsen foretog Skibet et Par Ture til *Murmansk* med tidligere russiske Krigsfanger fra Norge, hvorefter det deltog i Transporten af engelske Tropper fra *Leith* til Norge.

Rederiets andet Turistskib *Meteor* blev sænket ved Krigens Slutning udfor den tyske Kyst.

Ny Direktør ved Eriksberg

Bestyrelsen for Eriksbergs mekaniska verkstad har udnævnt den hidtilværende Chef for Værftets Tegnestue, Ingeniør *Erik Huggström*, til Direktør. Direktør *Huggström*, der er født i *Malmö* 1897, blev efter Uddannelse bl. a. i Amerika ansat paa Værftets Tegnestue i 1925 og blev Leder af denne Afdeling i 1926.

FRA SØRETERNE

S/S Røsnæs

Som bekendt blev Dansk-Fransk Dampskibsselskabs Damper »*Røsnæs*« den 29. September d. A. ramt af en Mine i Nærheden af *Lister Fyr* i Norge.

Skibet er nu kommet hertil, og Føreren, Kaptajn *W. Hartz Rasmussen*, afgav forleden Dag Forklaring i Sørretten i København.

Ved Eksplosionen fremkom et Hul i Agterskibet, saa dette begyndte at synke, og man fik sat Pumperne i Gang, men gik saa for en Sikkerheds Skyld i Baadene. Efter ca. en halv Times Forløb gik hele Besætningen atter om Bord i »*Røsnæs*«, og da den engelske Krydser »*Diadem*« og senere en norsk Korvet »*Eclantine*« kom til Hjælp, kunde »*Røsnæs*«, under Ledsagelse af disse Skibe, for egne Maskiner slaa ind til *Farsund*. Paa det sidste Stykke Vej hertil ledsagedes »*Røsnæs*« af en Bjærgningsdamper og to mindre Dampbaade, der kom ud fra *Farsund* og afløste Krigsskibene, men Kaptajnen hævdede bestemt, at der ikke var truffet nogen Aftale med disse om Bjærgning.

S/S Nordhavet

Dampskibsselskabets Nordens Damper »*Nordhavet*« er den 24. September d. A. paa en Rejse fra *Montreal* til *Antwerpen* med en Ladning Korn forlist i Nærheden af *Newfoundland*.

Føreren, Kaptajn *Hans Jacob Hansen*, forklarede under et Forhør i Sø- og Handelsretten, at Damperen den 24. September Kl. 0,15 stødte mod en undersøisk Genstand, hvorved den blev saa læk, at den senere sank.

Besætningen gik i Baadene og blev senere optaget af en Damper ved Navn »*Danby*«, der førte Folkene til *St. Johns*.

Kaptajnen oplyste iøvrigt, at der ikke mærkedes nogen Sprængning, da Damperen stødte mod den undersøiske Genstand, men han var ikke i Stand til at sige, hvad denne har været, og han troede ikke, at der kan have været Tale om, at »*Nordhavet*« er stødt mod en »død« Undervandsbaad.

PERSONALIA

Statsbanerne

Ved kgl. Resolution af 12. November 1945 er Søfartschef ved Statsbanerne *Carl Henning Neergaard*, R. af D., Dbmd., København, efter Ansøgning paa Grund af Alder afskediget i Naade og med Pension fra og med Udgangen af Februar Maaned 1946.

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:

KAY JUNGERSEN

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS- MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE-& EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amallegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13
KØBENHAVN K.

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

DAMPSKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - CINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

A/S
EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

NAKSKOV SKIBSVÆRFT

NAKSKOV ♦ DANMARK
NYBYGNINGER
OG
REPARATIONER

♦

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

... og
Pilsner
det er
HOF

*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

AKTIESELSKABET
BURMEISTER & WAIN'S
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK
REFSHALEØEN STRANDGADE 4

STØBERI OG STAALVÆRK
TEGILHOLMEN

REPARATION OG
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

3 DOKKER
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER
FRA 10-3000 HK. PR. CYLINDER

B&W

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 (2 LIN.) STATSTELEFON 21
FORVALTEREN TELF. 1269**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

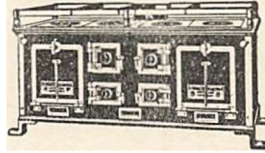
Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

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

A/S

EM. Z. SVITZERS BJERGNINGS ENTREPRISE

KVÆSTHUSGADE 1, KØBENHAVN K

TELEFON CENTRAL 5195
UDENFOR KONTORTID CENTRAL 5195 A
TELEGRAMADRESSE: SVITZERSALVAGE**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.*Kabys = Komfurer
til Kul og Olie*

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DANSKE SKIBSMÆGLERE

ASSENS

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 180—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMANDSKIBSMÆGLER
BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND»

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSENEDSV. SKIBSMÆGLER
BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

NAKSKOV

CASPER ANDRÉA'S EFTFLG.

VED

HALFDAN RASMUSSEN
STATSAUT. SKIBSMÆGLER**NAKSKOV**

RIGSTELEFON NR. 7

TELEGR.-ADR.: „ANDRÉA“

TELEFON NR. 108, 408 & 618

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.

»Hudee.

Svendborg

KALUNDBORG

JØRGEN SCHULTZ

Statsautoriseret Skibsmægler

KALUNDBORG

Lloyds Agent

TELEFON
NO. 4. 601.TLGR. ADR.
SCHULTZ**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 7. DECEMBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

SØFARTSKONFERENCEN ENDT

Lørdag den 1. December afsluttedes den store Internationale Søfartskonference med et langt Plenarmøde i Stærkassen. Nogen ubetinget Succes blev Konferencen saa vist ikke, selv om der opnaaedes adskillige smukke Resultater, der sikkert vil vise sig at være varige i Tiden, der kommer, og som vil kunne yde værdifulde Bidrag til den af alle tilstræbte Højnelse af Sømandenes sociale, økonomiske og hygiejniske Standard om Bord i Skibene. Skyggen, der faldt over Konferencen, kom fra det Konventionsudkast, som Udvalget angaaende Hyre, Arbejdstid og Bemanding fremkom med og som vakte saa lidenskabelig en Diskussion, inden det omsider blev vedtaget.

Generaldirektøren for British Federation of Shipping, Mr. Rich. Snedden, holdt under Debatten en meget lang og dybt alvorlig Tale. Vi kom hertil med lyse Forhaabninger, sagde han, og vi rejser herfra med meget blandede Følelser. De fleste af Udvalgene har ganske vist gjort et godt Arbejde og vedtaget Konventionsudkast, der vel ikke er uden Fejl, men som vil kunne forbedres i Seattle. Men Hyre-, Arbejdstids- og Bemandingsudvalget, som er langt det vigtigste af dem alle, har gjort Fiasko — ikke blot relativ, men komplet Fiasko. Og det er haabløst at vente et bedre Resultat i Seattle, hvis der ikke finder et dybtgaaende Sindelagsskifte Sted. Vor Gruppe har været villig til Realitetsforhandlinger. De andre Grupper maa svare for sig selv. En af Grundene til det slette Resultat er Konferencens daarlige Forberedelse eller rettere den sene Fremkomst af dens Dokumenter. Den har bevirket, at Regerings-Delegationerne staar uden Mandat til virkelig at forhandle.

Sømandenes Repræsentanter var imidlertid meget utilbøjelige til at fravige »The International Seafarers' Charter«. Det nyttede intet, at man fra Skibsrederside paaviste, at denne eller hin Bestemmelse i Charteret var praktisk uigennemførlig; det nyttede intet, at Regerings-Delegerede bl. a. fra Danmark og Sverige prøvede paa at rette paa juridisk uholdbare Bestemmelser, og det nyttede intet, at Det internationale Arbejdsbureaus Embedsmænd henviste til det orkesløse i her at gennemtrumfe Krav, der ikke vil kunne samle den nødvendige to Trediedels Majoritet ved den endelige Conference, eller som ikke kan ventes ratificeret af de vigtigere Søfartslande. Alt, hvad der var i Uoverensstemmelse med Charteret, blev fejlet af Bordet, ofte med meget spinkle Flertal.

Udvalgets Konventionsudkast blev som ovenfor nævnt vedtaget i sin Helhed — med 27 Stemmer mod 10, mens 10 Regerings-Delegerede afholdt sig fra at stemme. Blandt de Regerings-Delegerede, der stemte for Konventionen, var Repræsentanterne for den danske, norske, svenske og finske Regering.

Skulde denne Konvention — mod Forventning — virkelig blive ført ud i Livet, vil det være et meget alvorligt Slag for store Dele af dansk Skibsfart.

En samtidig Gennemførelse af Kravene om kortere Arbejdstid, større Mandskab og højere Løn vilde virke ødelæggende for store Dele af den danske Handelsflaade, ikke mindst for Det Forenede Dampskibs-Selskabs Indenrigsbaade, og vore Motorsejlere — der beskæftiger saa mange Mennesker og betyder saa me-

get for Sømandsuddannelsen — vilde være dødsdømt.

Imidlertid er Konventionsudkastet af en saadan Beskaffenhed, at det — hvis det vedtages paa den kommende Conference — næppe vil blive ratificeret af et tilstrækkeligt Antal Stater til at træde i Kraft.

Efter Debatten og Afstemningen om dette delikate Emne gik man over til Konferencens afsluttende Ceremonier. Præsidenten, Udenrigsminister *Gustav Rasmussen*, indtog sin Plads og holdt en Tale, hvori han omtalte Konferencens Arbejdsresultater og takkede de Delegerede og Arbejdsbureauets Tjenestemænd. Andre Takketaler holdtes af Vicepræsidenterne *M. Deckers* og *M. Ehlers* og af Repræsentanterne for Arbejdsbureauets Styrelsesraad, den indiske Regerings-Repræsentant, Mr. *Erulkar*, den svenske Reder-Repræsentant, Hr. *Björck*, og den norske Sømands-Repræsentant, Hr. *Nordahl*. Endelig talte Konferencens Generalsekretær, *M. Rens*, der tolkede Arbejdsbureauets Tak til Danmark i meget smukke Ord og gav et udførligt Referat af alle Konferencens Beslutninger. Han sluttede med en ny Appel til Samdrægtighedens Aand.

Næste internationale Søfartskonference skal afholdes i Seattle i Juni 1946.

OSLO-RUTEN

De gamle kendte Passagerruter fra før Krigen er saa smaat ved at vende tilbage — først de indenlandske Ruter, saa Harwich-Ruten, og nu kommer Meddelelsen om, at D. F. D. S. snart venter at genaaabne Oslo-Ruten.

Frigørelsen af s.s. *Frederikshavn* efter dets Tilværelse som »Hotelskib« vil gøre det muligt for Selskabet at imødekomme et længe næret Ønske fra Publikums Side, nemlig Genoptagelsen af den direkte Dampskibsfart mellem København og Oslo. Ruten kommer i Gang til Jul med første Afsejling fra København den 19. December og Afsejling fra Oslo d. 20. December. Skibet sejler derefter fra København igen den 29. ds. og fra Oslo den 2. eller 3. Januar.

Julerejsen til den norske Hovedstad er dermed sikret. Men Hotelforholdene i Oslo er som bekendt endnu vanskeligere end i København. De Passagerer, der ikke kan faa Hotelplads eller bo hos Slægt og Venner, vil imidlertid kunne blive boende under Skibets Ophold i Oslo — et Arrangement, der jo ogsaa har den Behagelighed, at det gør det muligt at spare paa den meget knappe Tildeling af Valuta.

Naar Skibet d. 3. Januar kommer til København fra Oslo, vil der blive en Pause indtil omkring Midten af Maaneden. Saa begynder de egentlige Vintersportsrejser til Norge, og der vil snarest blive givet Meddelelse om Fartplanen.

ENGELSK ANERKENDELSE

Ved et Pressemøde i den engelske Legation efter Søfartskonferencens Afslutning udtalte Mr. N. A. Guttery en varm Tak til de danske Søfolk, der under Krigen havde sejlet for England. 160 danske Skibe havde ved Danmarks Besættelse fulgt den engelske Opfordring om at søge ind til engelske Havne om muligt, og af disse Skibe var der nu kun ca. 50—60 tilbage.

De danske Søfolk har gjort et fint Stykke Arbejde under Krigen, udtalte Mr. Guttery. Naar mange af dem nu kommer tilbage med deres engelskfødte Hustruer, haaber vi kun, at de maa blive modtaget med

en Gæstfrihed, der er lige saa hjertelig som den, Deltagerne i den internationale Søfarts-Konference har mødt i København.

NORSK SKIBSFARTS GENREJSNING

Det norske Handelsministeriums Søfartsafdeling har udsendt en længere Redegørelse for de vigtigste Resultater, der til Dato er opnaaet i Arbejdet for at genrejse norsk Skibsfart og Hvalfangst.

Redegørelsen omtaler først Ophævelsen af Statsrekvireringen af Skibene og understreger i denne Forbindelse den overordentlig store Betydning, det har baade for Rederne og for Norge som Søfartsnation, at Rederierne snarest muligt bliver i Stand til at genoptage Virksomheden fra før Krigen.

Redegørelsen omtaler derefter UMA-Ordningen og Nødvendigheden af at opretholde Rekvisitionerne under denne. Rekvisitionerne blev ophævet pr. 1. Oktober for de Redere, der maatte ønske det mod, at de bortfragtede Skibene til Skibsfartsdirektoratet, som igen overførte dem til Norsk Skibsfartsstyre. Rederne er i stor Udstrækning gaaet med til denne Ordning, og fra 1. Oktober var kun ca. 10 Skibe rekvirerede.

Angaaende Tankskibene bemærkes, at Rederne vil faa den fulde Dispositionsret over dem fra 1. Januar, med mindre der bliver oprettet en ny, mindre vidtgaaende international Ordning til Afløsning af UMA. UMA er som bekendt baseret paa den Kendsgerning, at der var Mangel paa Tonnage, men hvis man efter Marts 1946 fortsætter med en international Regulering af Skibsfarten, bliver det i første Række for at undgaa en ødelæggende Konkurrence paa Grund af Tonnageoverskud.

Redegørelsen fortsætter med at omtale Statens Afregning med Rederne for Rekvireringen af Handelsflaaden, hvorom man kan vente en Indstilling fra den nedsatte Komité inden ret længe. Da det imidlertid vil tage nogen Tid, inden Erstatningsspørgsmaalet er endelig afgjort, og Rederne maa have likvide Midler for at kunne drive deres Virksomheder, er der aabnet Adgang til at faa Forskud udbetalt paa den kommende Erstatning.

Endelig omtales Genopbygningen af Handelsflaaden og de stedfundne Nykontraheringer. Kontraheringerne i Sverige er sket for de enkelte Rederes egne Regninger, men Staten har stillet den fornødne svenske Valuta til Raadighed. Da Rederne endnu ikke har faaet Erstatning for Beslaglæggelsen af Skibene, har Staten maattet indbetale forfaldne Terminer. Endvidere har Staten sørget for og betalt for Materialerne fra U. S. A. og Storbritannien.

Der er ført Forhandlinger med britiske Myndigheder om Kontrahering ved britiske Værfter, men da Byggeomkostningerne er højere i England end i Sverige, er der ikke bestilt mange norske Nybygninger ved engelske Værfter.

Ministeriet har ogsaa medvirket, naar norske Redere havde ønsket at købe færdigbygget Tonnage i Udlandet, men paa Grund af knappe Beholdninger af svensk og amerikansk Valuta havde man maattet være mere tilbageholdende, naar det gjaldt Tonnage af denne Slags.

Om de tidligere omtalte ca. 40.000 Tons d.w. tyske Skibe oplyses det, at Driften heraf er overladt norske Redere, der har mistet Tonnage, men den sker for Statens Regning, da Norge endnu ikke har faaet Ejendomsretten til disse Skibe overladt.

SVENSKES KONSULATSPROBLEMER

Sveriges fartygsbefålsforening har indsendt en Klage til det svenske Udenrigsministerium, hvori der rettes en skarp Kritik mod Ministeriets Behandling af Søfartssager, som Foreningen anser for at være særdeles utilfredsstillende og kendetegnet af manglende Indsigt.

I Klagen fremhæves især, at de Mænd, der ved

Konsulaterne beskæftiger sig med maritime Sager, hverken kan fortolke eller forstaa Lovene eller Aftalerne, saa det er risikabelt at indbringe en eventuel Tvist for de udenlandske Myndigheder. Man gør endvidere gældende, at Konsulaterne nødigt beskæftiger sig med maritime Sager, fordi de ingen Interesse har for Konsulaterne. Sømændenes Interesser bliver negligerede, og Skibsfarten faar som Erhverv ikke nær samme Assistance som andre Grene af Erhvervslivet, fastslaar Foreningen, som derefter foreslaar en Række Foranstaltninger til bedste for Søfartens Forhold i udenlandske Havne.

Den service, der nu tilbydes svenske Søfolk af Landets Udenrigsrepræsentation, er stort set den samme som ved Aarhundredskiftet og har ikke fulgt med Udviklingen indenfor Søfarten. Særlig grelt er Forholdet, hvor der kun findes en honorær Konsul, for denne viser sig kun sjældent og overlader som Regel Arbejdet til en eller anden ung Kontorist, der som oftest savner Begreb om svensk Lov og Ret, ja, selv til det svenske Sprog, men ogsaa mod de lønnede Konsuler retter Foreningen Skytset i Anledning af deres Behandling af Søfartssager. Det er ikke mindst Generalkonsulatet i Storbritannien, der maa staa for Skud i Klagen, og Foreningen foreslaar, at Generalkonsulatet lægges i Hænderne paa en fra et maritimt Synspunkt kompetent Person.

Foreningen slutter den lange Redegørelse med at fastslaa, at det er nødvendigt, at Udenrigsministeriet arbejder sig bort fra sin Velgørenhedsindstilling overfor de Søfarende og de Problemer, som de nu engang maa arbejde med. Søfolkene har Ret til sagkyndig og indsigtfuld Assistance hos den eneste Myndighed, med hvilken de kommer i Kontakt i fremmede Lande.

M/S »FALSTRIA«

Den 30. November afgik Ø. K.s smukke Nybygning *M/S Falstria*, ført af Kaptajn Mouritzen, paa sin første Rejse fra København til New York.

M/S Falstria, der er et Søsterskib til *M/S Selandia* og *M/S Jutlandia*, er bygget paa Nakskov Skibsværft i 1941 og har siden da ligget oplagt paa Nakskov Fjord, hvor det et Par Dage før Befrielsen blev ret stærkt havareret ved et engelsk Luftangreb.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde 453', Bredder 63', Dybde til øverste Dæk 36'. Brutto-Tonnagen er 8.482 Tons og Netto-Tonnagen 5.170 Tons. Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cylindret B. & W. 2-Takts Motor paa 7.300 I.H.K. Skibet har to gennemgaaende Staldæk og yderligere Mellemdæk i Nr. 1, 2 og 3 Lastrum.

Der er fem store Luger, der betjenes af 12 Stk. Lossebomme samt 4 Stk. Kraner. Bommenes Løfteevne varierer fra 3 til 10 Tons. Yderligere er Skibet forsynet med en Sværbom til 40 Tons.

Skibet er indrettet til ialt 54 Passagerer, og der findes 22 Tomandskamre og 10 Enmandskamre. Redningsmidlerne er af den mest moderne Art, og Redningsbaadene, hvoraf en er forsynet med Motor, er anbragt under Schat-Davider af den nyeste Model.

Skibet er endvidere forsynet med en kraftig Radiostation, Radiopejleapparat og Ekkolod leveret af Dansk Radio.

BETALINGSAFTALE MED HOLLAND

Nogen egentlig Handelsaftale er ikke truffet med Holland, men der er i disse Dage blevet truffet en Betalingsoverenskomst. Vi har sendt Frø til Holland samt Flæsk, Smør og Æg, dels paa Kredit, dels saaledes, at en Del af det er betalt af Hollandshjælpen. Siden Maj har Holland faaet danske Varer for 8½ Mill. Kr., deraf for 2,9 Mill. Kr. Frø, 1,5 Mill. Kr. Bacon og 2¾ Mill. Kr. Smør.

Vi har faaet for 1 Mill. Kr. Radiomateriel og for ½ Mill. Kr. Drittelbaand. Det var ogsaa Mening, at vi skulde have haft Blomsterløg fra Holland, men

Ugens Fragtberetning.

Forholdene paa de forskellige Fragtmarkeder er stadig uden større Ændringer, men UMA's forventede Ophør i Begyndelsen af Marts Maaned manifesterer sig stadig kraftigere igennem den stigende Interesse for Tonnage paa Timecharter. Indtil nu er der dog kun afsluttet relativt faa Forretninger af denne Slags, idet Befragternes og Redernes Vurdering af Udviklingen efter UMA's Ophør er saa forskellig, at den heraf følgende Ansættelse af Parternes Rate-ideer i de fleste Tilfælde virker prohibitiv for virkelige Realitetsforhandlinger.

Paa de oversøiske Markeder er der stadig livlig Aktivitet i den transatlantiske Fart og betydelige Mængder Tonnage sluttet stadig for Korn fra Canada og Northern Range til UK./Cont. Raterne er naturligvis de af UMA. fastsatte. Endvidere er der sluttet et anseeligt Antal Skibe for saavel skaaret Last som for Props fra Canada og New Foundland til UK. En ny Forretning synes at være Props fra South Atlantic og Golfen til Europa, men ifølge svenske Meddelelser skal der være sluttet adskillige Skibe for saadanne Forretninger til Belgien til 237/6d. fra South Atlantic og 280/- fra Golfen pr. Favn. Fra Cuba sluttet stadig Sukker til UK./Cont., og fra Hampton Roads gøres der ogsaa en Del Forretning med Kul til europæiske Destinationer, men desværre synes det, som om Amerikanerne ikke kan overholde deres Løfter til de europæiske Lande om at eksportere ialt 8 Mill. Tons Kul i indeværende Aar, hvad Grunden nu end er hertil. Af nye Rater i transatlantisk Fart kan nævnes: Kul Hampton Roads/Portugal, 56/3d. for stor Tonnage til Lissabon. En Rate, der har særlig Inter-

esse herhjemme, er Salpeter fra Chile til Danmark, der er fastsat til \$20. Den samme Rate gælder iøvrigt til saavel tyske Nordsøhavne som Sverige og Polen.

Fra River Plate søges stadig Tonnage for Korn til forskellige europæiske Havne og til forskellige Destinationer paa Vestkysten af Sydamerika. Der er ingen Ændringer i UMA's Rater for den hjemgaaende Forretning, men Fragten for Hvede i Sække fra Buenos Aires til Callao er reduceret fra 100 til 90 Pesos. For Stykgods fra Buenos Aires til Antwerpen noteres \$40 paa Berth terms.

Fra Sydafrika sluttet stadig Malm til UK. og Northern Range til de fastsatte Rater, ligesom der er temmelig livlig Aktivitet i Kuleksporten fra Durban til forskellige Destinationer. Adskillige Skibe er saaledes sluttet til Bombay eller Karachi til 60/- og til Buenos Aires til 57/-.

I vore hjemlige Farvande er der stadig mere end tilstrækkeligt at gøre. Der sluttet saaledes stadig en Del Trælast fra saavel Sverige som Finland til UK. og Frankrig. I Kulfarten fra England til Skandinavien er der desværre stadig kun meget lidt at gøre, hvorimod der er noget mere at gøre i Kul- og Koks-farten fra Holland og Emden til danske og svenske Havne.

Paa Timechartermarkedet er der, som omtalt ovenfor, stigende Efterspørgsel efter Tonnage for Levering efter UMA., men i de fleste Tilfælde er Differencen mellem det, Befragterne vil betale, og det, som Rederen mener at skulle have, for stor til, at der kan gøres Forretning.

da de viste sig at være alt for dyre, nøjedes vi med at aftage et Parti Blomsterknolde.

DANSK-CZEKISK HANDELSAFTALE

Den ventede dansk-tjekoslovakiske Vareudvekslings- og Betalingsaftale foreligger nu.

Forhandlingerne om den har som bekendt staaet paa i nogen Tid.

Aftalen er gældende for Tiden fra den 1. December 1945 til den 31. Maj 1946. Aftalen forudsætter Leverancer hver Vej til en Værdi af ca. 32 Mill. Kr.

Fra dansk Side leveres hovedsagelig Kvæg og andre Landbrugsvarer, Fisk og Maskiner.

Til Gengæld vil der fra Tjekoslovakiet blive leveret navnlig Valseværksprodukter og Maskiner samt Træ, Tekstilvarer, Fjer, Kemikalier og et mindre Kontingent Brunkulskoks.

Ved Betalingsaftalen fastsættes den officielle Kurs for tjekoslovakiske Kroner til d. Kr. 9,60 pr. 100 tjekoslovakiske Kroner.

BOGANMELDELSE

Louis E. Grandjean: *Søkortets Stednavne*. Udgivet af Søfartens Bibliotek. Andr. Fred. Høst & Søn.

Nu foreligger det første Bind af den endelige Udgave af det saa interessante Værk om Søkortets Stednavne, som man maa være Søfartens Bibliotek taknemlig for, at det har taget Initiativet til at faa samlet og udgivet trods alle de mange Vanskeligheder, Skabelsen af saadan et specielt Værk nødvendigvis maa møde paa sin Vej.

Arbejdet blev som bekendt paabegyndt af Forfatteren Kay Larsen, men blev i 1943 overdraget til Direktør Louis Grandjean, der har udformet Bogen, og som har faaet samlet yderligere Materiale sammen til en Fuldstændiggørelse af det foreløbige Værk, der allerede forelaa for nogen Tid siden.

Bogen, der er rigt illustreret og forsynet med en Mængde Oversigtskort og Detailkort udarbejdet af

Overkorttegner V. K. Gregart ved Søkortarkivet, har Bud til alle maritimt interesserede Kredse her i Landet, baade til Søens egne Folk og til de mange, der, omend de har deres Erhverv paa Landjorden, dog med Interesse følger Søens mangecartede Foreteelser.

Skulde man rette en Kritik mod Værket — og hvad vilde Livet være værd uden Kritik — maatte det være mod Forfatterens »forbistrede« Retskrivning, som engang imellem unægteligt falder en noget for Brystet.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Viriks Rederi A/S i Sandefjord har hos Götaverken bestilt et Tankmotorskib paa 8,700 Tons d.w. Skibets Hoveddimensioner er: Længde 434', Bredde 55', Dybgaende 25.8'. Farten skal være 14½ Knob paa fuld Last. Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cylindret, enkeltvirkende 2-Takts Dieselmotor paa 4,300 I.H.K. Skibet bliver specialbygget og er en ny Type med specielt Tank-Rørledningssystem og Pumpsystem. Skroget bliver overvejende helsevejst.

Tankmotorskibet *Kim*, der er bygget paa Götaverken til Stenersens Tank A/S, Oslo, var paa Provetur d. 3. December.

Skibet, der er paa 17.300 Tons d.w., er et af de største Skibe, der er bygget paa Værftet, og Søsterskib til de tidligere paa Værftet byggede Tankskibe *Julius*, *Constance* og *Buenos Aires*. Dets Hoveddimensioner er: Længde 540' 3", Bredde 66' og Dybde 39' 3". Middeldybgaende paa Sommerfribord er 29' 11½".

Hovedmaskineriet bestaar af en 8-cylindret 2-Takts enkeltvirkende Dieselmotor af Götaverkens Konstruktion, der med 7000 I.H.K. kan give Skibet en Fart paa 14 Knob paa fuld Last.

For Mandskabet er der indrettet Messe, Opholdsrum og Lukafer, for Størstedelen Enkeltmandslukafer, i Agterskibet, mens Beboelse for Dæks- og Maskinofficererne er beliggende midtskibs og agter paa Poopdækket.

Rederiet har imidlertid allerede solgt Skibet til det argentinske Statsrederi Yacimientos Petroleros i Buenos Aires, der overtager Skibet efter Prøveturen. I argentinsk Eje faar Skibet Navnet *San Antonio*.

Det er forøvrigt det andet paa Götaverken byggede Skib, det argentinske Statsrederi erhverver sig, idet det ovennævnte *Buenos Aires* ogsaa tilhører det. *Buenos Aires* blev bygget færdig under Krigen, men maatte blive liggende i Göteborg, til Krigen var afsluttet.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Udenrigshandelen i Oktober

For Oktober Maaned viser Handelsbalancen med Udlandet et Eksportoverskud paa 20 Mill. Kr. Der blev indført Varer her til Landet for 78,4 Mill. Kr. og eksporteret for 98,4 Mill. Kr. I den forløbne Del af indeværende Aar har Importen herefter haft en Værdi af 497,9 Mill. Kr. og Eksporten en Værdi af 683,8 Mill. Kr., saaledes at der fremkommer et Eksportoverskud paa 185,8 Mill. Kr. I den tilsvarende Periode i Fjor androg Importen 1000,4 Mill. Kr. og Eksporten 1140,9 Mill. Kr. — et Eksportoverskud paa 140,5 Mill. Kr.

Fra D. S. B.

Hos Burmeister & Wain er man i fuld Gang med Bygningen af den nye tresporede Motorfærge til Store Bælt-Overfarten, og man regner med, at den nye Færge kan indsættes i Farten, naar Sommerferietrafikken for Alvor sætter ind, altsaa omkring d. 1. Juli næste Aar. Den nye Færge kommer til at koste omkring 10 Mill. Kr.

Det er lykkedes Statsbanerne selv at fremskaffe en Del af Materialerne fra Sverige, medens Værftet har ligget inde med forskellige Ting, saaledes Dæksplanker.

I Løbet af et Par Uger udbyder Statsbanerne Genopbygningen af Automobillfærgerne *Heimdal* til Licitation mellem vore førende Værfter. Der kan saaledes blive Tale om Burmeister & Wain, Helsingør Skibs- og Maskinbyggeri, Nakskov Skibsværft, Odense Staatskibsværft, Frederikshavn Skibsværft og Aalborg Værft.

Som det vil erindres, blev *Heimdal* efter Kapitulationen fundet i Nord-Norge, hvor den var blevet stærkt hærget af Brand. Skibet er næsten nedbrændt til Vandlinien, men Motorerne har ikke taget nævneværdig Skade.

Man regner med, at Reparationen kan tilendebringes paa et halvt Aar, saa ogsaa *Heimdal* skulde staa klar til Ferietrafiken.

Ny Søfartschef ved Statsbanerne

Som tidligere meddelt trækker Søfartschef Neergaard ved Statsbanerne sig tilbage den 1. Marts næste Aar, efter at have fungeret ud over den normale Aldersfrist. Til hans Efterfølger er nu som ventet udnævnt Søfartsinspektør, Kaptajn *H. J. Bager*, der under Krigen blev et kendt Navn.

Det var Kaptajn Bager, der den Gang var Styrmand, som bortførte Færgerne *Mjølner* til Sverige for Næsen af Tyskerne. Ved sin Hjemkomst efter Danmarks Befrielse blev han udnævnt til Kaptajn paa Storebæltsoverfarten, men endnu inden han var naaet at træde i Funktion, kom Udnævnelsen til Søfartsinspektør.

Esbjerg—Harwich-Ruten minefri

Ruten fra Esbjerg ud til den nord- og sydgaaende Rute i Nordsøen er blevet aabnet, meddeler Søværnskommandoen. Dette betyder, at D.F.D.S. kan genoptage Forbindelsen fra Esbjerg til Harwich. Motorskibet *Parkston* — den eneste af vore Englandsbaade, der er tilbage — afsjeler fra Esbjerg den 15. December.

Med dette ene Skib kan der kun gennemføres en ugentlig Afgang i hver Retning.

Damperen *A. P. Bernstorff*, der i sin Tid sejlede i Rute-farten Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque, ligger for Tiden paa Helsingør Skibsværft for at faa udhedret de Skader, den paadrog sig under Tyskernes Benyttelse. Man haaber, at Damperen lidt ind i det nye Aar kan sættes ind i Farten. Der bliver herefter to ugentlige Afsjellinger i hver Retning. Der regnes med Lyntogsforbindelse til Skibene og Sovevognsforbindelser direkte med Oslo og Stockholm.

Det smukke og moderne Motorskib *Kronprins Frederik*, der var bestemt til Esbjerg—Harwich Ruten, kan først benyttes efter en større Reparation.

Ny Havn paa Færøerne

I Overværelse af Repræsentanter for Staten og Lagtinget indviedes forleden Dag den første større Havn, der er bygget paa Færøerne under Krigen. Havnen ligger ved Gøte paa Østero og paabegyndtes i Sommeren 1943. Den bestaar af en 40 Meter lang Dækmole med en 36 Meter lang Vinkelkaj indenfor. Arbejdet har kostet 480,000 Kr.

S/S »Karla«

Som det vil erindres købte Store Nordiske under Krigen af J. Lauritzens Rederi Damperen *Karla*. Skibet er nu

S. A. THE ENGINEERING CO.

Skibsreparationer

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

blevet ombygget til Kabelskib, og det blev forleden af Værftet afleveret til den nye Ejer.

Ny Patrouillebaad til Toldvæsenet

Som det vil erindres, blev i 1944 to Patrouillefartøjer *Maagen* og *Leif*, der gjorde Tjeneste som Lods- og Bevogtningsfartøjer ved Lille Bæltbroen, ødelagt af Sabotører for at hindre, at de faldt i Tyskernes Hænder. Videre har man mistet Toldvæsenets Inspektionsskib *Falken*, der blev beslaglagt af Tyskerne, og som man siden — trods alle Efterforskninger — ikke har set noget til. Der er paa Finansloven for 1945—46 afsat et Beløb til Bygning af et nyt Inspektionsskib til Erstatning for *Falken*, men det vil yderligere være nødvendigt at faa et nyt Patrouillefartøj til delvis Erstatning for de to, man mistede ved Lille Bæltbroen. Forudsat Finansudvalgets Tilslutning opnaas, vil Bygningen af en ny Patrouillebaad blive iværksat snarest.

Nye Kaptajner i D. F. D. S.

I Det Forenede Dampskibsselskab er udnævnt fire nye Kaptajner. Det er H. O. J. Simonsen, der er Fører af Damperen *Sonderjylland*, Chr. P. Christensen, Kiel, Fører af Damperen *Aarhus* i midlertidig Rute-fart mellem Ostende og London, O. R. Hansen, Fører af *S/S Falken*, og V. C. Tramp, der for Tiden ikke har noget Skib.

Hollandske Nybygninger

Holland Amerika Linien har bestemt at færdiggøre *M/S Westerdam* til Ruten mellem Rotterdam og U. S. A.'s Østkyst. Skibet, der blev bestilt paa Wilton-Fijenoord Værftet i 1939, er tre Gange blevet ramt under engelske Bombeangreb, og det er sunket to Gange i Havn efter Sø-sætningen, sidste Gang efter Sabotage, da Tyskerne havde beslaglagt det for at bruge det til Spærring af New Waterway. Et Sosterskib, *M/S Zuiderdam* var allerede sænket i Løbet. Bjergningsarbejderne ved det sidstnævnte Skib er i fuld Gang, men det er tvivlsomt, om det vil kunne betale sig at reparere det.

M/S Westerdam er et toskruet Skib paa 11,000 Brutton tons med følgende Hoveddimensioner: Længde 157,5 m. Bredde 20,12 m, Dybgang 12,50 m. Hovedmaskineriet bestaar af to 5-cylindrede, 2-Takts dobbeltvirkende Fijenoord MAN Dieselmotorer paa 10,400 I.H.K., der vil give Skibet en Fart paa 16 Knob med fuld Last.

Apteringen for de 132 Passagerer (Turistklassen) bestaar af enkelte og dobbelte Kahytter.

The Sun Shipbuilding & Dry Dock Co. i Chester, Pennsylvania, har søsat Turbinedamperen *Limburg* bygget til den hollandske Regering som den første af ti Dampere af C. 3 Typen: 12,000 Tons d.w., 8,500 H.K., Fart 16 Knob. Aptering for 12 Passagerer. Fire af disse Skibe overdroges til Stoomvaart-Maatschappij »Nederland« og et lignende Antal til Rotterdamsche Lloyd.

Svensk Skibssalg

Lundgren og Børjessorfs Rederier i Helsingborg har købt Motorskibet *Falsterbo* af Ångbåts AB Ferm, Kristinehamn.

Falsterbo er bygget i Gøteborg 1925 og laster 6,825 Tons. Det vil blive Helsingborgs hidtil største Skib.

Svenske Skibe som Hoteller

Man venter inden længe svenske Skibe til Oslo, hvor de skal afhjælpe den alvorlige Pladsmangel paa Hotellerne. Repræsentanter fra Oslo er allerede i Stockholm for at bese de Skibe, der kan være Tale om, og træffe nærmere Aftale om Sagen.

SV. DYHR

ØRESUNDSVEJ 140,

KØBENHAVN S.

C. 8901

En Lodsstilling

ved Nykøbing F. Lodseri ønskes besat med en dertil kvalificeret Navigator mellem 25 og 37 Aar. Skriftlig Ansøgning bilagt med bekræftede Afskrifter af nautiske Eksamenbeviser, Skibsfører- eller Styrmandsbevis og af eventuelle Forholdsattester modtages indtil den 15. Januar n.A. under Adresse: Lodsdirektoratet, Overgaden o/V. 60, København K.

Lodsdirektoratet, den 30. November 1945.

Smuk Gave til Sømandsfonden

Fra Horsens Byraad har den af Dansk Dampskibsrederiforening oprettede Fond Den danske Sømandsfond modtaget et Bidrag paa 2500 Kr. Dette Fonds Midler skal — som bekendt — komme den danske Sømandsstand og dens Paarørende til Gode.

Hecksher & Søn's Eftf. i nye Lokaler

Da Tyskerne den 19. September i Fjor foretog deres Overfald paa det danske Politi og samtidig forsøgte at indtage Amalienborg Slot, brændte de under de opstaaede Kamphandlinger Ejendommen Amaliegade Nr. 39 af. Ved denne Lejlighed fik det kendte, gamle Skibsmæglerfirma Hecksher & Søn's Eftf., der i over 80 Aar havde haft til Huse der i Ejendommen, sine Kontorer fuldstændig ødelagte. Efter i en Tid at have været henvist til midlertidige Lokaler, har Firmaet nu fra den 4. December faaet indrettet sig permanent i Bredgade Nr. 63.

Minesprængt Kutter

Lørdag Aften er der mellem Vesterø Havn og Nordre Rønner Fyr sket en Minesprængningsulykke, hvorved 3 Læsøfiskere har sat Livet til, og en fjerde blev haardt saaret. Dampere Læsø, der besøger Trafiken mellem Frederikshavn og Læsø, var strandet, og en Del Læsøkuttere gik ud for at trække den af Grunden. En af Kutterne, *Inger Marie*, Skipper Chr. I. Christensen af Vesterø Havn, stødt mod en Mine og blev fuldstændig pulveriseret. Alle tre ombordværende blev dræbt. Foruden Føreren var der dennes Svingerøn Søren Bredgaard og Fisker Niels Peter Lauritz Petersen, alle tre var gift. Det lykkedes de øvrige Kuttere at faa Dampere flot og ført ind til Vesterø Havn, hvor den kom ind ved 22-Tiden.

Minesprængning ved Drogden

Natten til den 2. December minesprængtes det svenske Motorskib *Trivia* i Farvandet mellem Drogden og Falsterbo. Der blev opfanget Nødsignaler, og Besætningen blev bjærget ind til Skanör. To Mand var blevet saaret.

Ogsaa paa Drogden Fyr havde man opfanget Nødsignalerne og sat sig i Forbindelse med Dragør, hvor Læge Poul Dich gjorde sig klar til at gaa ud med Baad for at yde de tilskadekomne den første Hjælp. Inden Lægen naaede afsted, meddeltes det telegrafisk, at de Saarede var paa Vej ind mod Sverige.

Trivia, der er hjemmehørende i Stockholm, var paa Rejse fra Karlskrona til Malmö i Ballast. Svitser Bjærgningsentreprise og Röda Bolaget har faaet Skibet slæbt ind til Malmö. Ved Minesprængningen havde *Trivia* ikke Lods om Bord, og det befandt sig udenfor den mineren-sede Rende.

Minesprængning i Skagerak

En Skagenskutter kom forleden Dag i Havn med en Redningsbøje mærket *Theda Fritzen* af Emden. Bøjen blev fundet 14—15 Sømil Nordvest for Skagen Rev Fyrskib, og der blev i Nærheden fundet talrige Vragstumper.

Den paagældende tyske Dampere blev anvendt til at transportere Ammunition ud til et Omraade i Skagerak, hvor den sænkes, og der er Formodning om, at Skibet for nogen Tid siden sammen med andre minesprængtes, men nærmere Oplysninger kan ikke fremskaffes i Øjeblikket.

Portugisiske Skibsbestillinger

Det portugisiske Rederi Sociedade Geral de Commercio Industria & Transportes har bestilt fire Motorskibe paa Doxford Shipyards, Sunderland, til Levering ved Udgangen

af 1947. Hvert Skib er paa 7000 Tons d.w. og skal kunne medtage enkelte Passagerer. De skal udstyres med Doxford Maskiner og skal kunne løbe 13 Knob.

Ændringer i Skibsregisteret

Fabrikant Elbæk Jensen, Esbjerg, er Ejer af nybygget Galease med Hjælpemotor (Fiskefartøj) *Rhode* af Esbjerg (OWTM). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 40 og 15 Tons.

Partrederiet for Galease med Hjælpemotor *Albatros* af Hobro (OUOE). Til bestyrende Reder er valgt Fiskehandler Karl Nielsen, Mariager.

Rederiet Korsør A/S, Korsør, er Ejer af Galease med Hjælpemotor *Karen Sorensen* af København (OWTV). Brutto- og Netto-Tonnage henholdsvis 95 og 66 Tons. Selskabets Bestyrelse bestaar af Direktør Thorvald Peder Olsen og Prokurist Gunner Hansen, begge af Korsør, og Restauratør Axel Marius Olsen, Slagelse. Førstnævnte er Selskabets adm. Direktør.

Skibsfører Sofus Edmund Pilegaard, Svendborg, Ejer af Galease med Hjælpemotor *Erna* af Svendborg (OUSH) har forandret Bopæl til København.

Rederiet Korsør A/S, Korsør, har aflændet Galease med Hjælpemotor *Karen Sorensen* af København (OWTV) til Skibsfører Rasmus Peter Sorensen, København.

A. N. Kure, Nekso, har aflændet 3 m. Skonnert med Hjælpemotor *Cornelia* af Nekso (OYXK) til Skibsfører Mathias Peter Almlund, Ommel. Skibets Navn er nu Laurits, dets Hjemsted Ommel.

M/S *Nordhavet* af København (OYSE) er udslettet som forlist.

M/S *Nordvest* af København (OYWQ) er udslettet som forlist.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Thyra* af Odense (OKZA) er nu henholdsvis 1096 og 568 Tons.

M/S *Dick* af Stege (OUWB). Skibets Typebetegnelse er nu Jagt med Hjælpemotor.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S *Vistula* af Frederikshavn (OYJE) er nu henholdsvis 1373 og 811 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S *Dronning Alexandrine* af København (OXYD) er nu henholdsvis 1868 og 1089 Tons.

Brutto-Tonnagen for Galease med Hjælpemotor *Elly Petersen* af Haderslev (OXBR) er nu 45 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for M/S *Parkeston* af Esbjerg (OZTA) er nu henholdsvis 2763 og 1564 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Aarhus* af Frederikshavn (OYBA) er nu henholdsvis 1843 og 1035 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Dronning Maud* af Esbjerg (OXZD) er nu henholdsvis 1886 og 915 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for S/S *Alf* af København (OXBA) er nu henholdsvis 2186 og 1351 Tons.

PERSONALIA

Søværnet

Hans Majestæt Kongen har resolveret som følger:

Under 28. f. M.:

Orlogskaptajn *Hans Jørgen Rasmussen*, R. af D., udnævntes til Kommandørkaptajn, Kaptajnløjtnant *Jørgen Frederik Tonnesen Lolle* til Orlogskaptajn og

Søløjtnanterne af 1. Grad *Hans Nørgaard* og *Mogens Hjørdemaal Bredsdorff* til Kaptajnløjtnanter fra den 1. December d. A. at regne.

Under s. D.:

Søløjtnanterne af 2. Grad

Helge Nielsen,
Asger Uldbrand Willezen,
Hans Erik Hansen.
Søren Elmer Milan Thamsborg,
Bent Hervad-Jørgensen,
Ib Erik Wessel-Tolvig,
Mogens Frederik Viggo Krarup,
Poul Bernhard Nissen,
Jørgen Vilhelm Sander Larsen,
Christian Sick Børgesen og
Orla Helmuth Jensen

udnævnes til Søløjtnanter af 1. Grad fra den 1. December d. A. at regne.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. B. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør:

KAY JUNGEBSEN

Telefon *Central 17030

samt paa alle Postkontore:

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

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 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

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

Tlf. 16.861

Dampskibsaktieselskabet

„Progress“

Kalvebod Brygge 4

København



Telegr.-Adr.: »Marinone«

Telefon Central 12057

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 8316-17 - Tel.-Adr.: Einarship

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevadore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER



Brug **Holzappel's**
International
Skibsfarver

till INDEN- OG UDENBORDS
DANSK ARBEJDE

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

Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

61. Aargang.

København 6. December 1945.

Nr. 50.

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

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *danske* Punktets Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parentes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synsvidde er anført for en Øjehøjde af 5 Meter. Højder og Dybder er angivet i Meter (m), Afstande i Sømil (Sm) eller Meter (m). Retningerne er retvinklede, 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.

2442. Danmark. Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i danske og nærliggende Farvande.

Tidligere E. f. S. Nr. 45/2114 1945 udgaar.

Blk.	betyder	Blink.	Forkortelser:
ED.	—	Eksistens tvivlsom.	
El. hv.	—	Elektrisk Lanterne, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.	
El. r.	—	Elektrisk Lanterne, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m , og som er anbragt paa selve Vraget.	
Fl.	—	grønt Flag.	
Fmk.	—	Formørkelse.	
Forg. efta.	—	Forgæves eftersøgt.	
Jspir. hv.	—	Jernspirtønde, der viser hvidt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .	
Jspir. r.	—	Jernspirtønde, der viser rødt Hurtigblink, 60 Blink hvert 1 ^m .	
L.-Flt.	—	Lys- og Fløjtetønde.	
L.-Klt.	—	Lys- og Klokketønde.	
Lt.	—	Lystønde.	
M.	—	Mast.	
o. V.	—	rager op over Vandet.	
PD.	—	Plads tvivlsom.	
Skfh.	—	Skibsfartshindring.	
Tbt.	—	Topbetegnelse.	
Uvh.	—	Undervandshindring.	
Vg.	—	Vrag.	
Vgl.	—	Vraglystønde.	
Vgt.	—	Vragtønde.	
Vgv.	—	Vragvager.	

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.			
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar		
Østersøen.									
54° 46'	10° 21'	5,5		185, 140.	<i>Herdis</i> (Kvase). PD.				
54° 45',8	10° 30',5				(Luftfartøj).	1525	1942		
54° 46',8	10° 39',2				PA.	1219	1945		
54° 40',6	10° 42',0				Master og Skorsten o. V.				
54° 39',5	10° 40',2	Vglt. S.-Tbt., S. f. Vg.	185	185	<i>Karen</i> (M/Tjalk).	1554	1944		
54° 39',4	10° 42',2					1858	1940		
54° 38',0	10° 41',5					369	1945		
54° 37'	10° 41'					497	1943		
54° 43',7	10° 46',2					838	1945		
54° 43',7	10° 48',2								
54° 43',8	10° 48',3								
54° 37',4	11° 41',3					1196	1944		
54° 32',9	12° 07',2				8,3	162, 187, 188.	<i>Stockholm</i> (Dampsk.)	1606	1944
54° 50',1	12° 15',0						<i>Anna</i> (Fiskerbaad).	1376	1943
54° 46',8	12° 29',5						<i>Agersø</i> (Dampsk.).	1423	1944
54° 55',8	12° 37',5						Undervandsnetspær- ring.	1364	1945
55° 01'	12° 42'	Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	187.	<i>Douglas</i> (M/Galease).			1808	1943	
55° 01',8	12° 32',5			<i>Vita</i> (Skonnert).			1619	1945	
55° 06'	12° 31'		130, 187.	M. o. V.					
55° 13',6	12° 19',1			(Fiskerfartøj).	1427	1942			
55° 14',8	12° 36',7			<i>Marie</i> (Motorgalease)	1497	1945			
				Master og Rundhol- ter fasthængende ved enkelte Wirer. Mindste Dybde over Vragets Skrog 23,7 m.					
55° 14',4	12° 40',9	El. r. + Vgv. 1 Fl. SSW. f. Vg.	130. 187. 188.	<i>Esbjerg</i> (M/Skib.) 2	1294	1945			
55° 15',1	12° 42',8			M. o. V.					
				<i>Almée</i> (M/Skib). For- gæves eft.	1555	1944			
55° 15'	12° 43'			<i>Alice</i> (M/Galease).	1515	1944			
55° 09',4	12° 45',5			<i>Karis</i> (M/Sejlskib).					
		midlt. Afm.		PD.					
55° 09'	12° 44'			<i>Marie</i> (Fiskerkutter).	694	1944			
55° 14',9	14° 50',8			<i>Eliezer</i> (M/Galease).	1498	1943			
54° 51',0	14° 51',3	Vgt. W.-Tbt.			396	1940			
55° 01'	14° 44',6				1464	1942			
55° 20'	12° 53',3	12	188, 180, 181.	<i>Tornø</i> (Dampsk.).	3754	1939			
55° 11',5	13° 13',0				762	1944			
55° 13',4	13° 14',2			<i>Bonita</i> (Dampsk.).	1449	1941			
55° 17',5	13° 53',5			Uvh.	935	1944			
55° 22',3	14° 03',5				1080	1941			

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 31',3	13° 54',1		Vgt. W.-Tbt., W. f. Vg.			724	1943
54° 35',3	13° 39',5	15		201, 188.		1231	1941
54° 37',5	13° 46',0				Starke (Færge).	433	1942
54° 53',3	13° 40',0					1628	1944
54° 31',1	12° 56',2	6,5	Vgv. N.-Tbt., N. f. Vg.			1247	1944
54° 52'	12° 54'					868	1944
54° 36',5	12° 45',5		Vgt.			2504	1940
54° 50',0	12° 45',0		Vgv. W.-Tbt., W. f. Vg.	187, 188.	Thor (Bugserb.).	421	1945
54° 49',1	12° 42',7				M. o. V.	1607	1944
54° 48',8	12° 43',3		Vglt. Et-Blk. 7 ^s . + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	187, 188.		2444	1945
54° 49',5	12° 40',7				Ulla (M/Skib).	545	1945
54° 47',7	12° 42',8					1623	1944
54° 47',5	12° 37',5				Swinemünde (Færge). Forg. efts.	2241	1940
54° 46',2	12° 41',0	11,5		187, 188.	Patria (M/Jagt).	2379	1945
54° 46',1	12° 40',6		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.	Julus Madsen (Dampsk.).	1363	1945
54° 44',5	12° 43',0		Vgv. 1 Fl.	187, 126, 180.	Poul Carl (Dampsk.).	2480	1945
54° 43',2	12° 38',8		Vglt. En-Fmk. 4 ^s .	187, 188.	Margareta (Dampsk.) Vglt. bortdrevet.	2481	1945
54° 42',1	12° 37',0	8	Vglt. To-Blk. 15 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	187, 188.		2449	1945
54° 41',1	12° 32',9		Vglt. E.-Tbt., To- Blk. 18 ^s , E. f. Vg.	186, 187, 188.	M. o. V.	985	1944
54° 39',3	12° 31',0	6,0	Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	186, 187, 188.	Jäämeri (Dampsk.).	2380	1945
54° 37',6	12° 25',8		N. f. Vg.: Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg. S. f. Vg.: Vglt. S- Tbt., En-Fmk. 4 ^s , S. f. Vg. + Vgv. 1 Fl. SSW. f. Vg.	186, 187, 188.	Overbygning o. V. Gen- nemsejlingsaabning afm. S. f. Vg.: N.-lige Lt.: sort L- Flt., S.-Tbt. rødt To-Blk. 7 ^s . S.-lige Lt.: rød Lt., N.-Tbt. hvidt En- Fmk. 5 ^s . Gneisenau (Dampsk.)	2482	1945
54° 38',1	12° 25',2					874	1945
54° 35',7	12° 21',9		Bøje.			1735	1942
54° 32',7	12° 39',3				M. o. V.	944	1942
54° 27',6	12° 23',9		Vgt. W.-Tbt.		Jaunjelgava (Damp- skib).	1016	1942
54° 23',5	12° 19',5				o. V. Der skal pas- seres S. om Vg.	1736	1942
54° 25',1	12° 08',0					903	1945
54° 22',9	12° 05',8					726	1945
54° 19',8	12° 05',2		Vglt. S.-Tbt. En- Fmk. 4 ^s , S. f. Vg.			877	1944

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 20',5	12° 04',5		Rød Bøje.			538	1944
54° 20'	12° 02',5				M., antagelig fast i Vg.	1372	1940
54° 19',3	12° 04',8					671	1945
54° 16'	12° 04'					665	1945
54° 15',1	12° 04',6					665	1945
54° 13',8	12° 05',3		Vglt. W.-Tbt., Et- Blk. 6,5 ^s . W. f. Vg.		Uvh.	185	1942
54° 22',9	11° 58',9		a) Vglt. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NW. f. Vg. b) Vglt. N.-Tbt., Et-Blk. 6 ^s . NE. f. Vg.	186, 187.	W.-fra kommende Skibe skal holde Vraglystønderne paa Stb. Side.	642	1945
54° 13'	11° 25'					481	1945
54° 00',7	10° 55',0		Vgt. N.-Tbt., N. f. Vg.		2 M. o. V.	1644	1940
54° 02',7	10° 47',9					2227	1945
54° 04',0	10° 50',4					2227	1945
54° 22',8	11° 10',7				2 M. o. V.	1597	1942
54° 28'	11° 33'				Uvh.	1629	1944
54° 29',6	11° 24',3	5	Bøje.		Lehnskov (Skonnert).	1151	1944
54° 34',2	11° 14',3					704	1944
54° 35',8	11° 02',6				Uvh.	2215	1940
54° 36',4	10° 57',1				Nordfahrt (Dampsk.).	1787	1945
54° 34',6	10° 56',4					775	1944
54° 35',3	10° 55',5				o. V.	821	1945
54° 37½'	10° 52½'				o. V.	822	1945
					Muligvis identisk med ovennevnte Vrag.		
54° 35',4	10° 55',3				Ingrid Leonhardt (Dampsk.).	1787	1945
54° 35',0	10° 53',0		Farvandsbøje.		M. o. V.	823	1945
54° 35',9	10° 54',8					904	1945
54° 35',1	10° 52',8				V. S. 53 (Trawler).	1787	1945
54° 35',5	10° 52',0				R. 126 (Minestr.).	1787	1945
54° 34',2	10° 52',0				Hugo Zeye.	1787	1945
54° 36',3	10° 51',3		2 Bøjer agten for Vg.		Ampell (holl. Damp- sk.).	2352	1945
54° 35',0	10° 49',9				Agterskibet o. V.	2381	1945
54° 26',7	10° 42',4				M. o. V.	1434	1944
54° 27',4	10° 38',0				o. V.	1261	1942
54° 34',3	10° 48',2					988	1944
54° 39',7	10° 24',5		Vglt. N.-Tbt. To- Fmk. 9 ^s . N. f. Vg.			2053	1945

Desuden findes S. for Linien Wester-Markelsdorf Fyr—Schleimünde Fyr talrige Vrag i Kieler Bugt.

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Sundet.							
56° 05',9	12° 31',0		Afm. med Strøm- bøjer.			1308	1944
56° 05'	12° 34'				<i>Niels Juel</i> (Kvase). Forg. efts.	1432	1940
56° 02',1	12° 37',4				<i>Ekspres</i> (Vandb.).	848	1945
55° 52',0	12° 36',6	10,2		131, 130, 125.	<i>Ernte</i> (Galease).	1282	1944
55° 46',3	12° 39',9	7,8		133, 132, 130.	<i>Guðrun</i> (Galease).	2865	1940
55° 41',7	12° 41',0				Forg. efts.	927	1943
55° 41',5	12° 41',1	13,2		133, 132, 130.	<i>Bertha</i> (Dampsk.).	323	1943
55° 40',5	12° 41',8				<i>Californien</i> (Fisker- kutter). Forg. efts.	1152	1942
55° 40',1	12° 39',4				(Lystfartøj). M. o. V.	1489	1945
55° 38',7	12° 40',6				Uvh. Forg. efts.	438	1944
55° 37',1	12° 41',1				(Tysk Luftfartøj) o. V.	2384	1945
55° 41',0	12° 49',8	6,0		132, 130.	<i>Gustav</i> (M/Galease).	1352	1943
55° 34',5	12° 48',0				Uvh.	1377	1940
55° 32',2	12° 39',9	9,0		133, 132, 130.	<i>Progress</i> (Sandsuger).	1199	1943
55° 30',9	12° 41',5		El. r.	133, 132, 130.	<i>Campinas</i> (Trans- portsk.). o. V.	1195	1942
55° 30',1	12° 40',2		Jspir hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	133, 132, 130.	<i>Lena Raeder</i> (Tysk Ministryger). Vin- terafm.	456	1945
55° 30'	12° 37'				PD.		
55° 29',3	12° 42',1	9,2		133, 132, 130.	<i>Cronshagen</i> (Damp- skib).	1387	1942
55° 27',2	12° 39',1				Mastelignende Gen- stand o. V.	1908	1945
55° 26',9	12° 37',1		El. hv. + Vgv., 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	<i>Holland</i> (Bugserb.).	1230	1943
55° 26',3	12° 30',5	0,3	Jspir hv. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	132, 130.	(Tysk Ministryger).	1616	1944
55° 23',0	12° 36',8		Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	132, 130, 187.	<i>Ketty</i> (M/Galease). M. o. V.	1159	1944
55° 23'	12° 35'				<i>Argo</i> (Galease). Forg. efts.	399	1944
55° 21',7	12° 29',8				M. o. V.	2353	1945
55° 35',7	12° 30',9	1,8	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.		(Mudderpram).	1649	1942
55° 30',1	12° 25',9		El. hv. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	132, 130.	<i>Gerda</i> (Stenfisker).	2056	1945
55° 59',4	12° 42',9	14		131, 130, 102.	<i>Inez</i> (M/Sejlskib).	1250	1943
55° 35',0	12° 51',2	5,7		132, 130.	Jvf. <i>Svensk</i> Kort Nr. 271.	1001	1941
Smaalandsfarvandet.							
54° 51',8	12° 13',0				<i>Johanne</i> (Skonnert).	2897	1940
54° 52',5	12° 10',0				<i>Ibæk</i> (M/Galease).	1985	1945
54° 58',7	11° 52',1	0			<i>Hedvig</i> (M/Skib).	1069	1943
54° 56',6	11° 37',2	7,2		160, 140.	<i>Ruth</i> (Skonnert).	1405	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.		
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar	
54° 56',7	11° 36',6	7,5		160, 140.	<i>Hinrich</i> (M/Skib).	1550	1944	
54° 56',7	11° 36',6				Uvh.	1703	1945	
55° 02',3	11° 35',9	8,0		160, 140.	Muligvis identisk m. ovenstaaende Vrag.			
55° 00',8	11° 32',0	10,3	Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	160, 140.	<i>Erna</i> (M/Galease).	1367	1944	
55° 00',7	11° 32',3			160, 140.	<i>Pioner</i> (M/Skib).	1645	1944	
					<i>Emanuel</i> (M/Skib).	747	1945	
					O. M. o. V.			
55° 04',0	11° 23',2		El. hv. + Vgv. 2 Fl. NNE. f. Vg.	160, 140.	<i>Svend Dahl</i> (3-mastet Skonnert).	1635	1945	
55° 02',5	11° 19',7	2,9	Vgv. 1 Fl. W. f. Vg.		<i>Amor</i> (Galease).	753	1945	
55° 00',3	11° 19',5			160, 140, 185.	<i>Valborg</i> (M/Jagt).	1025	1943	
55° 06',0	11° 19',0				Uvh. Forg. eft.	508	1944	
55° 07',3	11° 15',5			El. hv. + Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	142, 160, 140.	<i>Nerma</i> (M/Yacht) M. o. V.	2042	1945
55° 07',9	11° 13',2			7,6		142, 160, 140.	<i>Peter</i> (Lægter).	1178
55° 10',2	11° 17',4	10,2		143, 160, 140.	<i>Emilie</i> (Galease).	817	1944	

Store-Bælt.

55° 43',1	10° 47',2	14,6		143, 141, 142. 140.	Uvh.	542	1944
55° 26'	11° 00'				<i>Ranfoss</i> (Dampsk.).	852	1945
55° 19',1	10° 58',4					854	1945
55° 16',4	10° 53',4				Jernbanevogn.	358	1942
55° 16',2	11° 01',3				<i>Viking</i> (M/Skonnert).	550	1942
55° 13',7	10° 57',7				<i>Else</i> (Fiskerkutter).	1092	1943
					Forg. eft.		
55° 03',0	10° 47',7	10,3		170, 142, 140, 126, 180.	<i>Capella</i> (Jagt).	1323	1944
55° 09',2	11° 06',7		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	143, 142, 140.	(<i>Tysk</i> Undervandsb.)	855	1945
55° 08',1	11° 02',0				<i>Kaleva</i> (Dampsk.). 2 M. o. V.	1158	1945
55° 06',3	11° 03',2	10,0		142, 140, 126.	PD. Formodet Uvh.	878	1945
55° 06',0	11° 05',0				<i>Assistent</i> (M/Galease).	1123	1943
55° 04',8	11° 03',9					1204	1942
55° 00',2	11° 03',1				<i>Arete</i> (Dampsk.).	655	1942
					Forg. eft.		
55° 00',6	10° 55',0	6,8		142, 140, 185, 126.	<i>Uwe</i> (<i>Tysk</i> Minestr.).	1669	1943
55° 00',1	10° 57',8		Jspir. hv. + Vgv. 2 Fl. NE. t. E. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>P. G. Halvorsen</i> (Dampsk.). o. V.	894	1943
55° 00',0	10° 54',8				<i>Diana</i> . (Dampsk.).	856	1945
54° 58',4	10° 55',0	9,3	El. hv. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Pallas</i> (Dampsk.).	1517	1945
54° 58',4	10° 56',8				Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Antares</i> (M/Skib).

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
54° 58',2	11° 01',7		Vgv. 1 Fl. SW. f. SW.-lige Del af Vg.	142, 140, 185.	<i>Rich. Ohlrogge</i> (Tysk Forpostsk.). Vg. sprængt i 2 Delc. Afst. 170 m mellem Delene.	1320	1943
54° 55',6	10° 52',8	13	Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	142, 140, 185.	<i>Listo</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	2355	1945
54° 50',8	10° 58',9		El hv.	144, 142.	<i>Ruhr Ort</i> (M/Skib). o. V.	809	1945
54° 49',0	10° 49',4				1 M. o. V.	1651	1940
54° 48',7	10° 48',7				(Ponton).	716	1942
54° 47',0	10° 53',1			142, 140, 185.		1219	1945
54° 44',6	10° 45',4						

Farvandet Syd for Fyn.

54° 57',0	10° 42',5	3,6		172, 170, 142.	<i>Marie</i> (Jagt). Muligvis identisk m. Vg. af tysk Hurtig- baad 331.	1837	1940
55° 00',7	10° 41',6				<i>Nr. 311</i> (Tysk Hur- tigbaad) (Luftfartøj).	1220	1945
55° 00',3	10° 40',8	2,2	Bøje.			908	1945
55° 01',4	10° 13',9					914	1944

Lille-Bælt.

55° 39',7	10° 02',3	15,2	Grøn Spidstd.	114, 103, 150, 125, 100.	<i>Kirsten</i> (Dampsk.). Uvh.	950	1944
55° 33',3	9° 46',7				<i>Alraune</i> (Fiskerbaad) P. D.	1378	1940
55° 26'	9° 42'				<i>Maria Strandby</i> (Fi- skerbaad). Forg. efts.	2463	1940
55° 21',5	9° 43',8				<i>Turisten</i> (Postbaad).	1128	1943
55° 21',0	9° 43',3	4,1	Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.		<i>Erna</i> (Fiskerkutter). Forg. efts.	2247	1940
55° 21'	9° 41'				<i>Ann Helen Clausen</i> (M/Skib) o. V.	860	1945
55° 07',8	10° 03',5				<i>AA. 365 Bjørn</i> (Fi- skerkutter). (Luftfartøj).	1453	1945
55° 06'	9° 37'				<i>Gerda</i> (Fiskerkutter). 2 Vg.	818	1944
55° 03'	9° 52'			170, 152, 150, 185.	<i>Conni</i> (Galease).	1778	1942
54° 59',5	10° 02',0					1653	1940
54° 54',0	10° 09',8				(Tysk Undervandsb.) Man skal altid gaa N. om Vglt.	1914	1945
54° 53',5	10° 15',7	16	Vglt. N.-Tbt. Et- Blk. 6 ^s .	154, 152, 150.		556	1945
54° 53',0	9° 36',0						

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Kattegat.							
56° 11',0	12° 17',4	15		131, 102, 130, 125, 100, 180.	<i>Valencia</i> (Dampsk.).	1589	1943
56° 11',3	12° 17',0				<i>Alliance H. 156.</i>	411	1943
56° 18'	12° 17'				<i>Venus.</i> (Fiskerkutter).	1646	1944
56° 15',5	12° 15',7				(Fiskerkutter).	765	1945
56° 13',8	12° 14',7	15,5		130, 102.	<i>Sigrød</i> (Dampsk.).	917	1944
56° 13',8	12° 11',6	13,2		130, 102, 100.	<i>Desdemona.</i> (Dampsk.).	1853	1945
56° 14',5	12° 09'				<i>Lissie</i> (Fiskerkutter).	1057	1943
56° 10'	12° 07'				<i>Burnlef</i> (tyisk Dampskib).	1525	1945
56° 19'	11° 52'				Uvh. Forg. efts.	1441	1942
56° 09'	11° 49'				Uvh.	616	1941
56° 04'	11° 43'				Forg. efts.	401	1944
56° 03',6	11° 42',8	17		103, 102, 125, 100, 180.	<i>Lyron</i> (Fiskerkutter).	1467	1943
56° 03',5	11° 34'				<i>Wilhelm</i> (Kuf). Losse- bom o. V.	1574	1944
					Forg. efts.		
56° 13'	11° 29'				Skfh.	1284	1944
56° 01',5	11° 17',0	5,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	103, 102.	<i>Drejø</i> (Galease).	1204	1943
56° 04',7	11° 15',5	10			<i>Dejro</i> (M/Galease).	810	1945
56° 06'	11° 16'				Uvh. Forg. efts.	930	1944
56° 09',7	11° 18',6		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	103, 102, 100.	<i>Utviken</i> (Dampsk.).	2168	1945
					M. og Skorsten o. V.		
56° 10'	11° 11'				<i>Minna</i> (Dampsk.).	403	1945
					PD.		
56° 07'	11° 11'				Uvh.	735	1945
56° 09'	11° 09'				Uvh.		
56° 07'	11° 08'					805	1945
56° 06',5	11° 06',5					879	1945
56° 04',2	11° 13',3			103, 102.	<i>Maja</i> (M/Galease).	575	1944
56° 04',2	11° 13',5			103, 102.	<i>Louise</i> (M/Jagt).	575	1944
56° 04',1	11° 13',6			103, 102.	<i>Fortuna</i> (M/Skib).	575	1944
56° 01',7	11° 03',3		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	103, 102, 100.	(Tyisk Forpostskib)	2169	1945
					M. o. V.		
56° 00'	11° 03'				Skfh.	1285	1944
55° 59½'	11° 04½'		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.		(Luftfartøj).	667	1945
55° 57',3	11° 02',1				<i>Lopra</i> (M/Skib).	668	1945
55° 46'	11° 13'		Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.		(Luftfartøj). Forg. efts.	931	1944
55° 44',4	11° 03',9			141, 103, 140.	<i>Erna</i> (M/Skonnert).	776	1945
					o. V.		
55° 50',8	11° 12',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 53',1	11° 04',5				(Luftfartøj). PD.	1225	1944
55° 50½'	10° 55'				Uvh.	826	1945
55° 48',1	10° 53',9		Vgl. Et-Blk. 5 ^s . + Vgv. 1 Fl. W. t. S. f. Vg.	141, 140, 103, 100.	<i>Kaiser</i> (Tyisk Trans- portsk.). M. o. V.	2390	1945
55° 45',5	10° 40'				Uvh. forg. efts.	1302	1943
55° 44',6	10° 36',5	10,0		112, 114, 141, 103, 140, 150, 125, 100, 180.	<i>Rita</i> (Dampsk.).	1388	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
55° 44',2	10° 33',9	4,6	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Anna</i> (Skonnert).	1257	1944
55° 45',5	10° 34',2		Vgv. 1 Fl. S. t. W. f. Vg.	112, 114, 141, 103, 140, 150, 100.	<i>Elsa</i> (Dampsk.). 1 M. o. V.	1624	1943
55° 29'	10° 36'				(Fiskekutter).	2232	1945
55° 43',8	10° 10,1	1			(Stenfiskerfartøj). Forg. efts.	2309	1940
55° 44',4	10° 12',3	5,0			(Luftfartøj).	738	1945
55° 48',5	10 28,1	2½		112, 114, 103, 125, 100.	<i>Minde</i> (M/Galease).	1373	1942
55° 51',5	10° 30',1		Vgv. 1 Fl. SW. f. Skfh.		(Luftfartøj).	714	1945
56° 05½'	10° 38'				(Tysk Transportsk. + 2 Torpedojagere) PD.	882	1945
55° 56',3	10° 44',0	5,1		112, 103, 100.	<i>Ragnhild</i> (M/Tjalk).	1620	1941
55° 59',7	10° 46',0			112, 103, 102, 100.	<i>Odin</i> (M/Kuf). ned- sprængt til i Flugt med Havbunden.	920	1944
56° 00',0	10° 49',5					755	1945
56° 08',4	10° 52',0				<i>Freja</i> (Fiskerkutter).	1193	1943
56° 12½'	10° 56½'				(Luftfartøj).	812	1945
56° 20',0	11° 04',3	8,1	Vgv. 2 Fl. NE. t. N. f. Vg.	103, 102, 125, 100.	<i>Bundekuh</i> (Trawler).	1429	1942
56½°	11°				P.D. Imellem <i>Fornæs</i> og <i>Gerrild</i> . M. o. V.	535	1945
56° 26½'	11° 10'				(Skonnert) M. o. V. Muligvis identisk med ovenstaaende.	1857	1945
56° 30',4	10° 57',7	12,2		102, 100.	<i>Jørgen</i> (Dampsk.).	504	1943
56° 35'	11° 00'				<i>Hansyssel</i> (Jagt). Forg. efts.	1657	1942
56° 36',0	11° 06',5				<i>Holger</i> (Sandpumper) M. o. V.	1647	1945
56° 36',8	11° 06',1	11,5		102, 100.	<i>Ana</i> (M/Skib).	1466	1941
56° 43',0	11° 02',4		Jspir. r. + Vgv. i Fl. SW. t. W. f. Vg.	102, 100.	<i>Erich Ohlrogge</i> (Dampsk.). 2. M. o. V.	1009	1943
56° 39'	10° 55',7				<i>Jytte</i> (M/Skib).	992	1944
56° 45',9	10° 54',1		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. ENE. f. Vg.	102, 100.	<i>Peter v. Danzig</i> (Dampsk.).	689	1944
56° 37',8	10° 46',2				<i>Elly</i> (M/Skib). M. o. V.	1504	1944
56° 39',2	10° 44',8				Rundholt, tilsynela- dende fast i Bun- den.	1763	1943
56° 42',5	10° 26',5	c. 1	Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Nordstjernen</i> (M/Skib)	861	1945
56° 43',2	10° 24',8	5,2		110, 104, 102.	<i>Zephyr</i> (Skonnert). Nedsprængt til i Flugt med Hav- bunden.	845	1944
56° 30',0	11° 42',2	15		102, 100.		883	1942
56° 40',6	11° 33',3				<i>Jutlandia</i> (Kutter).	1115	1945
56° 35',3	11° 27',9				2 Vg., forg. efts.	595	1943

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
56° 47',0	11° 10',5		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.			440	1944
56° 47',2	11° 12',5		1 mindre Bøje.			1858	1945
56° 47',3	11° 10',0				<i>H. 203. Elna</i> (Fisker- fartøj).	1529	1945
56° 50',4	11° 10',0		Vgl. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Batavia III.</i>	777	1945
56° 50',5	11° 07',8				Forg. efts.	780	1944
56° 51',5	11° 17',8				<i>Hecksey</i> (M/Skib).	404	1944
56° 50',5	11° 21',3				<i>Bogo</i> . Forg. efts.	1376	1945
56° 50',5	11° 23',1		Vgl. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. t. E. f. Vg.	102, 100.	<i>Ingeborg</i> (Tysk Dampsk.). M. o. V.	2392	1945
56° 50',1	11° 23',6		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	102, 100.	<i>Gerda</i> (M/Skonnert).	692	1945
56° 51',0	11° 27',0		Vgl. Et-Blk. 5 ^s . + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	102, 100.	3 M. o. V. (Tysk Minestr.).	2284	1945
56° 36',2	11° 48',5				2 Vg.	863	1945
56° 35',0	11° 40',0				3 Vg. (1 Vg. o. V.).	791	1945
56° 51',8	10° 37',0		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Hartmut</i> (Køleskib).	1441	1944
56° 51',4	10° 41',1	1			o. V. (antagelig et mindre Skib). Forg. efts.	1455	1945
56° 51',5	10° 41',4		El. hv. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		<i>Dorthea af Korsør</i> (M/Galease). M. o. V.	967	1945
56° 52',1	10° 40',7	0,5	Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.		(Tysk Krigsfartøj)	1723	1945
56° 52',2	10° 41',4	1—2	Bøje m. hvidt Flag			1222	1945
56° 52',2	10° 48',8		Vgl. Et-Blk. 5 ^s . + Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	102, 100.	M. o. V.	2216	1945
56° 52',8	10° 47',0		Vgv. 2 Fl. E. t. N. f. Vg.	102, 100.	(Tysk Vagtskib [Træ- skib]).	1130	1945
56° 53',0	10° 31',0					1677	1944
56° 53',7	10° 31',6		Vgl. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Wuri</i> (Transportsk.). o. V. Vinterafm.	536	1945
56° 53',8	10° 30',1		El. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		M. o. V.	1505	1944
56° 54',1	10° 30',3		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Britannic</i> (Dampsk.). o. V. Vinterafm.	537	1945
56° 55',0	10° 26',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	104, 102, 100.	<i>Lise</i> (M/Galease). M. o. V.	1078	1944
56° 58',3	10° 50',6	1,5	Vgl. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 102, 100.	<i>Gotfr. Bauerne</i> (Dampsk.).	1024	1942
56° 58',5	10° 52',0					970	1942
57° 01'	10° 44'				<i>Skandia</i> (Kutter). o. V.	1460	1942
57° 01',5	10° 43'	1 3/4			Uvh. Formentlig identisk med oven- nævnte Vrag af Kut- teren <i>Skandia</i> .	895	1945
57° 10',5	10° 47',0			101.	<i>Emma Marie</i> (Kvase).	1868	1943
57° 10',6	10° 46',0				o. V.	864	1945

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget. m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
N. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
57° 11',1	10° 46',5		El. r.		(Dampsk. 8 000 ts), sandsynligvis <i>Tübingen</i> af <i>Hamburg</i> . Luftfartøj.	1162	1945
57° 12'	10° 44'				o. V.	411	1945
57° 15',5	10° 50',8				<i>Anna Peters</i> (Tysk Mineskib). c. 200 m fra Land.	1468	1943
57° 16',4	10° 33',2				<i>Victoria</i> (Kutter). <i>Freden</i> (Fiskerkutter).	560	1945
57° 16',5	10° 38',2		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	<i>Neukuhr</i> (Dampsk.).	329	1943
57° 24',3	10° 32',5	4,5		101.	o. V.	601	1942
57° 25',2	10° 35',5		El. r.	101, 100.	<i>Gisela</i> (Vandb.).	1649	1945
57° 25',5	10° 33',8		Jspir. r. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	(Tysk Trawler) <i>Frederikshavn Vestre-Inderhavn</i> .	1650	1945
57° 26'	10° 33'				<i>Nordpilen</i> (Fiskerkutter). (Luftfartøj).	998	1945
57° 27',5	10° 46',2			101.	Uvh.	780	1941
57° 29'	10° 48'				<i>Hamm</i> (Dampsk.). Vinterafm.	561	1944
57° 29',9	10° 37',5		Vgv. 1 Fl. WSW. f. Vg.	101, 100, 92.	<i>Rygja</i> (Dampsk.). o. V.	1844	1943
57° 36',7	11° 03',0	10	Vglt. To-Blk. + Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.	101, 100.	<i>Heddernheim</i> (Dampsk.).	1510	1940
57° 39',0	10° 45',1				<i>Grete</i> (M/Galease). M. o. V.	543	1945
57° 40',8	10° 41',4				<i>R. 228</i> (tysk Minestryger). Pladsens Længde skal muligvis være 11° 25' 05" E.	1131	1945
57° 42'	10° 54'					1482	1940
57° 43',5	10° 37',0					1542	1944
57° 47'	10° 58',5					1181	1940
57° 20',5	11° 13',0		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.			1621	1944
57° 27',0	11° 25',5					1381	1945
56° 24'	12° 31'					1720	1941
56° 33',0	12° 54',6					781	1944
56° 37',2	12° 16',0					862	1945
57° 46',5	11° 22',0					1499	1944

Limfjorden.

57° 01',1	10° 08',3		Vgv. 2 Fl. NE. f. Vg.		<i>Rosa og Helena</i> (2 Fiskerkuttere). (Luftfartøj).	846	1944
56° 45',2	9° 10',5					1579	1944

Skagerrak.

57° 32'	9° 50'				Uvh.	1212	1942
57° 27'	9° 44'	11,4				1590	1941

Omtrentlig Plads		Dybde over Vraget m	Afmærket med	Indlagt i Kort Nr.	Navn (Art) Bemærkninger	Tidligere E. f. S.	
Nr. Br.	E. Lgd.					Nr.	Aar
Nordsøen.							
56° 52',5	7° 45',0					1681	1944
56° 22',2	8° 02',1		Vglt. Et-Blk. + Vgv. 1 Fl. SW. f. Vg.	93.	<i>Edm. Hugo Stinnes</i> (Dampsk.). o. V.	1140	1940
55° 59',7	8° 07'				<i>Katrine</i> (Kutter).	830	1944
55° 31',8	7° 52',2				<i>Molly</i> (Kutter).	1128	1944
55° 29',5	8° 13',3				<i>Gratia</i> (Kutter). M. o. V.	851	1944
55° 27'	8° 10'		Vgv. 2 opadv. Ko- ste ved Pladsen.		<i>Ingrid</i> (Kutter). Forg. efts.	692	1944
55° 27',1	8° 11',4				<i>Margrethe</i> (Kutter).	2977	1940
55° 25',8	8° 14',8		Vglt. To-Blk. 10 ^s . + Vgv. 2 Fl. N. f. Vg.	95, 94, 93.	(<i>tysk Trawler</i>). o. V.	751	1945
55° 28',3	8° 23',3				Tørt ved Lavvande.	491	1943
55° 30',3	8° 18',4		Stage.		<i>Dagmar</i> (Fiskerfar- tøj).		
55° 26',1	8° 19',8				<i>Josse</i> (Kutter). M. o. V.	1411	1944
55° 18'	8° 15'	2,5	Grøn Bøje.		<i>Jyrma</i> (Kutter).	765	1942

I. Østersøen.

2443. (T). Danmark. Falster E.-Kyst. Hesnæs Havn Indløb. Dybde midlertidigt aftaget.

Position. c. 54° 49',4 N. 12° 08',5 E.

Detaller. Dybden i Indløbet til Hesnæs Havn er paa Grund af Tilsanding midlertidigt aftaget til 2,6 m.

2444. Danmark. Møn SE. Vragafmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 4/420 1945 udgaar.

Rettet Position. c. 54° 48',8 N. 12° 43',3 E.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. omhandlede Vrag af en større, *tysk* Bugserbaad, over hvilket mindste Dybde er 7 m, er nu afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 7^s, Lys 2^s, Mørke 5^s, udlagt c. 175 m WSW. for Vraget, samt med en Vragvager med 1 Flag, udlagt c. 100 m WSW. for Vraget.

Kort Nr. 187 og 188. Rutekort 188.

2445. Danmark. Bornholm. Hammerodde Fyr. Radiofyr oprettes.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/394 og 26/1667 1940.

Position. 55° 17' 53" N. 14° 46' 42" E.

Detaller. Den 15. December 1945 oprettes ved *Hammerodde* Fyr paa 55° 17' 53" N. 14° 46' 42" E. et Radiofyr med følgende Data: Radiofrekvens: 312 kc/s (c. 960 m). Tonefrekvens: 752 c/s. Rækkevidde: 50 Sm. Signalet er:

Maanedsoversigt Nr. 11

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

Udgivet af
Det Kongelige Søkort-Arkiv.
København 1. November 1945.

Danmark.

- 1945
- 40/1844 } Bekendtgørelse om Sejlansvisninger for Skibe.
21/914 }
26/1074 }
28/1120 }
29/1144 } Oplysning om *danske* Fyr, Fyrskibe, Lystønder m. m.
31/1250 }
36/1498 }
37/1559 }
- 1/3 }
2/361 }
22/954 }
34/1361 } Fortegnelse over midlertidigt inddragne Fyrskibe, Lystønder og andre Sømærker i *danske*
36/1495 } Farvande.
38/1644 }
38/1651 }
39/1780 }
46/2171 }
- 41/1846 } Fortegnelse over Vrag og andre Skibsfartshindringer 1939—1945 i *danske* og nærliggende
Farvande.
21/913 } *Danske* og tilstødende Farvande. Minefare. Særlige Skibsruiter etableres. Udsendelse af
Rutekort.
40/1784 } Udsendelse af Rutemeddelelser.
42/1949 }
22/929 } Oplysning om Omraader med forøget Minefare.

I. Østersøen.

- 1945
- 1/6 }
1/7 } Østersøen E.-lige Del. Mineomraader.
48/2291 } Østersøen. Britiske Mincomraader.
33/1293 }
37/1566 } Østersøen. Minestrøget Rute Utklippan — Danzig.
44/2047 }
46/2147 }
- 32/1274 } *Danmark. Bornholm. Ronne.* Fare ved Opankring i Indløbet til Havnøen. Advarsel.
1/9 } *Danmark. Bornholm. Hammerhavnen.* Fyrbelysning midlertidigt forandret.
1/11 } *Danmark. Christiansø.* Sejladsforskrift.
26/1111 } *Danmark. Christiansø ESE.* Oplysning om Miner.
50/2446 } *Sverige. Falsterborev.* Afmærkning af minestrøget Farvand.
30/1206 } *Sverige. Falsterbokanalen.* Fyr forandres.
30/1208 } *Sverige S.-Kyst.* Minestrøgne Omraader.
50/2447 } *Sverige.* Rute fra *svensk* Territorialfarvand til *Bornholm (Ronne).*
23/974 } *Sverige. Åhus.* Bombekastnings- og Skydeøvelser.
8/591 } *Sverige. Karlshamn* Indsejling. Forbudt Omraade.
13/722 } *Sverige. Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. *Karlshamn W.-lige* Indsejling. Sømærker
udlagt.
20/996 } *Sverige. Karlshamn* Indsejling. *Karlshamn* Afmagnetiseringsstation. Forbudt Omraade. Sej-
ladsforskrift.
35/1442 } *Sverige. Gökolv.* Bombekastningsøvelser.
1/13 } *Sverige. Karlskrona W.-lige* Indsejling. Skibsfartshindring udlagt. Advarsel.

- 1945
- 1/14 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sejlådshindringer.
- 1/15 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Sømærker midlertidigt udlagt.
- 1/16 Sverige. Karlskrona S.-lige Indløb. Skibsfartshindringer udlagt.
- 1/17 Sverige. Karlskrona Red. Torpedoindekydningsbaner.
- 1/18 Sverige. Karlskrona Skærgaard. Oplysning om Skydebane.
- 30/1210 Sverige E.-Kyst. Bestemmelser for Sejladsen.
- 1/19 } Sverige. Öland E. Oplysninger om Sejlløb og Afmærkning.
- 1/20 }
- 35/1444 Sverige. Oxelösund. Skydeøvelser.
- 36/1502 Sverige. Oxelösund. Aspafjärden. Bombkastningsøvelser.
- 1/24 Sverige. Gotland. Fårösund. Forbud mod Ankring.
- 31/1244 } Sverige. Västervik og Oskarshamn. Ankringsforbud.
- 43/1963 }
- 43/1966 Sverige. Stockholms Skærgaard. Oxelösund S.-lige Indløb. Mineomraade. Forbud mod Ankring.
- 1/28 Sverige. Stockholms Skærgaard. Herrhamraleden. Arbejder med Dykker.
- 43/1968 Sverige. Stockholms Skærgaard. Mineomrauder. Forbud mod Ankring.
- 1/29 Sverige. Stockholms Skærgaard og Farvandet ved Oxelösund. Forbud mod Ankring.
- 1/33 Sverige. Stockholms Skærgaard. Hårsfjärden. Ankring og Fortøjning forbudt.
- 1/34 Sverige. Stockholms Skærgaard. Skydeøvelser.
- 1/35 Sverige. Stockholms Skærgaard. Stockholm Havn og Alvik. Forbud mod Berøring af Tømmerflaader.
- 1/36 Sverige. Stockholms Skærgaard. Lilla Värtan. Lystønder udlagt. Forbud mod Ankring.
- 1/37 Sverige. Stockholms Skærgaard. Fjäderholmarna. Forbudt Omraade.
- 1/38 Sverige. Stockholms Skærgaard. Vaxholm Fæstningsomraade. Miner udlagt.
- 36/1503 Sverige. Södra Kvarnen. Minespærring fjernet. Sejladsbestemmelser.
- 49/2367 Sverige. Ålandshav. Skydeøvelser.
- 1/41 Sverige. Öregrund. Skærgaard. Forbud mod Ankring.
- 20/889 Sverige. Bottniske Bugt. Ålandshavet. Indskrænkning i Brændetid for visse Fyr og Fyrskibe.
- 31/1245 } Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall og Gävle. Ankringsforbud.
- 44/2050 }
- 46/2150 Sverige. Sundsvall. Härnösund. Mineomraader. Forbud mod Ankring.
- 1/49 Finland. Skärgårdshavet. Åland. Miner udlagt. Sejladsforskrifter.
- 44/2051 } Finland. Finske Bugt. Minefare.
- 46/2155 }
- 46/2157 Rusland. Ruter til Leningrad og Viborg.
- 40/1787 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Vrag.
- 1/107 Tyskland. Kieler Fjord. Undervandshindringer. Advarsel.
- 49/2382 Kielerkanalen. Dybgaende og Mastehøjde for passerende Skibe.
(Se endvidere sidste Afsnit.)

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

- 1945
- 1/116 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Kabel udlagt.
- 1/117 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Kabel udlægges.
- 1/118 Danmark. Sundet. Helsingør. Havnearbejder. Advarsel.
- 4/454 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Havnefyr midlertidigt forandret.
- 5/501 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Fyr midlertidigt i Uorden.
- 1/120 Danmark. Sundet. Helsingør Havn. Signalstation indtil videre nedlagt.
- 26/1116 Danmark. Sundet. Middelgrund N. t. E. Minestrøget Omraade.
- 1/127 Danmark. Sundet. Middelgrund. Grænser for Losseplads forandret.
- 4/438 Danmark. Sundet. København. Lystbaadehavnen i Svanemøllebugten. Fyr midlertidigt slukket.
- 1/129 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Kloakledning under Udførelse.
- 1/130 Danmark. Sundet. Københavns Nordhavn. Oplysning om midlertidig Ø.
- 1/131 Danmark. Sundet. København. Kronløb. Dybde aftaget.
- 1/132 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
- 1/133 Danmark. Sundet. Københavns Yderhavn. Trekrone N. Midlertidig Bestemmelse om Afbenyttelse af Duo d'Albe til Deviationsundersøgelser.
- 1/135 Danmark. Sundet. København. Stormvarsels- og Kulingssignaler indstillet indtil videre.
- 22/940 Danmark. Sundet. København. Langebro. Midlertidige Passagesignaler.
- 1/136 Danmark. Sundet. Københavns Havn. Bøje midlertidigt udlagt.
- 1/139 } Danmark. Sundet. Flakfort Fyr midlertidigt nedlagt.
- 39/1715 }
- 33/1298 Danmark. Sundet. Amager S. Aflandshage. Skydeøvelser.
- 38/1632 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.

- 1945
 1/143 }
 25/1067 }
 39/1779 } Sverige. Sundet. Sejlruiter afmærket. Sejladforskrifter.
 43/1981 }
 44/2057 }
 1/145 Sverige. Sundet. Kullen Fyr. Signaler for Vrag midlertidigt indstillet.
 30/1221 }
 31/1246 } Sverige. Sundet. Ven. Minestrøget Omraade.
 11/686 Sverige. Sundet. Malmö. Bølgebryder opføres. Advarsel.
 1/148 Sverige. Sundet. Flinterenden. Fyrskib og Lystønder udlagt.
 1/149 Sverige. Sundet. Limhamn. Bølgebryder opføres.
 15/774 Sverige. Sundet. Höllviken. Sejladforskrift. Oplysning om Fiskeri.
 23/978 Sverige. Sundet. Skanör. Sømærker midlertidigt inddraget. Oplysning om Dybde.
 1/150 Danmark. Smaalandsfarvandet. Bogestrom gravede Rende. Mindre Sandforskydning. Sømærker flyttet.
 48/2300 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.
 42/1909 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund SE. Ny Farvand. Dybde midlertidigt aftaget.
 16/802 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsundbroens Gennemsejling E. Mindre Dybde observeret.
 1/155 Danmark. Smaalandsfarvandet. Omo Sund. Fyrbelysning midlertidigt forandret. Sejl-anvisning.
 4/458 Danmark. Smaalandsfarvandet. Skælskør Fjord Indsejling. Sømærke forsvundet.
 16/803 Danmark. Store-Bælt. Halskov Rev Fyrskib midlertidigt ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.
 8/603 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Avernake Hage N. Fyr midlertidigt fjernet.
 1/160 Danmark. Store-Bælt. Nyborg Havn. Forbud mod Ankring.
 42/1912 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.
 30/1239 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Sømærker inddraget for Eftersyn.
 31/1248 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Afmærkning midlertidigt forandret.
 1/165 Danmark. Lille-Bælt. Trølle Næs. Fyr midlertidigt fjernet.
 13/733 }
 16/804 } Danmark. Lille-Bælt. Fyr midlertidigt slukket.
 1/167 Danmark. Lille-Bælt. Lillebæltsbroen. Oplysning om Lods.
 49/2389 Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Klippchage S. Boreflaade udlagt.
 1/168 Danmark. Lille-Bælt. Kolding Fjord. Vrag af middelalderligt Skib afmærket. Advarsel.
 50/2484 Danmark. Lille-Bælt. Føns Vig W. Minefare. Spærret Omraade.
 30/1240 Danmark. Lille-Bælt. Spærret Omraade.
 46/2215 Danmark. Lille-Bælt. Sandvig S. Minefare. Spærret Omraade.
 46/2166 Danmark. Lille-Bælt. Monmark NE. Lystønde midlertidigt forandret.
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1945
 33/1359 Danmark. Kattegat. Vesterrenden. Spærrede Omraader.
 26/1117 }
 29/1200 }
 29/1202 } Danmark. Kattegat. Raageleje N. Forbudt Omraade.
 32/1286 }
 2/178 Danmark. Raageleje NNW. Oplysning om Pulle. Midlertidig Afmærkning udlagt.
 45/2145 Danmark. Isefjord. Gravede Rende over Lynæs Sand. Oplysning om Dybde.
 2/182 Danmark. Isefjord. Lynæs Havn Indsejling. Sømærke midlertidigt flyttet.
 45/2146 Danmark. Isefjord. Yderbredning. Skydøvsør.
 1/176 Danmark. Isefjord. Holbæk Fjord E. Sømærke midlertidigt flyttet.
 33/1358 Danmark. Isefjord. Nykøbing p. Sj. Havnefyr midlertidigt slukket.
 44/2063 Danmark. Kattegat. Kattegat SW. Fyrskib. Radiofyr.
 47/2231 Danmark. Kattegat. Hasenore—Sjællands Rev. Oplysning om Netspærring.
 29/1160 Danmark. Kattegat. Odden Kirke W. Minefare.
 2/185 Danmark. Kattegat. Samsø NE. Bosserne. Hus ødelagt.
 24/1022 Danmark. Kattegat. Sejersø Fyr NW. t. N. Vragvager i Uorden.
 44/2064 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Oplysning om Lystønder.
 37/1595 Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Oplysning om Lystønder. Sømærke midlertidigt inddraget.
 48/2301 Danmark. Kattegat S.-lige Del. Lushage E. Uren Bund. Advarsel.
 17/827 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Afmærkning kan ikke forventes at være i Orden.
 Advarsel.
 40/1790 Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Odense Kanal. Dybde midlertidigt aftaget.
 36/1527 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Bassin IV. Oplysning om Flydedok.
 42/1918 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn. Tangosignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/201 Danmark. Kattegat. Aarhus Havn N. Oplysning om Havnearbejder.
 2/203 Danmark. Kattegat. Grenaa Radiofyr. Radiofrekvens midlertidigt forandret.
 29/1161 Danmark. Kattegat. Oplysning om Gerrild Fyr.

- 1945
 2/204 Danmark. Kattegat. Randers Fjord Anduvning. Sømærke midlertidigt flyttet.
 2/205 Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Dybde i Sejløb midlertidigt aftaget.
 49/2391 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indsejling. Dybde over Barren aftaget.
 44/2066 Danmark. Kattegat. Mariager Fjord Indløb. Midlertidige Fyr tændt.
 37/1587 Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib. Radiofyr midlertidigt ude af Virksomhed.
 22/944 Danmark. Kattegat. Hals Barre S. Muldbjærg Grund. Sømærke i Uorden.
 2/211 Danmark. Kattegat. Frederikshavn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/213 Danmark. Kattegat. Hirsholm NW. Sømærke forsvundet.
 2/214 Danmark. Kattegat. Skagen S. Forbudt Omraade.
 7/561 Danmark. Kattegat. Skagens Havn. Fyr slukket indtil videre.
 46/2175 Danmark. Kattegat. Skagen. Oplysning om Lodsartøj.
 2/217 } Danmark. Kattegat. Læsø NW.-Rev. Vrag af Fyrbaake nedsprængt. Oplysning om Dybde.
 41/1859 }
 30/1224 } Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minespæringer fjernet. Farlige Omraader.
 35/1457 } Sverige. Kattegat. Skagerrak. Minestrøget Sejløb.
 36/1557 }
 43/1989 } Sverige. Kattegat. Skagerrak. Forbud mod Ankring inden for visse Omraader udfor den svenske W.-Kyst.
 44/2067 Sverige. Kattegat. Kullen—Morups Tånge. Minestrykning.
 20/898 Sverige. Kattegat. Halmstad. Ringenäs. Bombekastnings- og Skydøvelser.
 2/222 Sverige. Kattegat. Göteborg Skærgaard. Ankringsforbud.
 2/223 Sverige. Kattegat. Göteborg Havn. Forbud mod Ankring og Fiskeri.
 2/224 Danmark. Limfjorden. Hals Barre—Aalborg. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/227 Danmark. Limfjorden. Aalborg E. Havnearbejder paabegyndt.
 24/1023 Danmark. Limfjorden. Aalborg. Havnearbejder. Pæl knækket. Advarsel.
 2/229 Danmark. Limfjorden. Nibe Indsejling. Dybde aftaget. Afmærkning inddraget.
 2/231 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Duc d'Alber fjernet af Isen.
 2/232 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Dybde i W.-Side af Svajebassin aftaget.
 2/233 Danmark. Limfjorden. Aggersundbroen W. Afmærkning midlertidigt forandret.
 2/241 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Fyr væltet.
 50/2458 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.
 2/244 Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Sunket Pram.
 44/2068 Skagerrak. Udkastning af Sprængstof.
 46/2217 Skagerrak. Sømærker udlagt E. for Minefelt.
 48/2303 Skagerrak. Omraade frigivet for Sejlads.
 2/243 Danmark. Skagerrak. Skagen Signalstation. Vindsemafor midlertidigt ude af Virksomhed.
 16/807 Danmark. Skagerrak. Skagen NW. Spærret Omraade.
 2/245 Danmark. Skagerrak. Spirbakken Baake midlertidigt fjernet.
 3/413 Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.
 2/248 Danmark. Skagerrak. Svinkløv Baake midlertidigt fjernet.
 24/1025 } Sverige. Skagerrak. Minestrøget Rute.
 30/1225 }
 31/1254 Sverige. Skagerrak. Skärhamn og Grebbestad. Midlertidige Radiofyr.
 26/1080 Norge. Oslofjord. Landminer. Advarsel.
 36/1533 Norge. Oslofjorden. Telemark. Minefrit Farvand.
 24/1000 Norge. Skagerrak. Kristianssand S. Melding ved Anløb.
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1945
 25/1058 Grønland W.-Kyst. Føringehavnen. Sätul. Fyr midlertidigt fjernet.
 25/1059 Grønland W.-Kyst. Godthaab Anduvning. Koekværne. Midlertidigt Fyr opført.
 19/870 Norge. Hordaland. Hufstarey N. Grønningsoen. Mineomraade.
 19/871 } Norge. Hordaland. Bømmeleøy W. Mineomraader.
 49/2397 } Nordsøen. Minefrie Omraader.
 49/2398 }
 50/2459 } Nordsøen. Mineomraader.
 22/948 } Danmark. Hanstholm. Oplysning om Fyr, Taagesignal og Signalstation.
 23/970 }
 2/291 Danmark. Hanstholm. Redningsstation midlertidigt nedlagt.
 2/292 Danmark. Vorupør. Fyr midlertidigt slukket.
 2/295 Danmark. Horns Rev N. Spærret Omraade.
 2/296 Danmark. Fanø Bugt. Spærrede Omraader.
 49/2399 Danmark. Esbjerg—Nordsøen. Rute afmærket.
 2/297 Danmark. Graadyb. Tilsanding. Advarsel.
 37/1598 Danmark. Graadyb. Gravede Rønde. Sandforskydning. Afmærkning forandret.
 38/1654 } Danmark. Graadyb. Gravede Rønde. Sømærke flyttet.
 40/1835 }
 2/299 } Danmark. Graadyb. Tørre Bjælke S. Tilsanding. Advarsel. Afmærkning midlertidigt forandret.

- 1945
 14/757 *Danmark. Graadyb. Lystønde sunket.*
 2/300 *Danmark. Graadyb. Stejlen Lystønde midlertidigt forandret.*
 2/301 *Danmark. Fano. Fano Lo. Taagesignal midlertidigt ude af Virksomhed.*
 2/303 *Danmark. Mano W. Sømærke midlertidigt udlagt.*
 2/304 *Danmark. Højer Kanal. Tilsanding. Oplysning om Dybde.*
 2/305 *Lister Dyb. Romø—Sild. Forbud mod Ankring.*
 34/1385 *Danmark. Lister Dyb. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*
 35/1494 *Tyskland. Sild W. Losseplads afmærket. Forbud mod Ankring og Fiskeri.*
 34/1386 *Tyskland. Hörnum Odde NW. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*
 34/1387 *Tyskland. Helgolund. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*
 34/1388 *Tyskland. Elben Anduvning. Forbudt Omraade for Ankring og Fiskeri.*
 (Se endvidere sidste Afsnit.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1945
 21/918 *Færoerne. Oplysning om Fyr.*

XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1945
 3/418 *Skagerrak. Nordsoen. Oplysning om Minefelt. Advarsel.*
 2/309 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Fiskeri. Advarsel.*
 5/494 }
Danmark.
 2/310 *Indskærpelse af Bestemmelser vedrørende Beskadigelse og Flytning af Sømærker.*
 2/311 *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fortøjning i og Berøring af Sømærkemateriel.*
 2/313 *Nødmeldinger fra Skibe.*
 25/1061 *Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse. Indberetning om drivende Miner og andre Farer for Sejladsen.*
 25/1062 *Indberetning om observerede Fejl ved Fyrbelysning eller Søafmærkning i danske Farvande.*
 2/314 *Stednavne rettes i de danske Søkort.*
 2/315 }
 2/316 }
 2/317 } *Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Sejlads, Ankring og Fiskeri i visse Omraader i danske Farvande.*
 2/318 }
 2/319 }
 2/320 }
 28/1139 }
 39/1773 }
 40/1788 }
 2/323 } *Kattegat. Skagerrak. Nordsoen. Jyllands Kyst. Mineomraade.*
 2/324 }
 28/1138 *Politibekendtgørelse om Forbud mod Sejlads paa Flensborg Fjord.*
 27/1118 *Bekendtgørelse om midlertidige Begrænsninger i Adgangen til Sejlads i danske Farvande.*
 42/1944 *Bestemmelser vedrørende Udlevering af Sejlanvisninger.*
 24/1015 *Midlertidig Bekendtgørelse om Mønstring af Skibsmandskab.*
 34/1432 } *Oplysninger om Magnet-Miner og akustiske Miner samt om Foranstaltninger til Sikring*
 48/2361 } *af Skibe mod Magnet-Miner.*
 34/1434 *Paabudte Signaler fra Skibe til og fra Østersøen.*
 44/2107 *Udsendelse af Radiotelegrammer til danske Skibe.*
 44/2108 *Udsendelse af Radioavis for Søfarende.*
 26/1109 } *Udsendelse af meteorologiske Meldinger. Stormvarsel.*
 34/1435 }
Norge.
 2/328 *Landminer udlagt. Advarsel mod at lande paa den norske Kyst.*
Storbritannien.
 42/1947 } *Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det britiske Admiralitet.*
 45/2142 }
 50/2477 }
Sverige.
 2/332 *Oplysning om Afmærkning. Advarsel.*
 2/333 *Neutralitetsløbet. Oplysning om svenske Søkort. Advarsel.*
 24/1016 *Forskrifter vedrørende Søfarten inden for svensk Kystfarvand. Miner.*
 25/1072 *Stockholms Havn. Afspærringsbestemmelser for visse Havneomraader.*
 2/342 } *Falsterbokanalen. Bestemmelser for Sejlads gennem Kanalen.*
 39/1776 }
 2/344 } *Falsterbokanalen. Midlertidige Lodsstationer oprettet.*
 2/347 } *Göteborg og Bohus Len. Forbud under visse Forhold mod Fart over 5 Knob.*
 2/348 } *Midlertidige Lodsfarvande.*
 8/613 }

- 1945
 24/1007 Indskrænkning i Udsendelse af Radiofyrsignaler fra visse svenske Fyr og Fyrskibe.
 2/350 Bestemmelser angaaende Salg af Søkort.
 19/873 Opmaalingsarbejder 1945. Midlertidige Mærker for Søopmaaling og Triangulation. Advarsel.
 25/1073 Bestemmelser vedrørende Passage af Skibe, der er beskæftiget med Minestrygning.
 29/1195 *Sundet, Kattegat og Skagerrak*. Minefrie og minefarlige Omraader.
 31/1270 Bestemmelser for Skibsfarten.
 31/1271 Bestemmelser angaaende Udlevering af Kursanvisninger og Anmeldelse pr. Radio af Ankomst til Havn.
 35/1488 *Sverige S.-Kyst og Sundet. Ystad. Trelleborg. Falsterbokanalen. Malmö. Landskrona. Hålsingborg*. Forbud mod Ankring.
 47/2279 Samling af tidligere Meddelelser vedrørende frie Omraader langs *Sveriges* Kyster og Andvingsruter til visse *Østersøhavne* m. m.
- T y s k l a n d.*
 36/1556 *Østersøen* W.-lige Dol. Sejladsforskrifter.

Efterretninger om danske Havne og Broer angaaende Dybdeforringelser paa Grund af Tilsanding o. lign.

1945.		1945.	
2/225	<i>Aalborg Portland-Cementfabrik.</i>	1/158	} <i>Korsør.</i>
2/197	<i>Aarhus.</i>	8/802	
12/700	<i>Aasø Bro.</i>	7/554	<i>Lundeberg.</i>
12/712	<i>Agger Tange Bro.</i>	6/516	<i>Lundeheje.</i>
12/711	<i>Amtoft Bro.</i>	12/706	<i>Maarup.</i>
32/1288	<i>Anholt.</i>	12/708	<i>Mellerup.</i>
40/1842	<i>Asaa.</i>	1/172	<i>Mommark.</i>
5/485	<i>Assens.</i>	1/157	<i>Mullerup.</i>
33/1302	<i>Augustenborg.</i>	2/229	<i>Nibe.</i>
16/786	<i>Avdebo Anlægsbro.</i>	1/159	<i>Nyborg.</i>
1/8	<i>Bagenkop.</i>	10/651	<i>Nykøbing S.</i>
9/622	<i>Bakkerne Baadehavn.</i>	8/016	<i>Nyord.</i>
5/484	<i>Ballen Bro, Fyn.</i>	1/162	<i>Omø.</i>
5/484	<i>Ballen, Fyn, Bro.</i>	10/648	<i>Reersø.</i>
6/532	<i>Birkholm.</i>	7/665	<i>Ringkøbing.</i>
10/647	<i>Bisserup Bro.</i>	10/650	<i>Ristinge Bro.</i>
16/785	<i>Bjørnø Landingsbro.</i>	14/744	<i>Rungsted.</i>
2/188	<i>Bregmør.</i>	29/1145	<i>Rødby Havn.</i>
5/491	<i>Dover Odde Anlægsbro.</i>	48/2358	<i>Skagen.</i>
7/562	<i>Ejerslev Udskibningssted.</i>	2/234	<i>Skive.</i>
7/566	<i>Esbjærg.</i>	7/557	<i>Skuldelev Bro.</i>
6/529	<i>Espergærde.</i>	1/123	<i>Sletten.</i>
10/661	<i>Feggesund Bro.</i>	16/784	<i>Spodsbjærg.</i>
16/790	<i>Fladbjerg Bro.</i>	7/563	<i>Sundby Tovbane, Limfjorden.</i>
2/210	<i>Frederikshavn.</i>	20/896	<i>Sæby.</i>
11/672	<i>Gilleleje.</i>	10/654	<i>Sælviig Bro.</i>
16/789	<i>Grenaa.</i>	8/605	<i>Sønderborg.</i>
20/891	<i>Grønsund (Borgsted) Færgebro.</i>	1/125	<i>Taarbæk.</i>
1/153	<i>Guldborg, Lolland.</i>	8/589	<i>Tejn.</i>
9/627	<i>Hadsund.</i>	2/293	<i>Torsminde Slusehavn.</i>
8/607	<i>Havnso Anlægsmole.</i>	25/1071	<i>Tyborøn.</i>
1/169	<i>Hejlaminde.</i>	1/154	<i>Urne.</i>
25/1031	<i>Helsingør.</i>	20/901	<i>Varde.</i>
50/2443	<i>Hesnæs.</i>	12/710	<i>Vesterø, Læsø.</i>
2/246	} <i>Hirtshals.</i>	2/236	<i>Vilsund Anlægsbro.</i>
17/814		7/559	<i>Æbelø.</i>
2/183	<i>Holbæk.</i>	1/164	<i>Ærøskøbing.</i>
7/578	<i>Hornbæk.</i>	2/235	<i>Ørodde Bro.</i>
1/122	<i>Humblebæk.</i>	2/218	<i>Østerby, Læsø.</i>
2/180	<i>Hundested.</i>	2/208	<i>Øster-Hurup.</i>
9/623	<i>Kastrup Skibsbro.</i>		

Gældende Rutemeddelelser.

Nr. 1, 2, 3, 4.

Bogstaverne MNMN.....	8,75 ^s .
Pause.....	1,25 ^s .
7 Streger à 5,5 ^s . Varighed.....	40,00 ^s .
Pause.....	10,00 ^s .
	<hr/>
	1 ^m .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 ^m .
	<hr/>
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 ^m .
Pause.....	4 ^m .
	<hr/>
Periode.....	6 ^m .

Sendetider:

Usigtbart Vejr: Ved 0^m, 6^m, 12^m. o. s. v. af hver Time.Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved 6^m. og 12^m.

Indtil 15. December 1945 foretages Prøveudsendelser fra Radiofyret.

Kort Nr. 189, 188, 181 og 180.

Publikationer. Danske Lods III, Side 286. Fyr-Fort. Nr. 2055.

2446. Sverige. Falsterborev. Afmærkning af minestrøget Farvand.

Tidligere E. f. S. Nr. 49/2363 1945.

Position. Se nedenfor.

Detæller. Ved svensk Foranstaltning er a) et 1200 m bredt Sejlløb med en mindste Dybde af 10 m blevet minestrøget fra *Trelleborg* Anduvningstønde (c. 55° 20' 32" N. 13° 08' 46" E.) S. om *Falsterborev* til *Drogden*, og b) et 800 m bredt Sejlløb fra *Drogden* til *Oskarsgrundet* (*Flinterenden*). Sidstnævnte Løb maa kun benyttes af afmagnetiserede Skibe.

A. Midterlinien af Løbet fra *Trelleborg* til *Drogden* gaar gennem nedennævnte Punkter, der er afmærket med følgende sort- og rødmaalede Sømærker:

- 1) En Stage med 1 Ballon paa 55° 19' 21" N. 13° 04' 54" E.
- 2) - — — 2 Balloner — 55° 18' 13" N. 13° 01' 00" E.
- 3) - — — 1 Ballon — 55° 17' 06" N. 12° 57' 12" E.
- 4) - Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, paa 55° 15' 56" N. 12° 53' 18" E.
- 5) - Stage med 2 Balloner paa 55° 16' 39" N. 12° 49' 06" E.
- 6) - — — 1 Ballon — 55° 17' 16" N. 12° 44' 54" E.
- 7) - Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, paa 55° 18' 01" N. 12° 40' 39" E.
- 8) - Lystønde, der viser hvidt To-Blink hver 10^s, paa 55° 19' 36" N. 12° 39' 09" E.
- 9) - Stage med 1 Ballon paa 55° 21' 30" N. 12° 41' 12" E.
- 10) - Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2^s, paa 55° 23' 19" N. 12° 43' 09" E.

Anmærkning 1. Fra 55° 30' 00" N. til *Drogden* har Sejlløbet en Bredde af 1500 m, indsluttende *Drogden* Fyr S.-lige hvide Fyrvinkel.

Anmærkning 2. Ovennævnte Sømærker skal holdes om Bagbord.

B. Den SE.-lige Grænse af Sejlløbet fra *Drogden* til *Oskarsgrundet* (*Flinterenden*) gaar gennem følgende Punkter:

1. 55° 32' 10" N. 12° 44' 07" E.
2. 55° 34' 45" N. 12° 49' 35" E.

Anmærkning 3. Al Sejlads skal foregaa N. om den Linie, der forbinder ovennævnte 2 Punkter.

Der findes saaledes nu 4 Ruter fra *Trelleborg* Red til *Sundet* S.-lige Del, nemlig:

- a) *Falsterbokanalen*, der tillader Passage af Skibe med højst 6,7 m Dyb-gaaende.
- b) Indre Rute rundt *Falsterbo*, der tillader Passage af Skibe med højst 4,8 m Dyb-gaaende.

Disse to Ruter maa anvendes, uden at Skibet er afmagnetiseret.

- c) Ydre Rute rundt *Falsterbo*, som kun maa benyttes af afmagnetiserede Skibe. Dyb-gaaende i denne sidste Rute maa ikke overstige 9,1 m. Det tilføjes, at det tilladte største Dyb-gaaende i Fortsættelsen af denne Rute er:

- i *Flinterenden* 6,7 m,
- i *Drogden* 7,3 m.

- d) Særlig Rute S. paa fra *Trelleborg Red* forbi *Stevns Klint* (Rute 51, 32 a og 32) og gennem *Drogden*, der kun maa anvendes af afmagnetiserede Skibe med højst 7,3 m Dybgaaende.

(U. f. s. Nr. 50/3381. Stookholm 1945.)

2447. Sverige. Rute fra svensk Territorialfarvand til Bornholm (Rønne).

Position. Se nedenfor.

Detaller. Ruten gaar ad den rette Linie fra Pladsen for Lystønden, som tidligere laa 3 Sm SE. for *Sandhammaren* (55° 21' N. 14° 14' E.), til Lystønden paa 55° 01' N. 14° 26' E. uden for *Rønne*.

Fra sidstnævnte Lystønde er en 540 m bred Rønde minestrøget, blandt andet for magnetiske og akustiske Miner, mod *Rønne Havn*.

De sidste 1500 m nærmest Havneindløbet er derimod ikke minestrøget.

Rutens Midterlinie er afmærket med rødmaalede Bøjer saaledes:

a. Paa 55° 01' N. 14° 26' E. en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

b. } 2 Tønder uden Lys, paa Linien, der gaar i Retning 67° fra a.

c. }

d. Paa 55° 03' 17" N. 14° 35' 00" E. en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.

e. En Tønde uden Lys.

f. En Tønde med Topbetegnelse.

Kort 189, 188, 181 og 180.

(U. f. s. Nr. 50/3381. Stookholm 1945.)

2448. Sverige. Farvandet NE. for Hävringe. Neutralitetsafmærkning inddraget.

Position. *Hävringe* Bagfyr: c. 58° 36' N. 17° 19' E.

Detaller. I Farvandet mellem *Svartklubbens Fyr* og *Hartsö Enskärs Fyr*, beliggende NE. for *Hävringe*, er Neutralitetsafmærkningen inddraget.

Kort Nr. 182.

(U. f. s. Nr. 50/3332. Stookholm 1945.)

2449. Tyskland. Plantagenetgrund NNW. Vragafmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 5/480 1945 udgaar.

Position. 54° 42' (09") N. 12° 37' (00") E.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. omhandlede Vrag af Dampskibet *Lütjehörn*, over hvilken mindste Dybde er 8 m, er nu afmærket med en Vraglystønde, der viser grønt To-Blink hver 15 s., udlagt c. 200 m NE. for Vraget, samt med en Vragvager med 2 Flag, udlagt c. 125 m NE. for Vraget.

Kort Nr. 187 og 188. Rutekort 188.

(Se Tillæg.)

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

2450. Sundet. Forbud mod Ankring og Fiskeri ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 1/146 1945 udgaar.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. nævnte Forbud mod Ankring og Fiskeri i et Omraade ved *Hälsingborg Havn* er ophævet.

(U. f. s. Nr. 50/3378. Stookholm 1945.)

2451. Sverige. Sundet. Ankringsforbud ophævet.

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1488 1945.

Detaller. Det i ovennævnte E. f. S. nævnte Forbud mod Ankring i nedennævnte Omraader er ophævet.

4. Indsejlingsrenderne til *Malmö*.

5. Indsejlingsrenden til *Landskrona*.

6. Indløbene til *Hälsingborg Havn*.

(U. f. s. Nr. 50/3379. Stookholm 1945.)

2452. Sverige. Sundet. Klokketønde genudlagt.*Position.* c. 55° 52',6 N. 12° 47',3 E.*Detaller.* Klokketønden *Pilhaken västra* er atter udlagt paa Plads.*Kort.* 131 og 130.

(U. f. s. Nr. 50/3347. Stockholm 1945.)

2453. Sverige. Sundet. Falsterbo. Fast Sømærke fjernet.*Position.* c. 55° 23' 37" N. 12° 49' 31" E.*Detaller.* Det faste Sømærke paa ovennævnte Plads NNE. for *Falsterbo Fyr* er ødelagt og vil ikke blive genopført.*Kort.* 132, 130, 187, 188, 125, 126 og 180.

(U. f. s. Nr. 50/3346. Stockholm 1945.)

2454. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bønsvig. Lodsudkigsstation nedlagt.*Position.* c. 55° 06',6 N. 12° 11',2 E.*Detaller.* Lodsudkigsstationen ved *Bønsvig* er nedlagt.*Kort* Nr. 161, 187, 126 og 180.*Publikationer.* Danske Lods III, Side 233, 234 og 303.**2455. Danmark. Store-Bælt. Korsør SW. t. W. Magnetiske Forstyrrelser.***Position.* c. 55° 19',1 N. 11° 05' E., c. 1½ Sm 238° fra *Korsør Fyr*.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads er gentagne Gange observeret magnetiske Forstyrrelser, idet Kompasset paa dette Sted gjorde Udslag paa 20°—30°.**2456. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Egersund S. Vrag.***Position.* *Østerhage N.* røde Stage med 1 opadvendt Kost: 54° 54' (14") N. 9° 36' (03") E.*Detaller.* Vraget af et nedstyrtet Luftfartøj ligger sunket i 6 m Vand c. 100 m inden for ovennævnte Sømærke. Vraget, af hvilket Halefinnen rager op over Vandet, forventes snart at blive fjernet.**2457. Tyskland. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Afmærkning forandret.***Position.* *Neukirchen Fyr:* c. 54° 48' 10" N. 9° 45' 25" E.*Detaller.* 1. Paa nedennævnte Pladser:

- | | | |
|------------|-------|-----------------------------|
| a) 1,41 Sm | 27° | } fra <i>Neukirchen Fyr</i> |
| b) 1,81 - | 42½° | |
| c) 4,85 - | 70½° | |
| d) 1,98 - | 334½° | |

er udlagt følgende Tønder:

Paa Pladsen:

- en sortmalet Spidstønde.
- en rød- og sortmalet Spirtønde med 1 Kost.
- Spirtønden *Kalkgrund N.*, rød- og hvidmalet, Topbetegnelse: 2 Kegler med opadvendt Spids.
- en rød- og sortmalet Spirtønde med 2 Koste.

2. Lystønderne paa nedennævnte Pladser er inddraget:

- c. 1,09 Sm 41° og
- c. 11,46 Sm 105° fra *Neukirchen Fyr*.

3. Tønderne paa følgende Pladser er inddraget:

- 4,95 Sm 71° og
- 1,9 Sm 337° fra *Neukirchen Fyr*.

Kort Nr. 154, 152, 150, 185, 126 og 180.

(N. t. M. Nr. 47/3700. London 1945.)

(Se Tillæg.)

III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2458. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/2234 1945.

Position. c. 56° 41' N. 8° 15' E.

Detaller. I Tyborøn Kanal var Vandstanden den 1. December 1945 ved Middelhøjvande: Paa Havreølen: 6,5 m, i Svaneholm Fyrlinie: 5,5 m, i Sælhundeholm Løb: 3,8 m, i Gaaseholm Løb: 2,0 m, i Svaneholm Løb: 1,2 m og i Kobberø Løb: 2,6 m.

Der er saaledes for Tiden 6,5 m Dybde fra Søen til Ankerplads ved Tyborøn Havn og 3,8 m i det W.-lige Indløb til Limfjorden.

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2459. Nordsøen. Mincomraader. Rettelse til E. f. S. Nr. 49/2398 1945.

Tidligere E. f. S. Nr. 49/2398 1945.

Detaller. Den i ovennævnte Meddelelse under Punkt 4 nævnte Plads:

55° 09' 30" N. 0° 01' 00" W. skal være

55° 09' 30" N. 0° 01' 00" E.

(N. t. M. Naveam Nr. 446. London 1945.)

2460. England. Thomsen Anduvning. Nyt Fyr tændt.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/2245 1945.

Position. Great Nore Tower: 51° 29' 06" N. 0° 51' 30" E.

Detaller. Et nyt Fyr er tændt i ovennævnte Great Nore Tower. Fyret viser rødt Et-Blink hver 30^s. Taagesignal: To-Toner hver 90^s.

Paa nedenstaaende Pladser i Fyrets Nærhed findes mindre Taarne:

- | | | | | |
|----|------|------|-----|-------------------|
| a. | 91 m | 360° | fra | Great Nore Tower. |
| b. | 43 m | 180° | - | — — — |
| c. | 52 m | 270° | - | — — — |
| d. | 42 m | 45° | - | — — — |
| e. | 42 m | 135° | - | — — — |
| f. | 42 m | 360° | - | — — — |

I Taarnet i Punkt b er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 30^s.

Nore Fyrskib, der laa i Nærheden af Great Nore Tower, er inddraget.

(N. t. M. Nr. 3884. London 1945.)

2461. England E.-Kyst. Inner Dowsing. Vraglystønde udlagt.

Position. c. 53° 20' N. 0° 38¼' E.

Detaller. 92 m 90° fra et Vrag paa ovennævnte Plads er udlagt en grønmalet Lystønde, der viser grønt Tre-Blink hver 10^s.

(N. t. M. Nr. 42/3193. London 1945.)

2462. England E.-Kyst Flamborough Head. Vrag.

Position. Flamborough Head Fyr: c. 54° 07' N. 0° 05' W.

Detaller. 1 Sm 8½° fra ovennævnte Fyr findes et Vrag, der er farligt for Sejladsen.

(N. t. M. Nr. 3804. London 1945.)

2463. (T). Nordsøen. Oplysninger om Fyrskib.

Tidligere E. f. S. Nr. 47/2239 1945.

Position. c. 54° 18' 45" N. 4° 29' 45" E.

Detaller. Pit Fyrskib, paa ovenstaaende Plads, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12^s, har 2 Master og et gult Taarn. Flammens Højde: 15,8 m. Synsvidde: 12 Sm.

Dagmærke: En sort Kegel med Spidsen nedad paa Toppen af Stormasten. Taagesignal:

Nautofon, der giver Morsebogstavet F. Undervandssignal svarende til Taagesignalet.

Radiofyr.

Kort Nr. 91.

(N. t. M. Nr. 47/3778. London 1945.)

2464. Skotland E.-Kyst. Firth of Forth. Oplysning om Vrag og Lystønde.*Position.* Inchkeith Island Fyr: c. 56° 02' 00" N. 3° 08' 05" W.*Detaller.* c. 1,4 Sm 277° fra ovennævnte Fyr findes et Vrag, hvorover mindste Dybde nu er 13,7 m. Lystønden tæt NW. for Vraget inddrages.

(N. t. M. Nr. 42/3180. London 1945.)

V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**2465. England S.-Kyst. Scilly Øer. St. Mary's Island. Fyr forandret.***Position.* Peninnis Fyr: c. 49° 54' 10" N. 6° 18' 10" W.*Detaller.* Ved ovennævnte Fyr er Fyrkarakteren forandret. Fyret viser nu hvidt Et-Blink hver 15^s.

(N. t. M. Nr. 42/3181. London 1945.)

2466. Skotland W.-Kyst. Sound of Jura. Fyr forandret. Taagesignal ophævet.*Position.* c. 55° 52' N. 5° 50' W.*Detaller.* Skervuile Fyr, paa ovennævnte Plads, er ændret og viser nu hvidt Et-Blink hver 15^s. Lysstyrken er samtidigt blevet nedsat og Taagesignalet ophævet.

(N. t. M. Nr. Naveam Nr. 469. London 1945.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**2467. Island E.-Kyst. Dalatangi og Vestrahorn. Radiofyr oprettet.**1. *Position.* Dalatangi Fyr: 65° 16' 13" N. 13° 34' 39" W.*Detaller.* Ved ovennævnte Fyr er oprettet et Radiofyr: Dalatangi Radiofyr, Type A 2.

Radiofrekvens 300 kc/s (1000 m). Signalet er:

a. Bogstaverne M J T (— — • — — — —) o. s. v.....	40,0 ^s .
b. Lang Streg (— —).....	10,0 ^s .
c. Bogstaverne M J T (— — • — — — —) o. s. v.....	42,5 ^s .
d. Lang Streg (— —).....	10,0 ^s .
e. Bogstaverne M J T (— — • — — — —) een Gang.....	2,5 ^s .
f. Pause.....	255,0 ^s .

Periode..... 360,0^s (6^m.)*Sendetider:*

Usigtbart Vejr: Uafbrudt, naar Sigtbarheden er mindre end 2 Sm.

Klart Vejr: Hver hele og halve Time fra Solnedgang til Solopgang. 2 Udsendelser af hele Signalet.

Anm. Stationen er midlertidigt ude af Virksomhed.2. *Position.* c. 64° 15' 45" N. 14° 56' 45" W.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads er oprettet et Radiofyr: Vestrahorn Radiofyr, Type A 2.

Radiofrekvens 318,5 kc/s (942 m). Signalet er:

a. Bogstaverne M H M (— — • • • • — —) o. s. v.....	40,0 ^s .
b. Lang Streg (— —).....	10,0 ^s .
c. Bogstaverne M H M (— — • • • • — —) o. s. v.....	42,5 ^s .
d. Lang Streg (— —).....	10,0 ^s .
e. Bogstaverne M H M (— — • • • • — —) een Gang.....	2,5 ^s .
f. Pause.....	255,0 ^s .

Periode..... 360,0^s (6^m.)*Sendetider:*Usigtbart Vejr: 2 Udsendelser af hele Signalet hvert 15^m og 45^m af hver Time, naar Sigtbarheden er mindre end 2 Sm.

Klart Vejr: Som i usigtbart Vejr, men kun fra Solnedgang til Solopgang.

(N. t. M. Nr. 37/2999 C og 2999 D samt Nr. 46/3657. London 1945.)

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

2468. Panama Kanalen. Indsejlingen fra Atlanterhavet. Nye Ledefyr tændt. Tønder ombyttet.

Tidligere E. f. S. Nr. 46/2201 1945.

Position. S-lige Radiomast: c. 9° 17' 35" N. 79° 54' 35" W.

Detaller. 1. Nedennævnte nye Ledefyr er tændt paa følgende Pladser:

a) Forfyr 1,02 Sm 230° fra ovennævnte Radiomast.

b) Bagfyr 0,62 - 180¼° - — Forfyr a).

Forfyr a) viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 29,9 m. Synsvide: 15 Sm.

Bagfyr b) viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 5^s. Flammens Højde: 48,2 m. Synsvide: 15 Sm.

Fyrene er overet i Pejling 180°.

2. Paa Pladsen 9° 32' 00" N. 79° 55' 18" W. er udlagt en Stumptønde, malet med sorte og hvide, vandrette Striber. Den i ovennævnte E. f. S. nævnte Lys- og Fløjtetønde Nr. 1 er inddraget.

(N. t. M. Nr. 3755. London 1945)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2469. (T.) Middelhavet. Sejladshindringer.

Detaller. Overflade- og/eller Undervands-Sejladshindringer findes ved Indsejlingen til nedennævnte Havne, hvorfor de søfarende opfordres til at udvise Forsigtighed ved Sejladsi Nærheden af disse Pladser.

1. Frankrig. S.-Kyst.

	N. Br.	E. Lgd.
a. <i>Port Vendres</i>	42° 31'	3° 07'
b. <i>Sète</i>	43° 24'	3° 41'
c. <i>Port de Bouc</i>	43° 24'	4° 59'
d. <i>Marseille</i>	43° 19'	5° 20'
e. <i>Toulon</i>	43° 06'	5° 56'
f. <i>Hyères Red</i>	43° 05'	6° 10'
g. <i>Petite Passe</i>	43° 01'	6° 10'
h. <i>Salines</i>	43° 07'	6° 12'
i. <i>Port Cros Red</i>	43° 00'	6° 22'
j. <i>Cannes</i>	43° 33'	7° 01'
k. <i>Golfe Juan</i>	43° 33'	7° 06'
l. <i>Cap Ferrat</i>	43° 40'	7° 20'
m. <i>Port de Saint Jean</i>	43° 41'	7° 20'
n. <i>Beaulieu</i>	43° 42'	7° 20'

2. Italien.

a. <i>San Remo</i>	43° 49'	7° 50'
b. <i>Savona</i>	44° 19'	8° 29'
c. <i>Genova</i>	44° 24'	8° 57'
d. <i>Spezia</i>	44° 04'	9° 50'
e. <i>Livorno</i>	43° 35'	10° 18'
f. <i>Porto Ferrajo</i>	42° 49'	10° 21'
g. <i>Porto Santo Stefano</i>	42° 27'	11° 08'
h. <i>Gaeta</i>	41° 16'	13° 38'
i. <i>Porto di Napoli</i>	40° 50'	14° 16'
j. <i>Torre Annunziata</i>	40° 45'	14° 26'
k. <i>Brindisi</i>	40° 39'	17° 57'
l. <i>Chioggia</i>	45° 14'	12° 20'
m. <i>Porto Rosega</i>	45° 46'	13° 34'

	N. Br.	E. Lgd.
3. Korsica.		
a. <i>Ajaccio</i>	41° 56'	8° 46'
4. Sicilien.		
a. <i>Augusta</i>	37° 13'	15° 15'
b. <i>Syracuse</i>	37° 03'	15° 18'
5. Adriaterhavet E.-Kyst.		
a. <i>Trieste</i>	45° 40'	13° 45'
b. <i>Pola</i>	44° 52'	13° 50'
c. <i>Porto Zara</i>	44° 07'	15° 13'
d. <i>Port Gruz</i>	42° 40'	18° 05'
6. Grækenland. Ægæiske Hav og Marmarahavet.		
a. <i>Korfu</i>	39° 38'	19° 55'
b. <i>Zante</i>	37° 47'	20° 56'
c. <i>Navarin Bugt</i>	36° 54'	21° 41'
d. <i>Kalamata</i>	37° 00'	22° 08'
e. <i>Gythion</i>	36° 45'	22° 34'
f. <i>Saloniki</i>	40° 37'	22° 56'
g. <i>Korinth Kanalen (E.-Ende)</i>	37° 56'	23° 02'
h. <i>Monemvasia</i>	36° 43'	23° 04'
i. <i>Ergasteria</i>	37° 44'	24° 04'
j. <i>Suda Bugt</i>	35° 29'	24° 10'
k. <i>Mudros</i>	39° 48'	25° 16'
l. <i>Bosporus</i>	41° 12'	29° 04'
m. <i>Izmir</i>	38° 26'	27° 08'
n. <i>Parthani Bugt</i>	37° 12'	26° 48'
o. <i>Alinda Bugt</i>	37° 09'	26° 52'
p. <i>Alimnia</i>	36° 16'	27° 44'
7. Afrika. N.-Kyst.		
a. <i>Sfax</i>	34° 44'	10° 47'
b. <i>Bone</i>	36° 54'	7° 46'
c. <i>Jijelli</i>	36° 48'	5° 48'
d. <i>Bougie</i>	36° 43'	5° 07'
e. <i>Algier</i>	36° 46'	3° 05'

(N. t. M. Nr. 3810. London 1945.)

2470. Adriaterhavet. Bugten ved Triest. Vrag.*Position.* 45° 35' 18" N. 13° 41' 18" E.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads findes et Vrag, der er farligt for Sejladsen. Vraget er afmærket med 2 Bøjer.

(N. t. M. Naveam Nr. 455. London 1945.)

2471. Adriaterhavet E.-Kyst. Bugten ved Kastel Sucurac. Vrag.*Position.* Kastel Sucurac Kirke: c. 43° 32' 40" N. 16° 25' 30" E.*Detaller.* 0,35 Sm 221° fra ovennævnte Kirke findes et Vrag, der er farligt for Sejladsen.

(N. t. M. Nr. 3811. London 1945.)

2472. Grækenland. Volo Havn. Vrag.*Position.* Fyr paa ydre Bølgebryder (grønt, fast Lys): c. 39° 21' 05" N. 22° 56' 35" E.*Detaller.* a) 0,18 Sm 133°
b) 0,45 - 113° og
c) 0,38 - 80°

fra det ovennævnte Fyr findes 3 Vrag, der er farlige for Sejladsen.

(N. t. M. Nr. 3812. London 1945.)

2473. Middelhavet. Kreta SW.-Kyst. Fyr forandret.*Position.* c. 35° 15' 25" N. 23° 31' 00" E.*Detaller.* *Elaphonisi* Fyr paa ovennævnte Plads er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 19^s. Flammens Højde: 29,3 m. Synsvidde: 12 Sm.

(N. t. M. Nr. 3820. London 1945.)

X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien og Stillehavet.**2474. Kina. Gule Hav. Chiwangtao. Oplysning om Fyr.***Position.* *Creek Point*: 39° 54' 24" N. 119° 37' 25" E.*Detaller.* 1. Paa *Creek Point* er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3^s. Flammens Højde: 32 m.

2. Fyret paa Enden af yderste Bølgebryder, der viste rødt, fast Lys c. 0,6 Sm 228½° fra ovennævnte Plads, er nedlagt.

(N. t. M. Nr. 3752. London 1945.)

2475. Sibirien. Tartar Stræde. Vrag.*Position.* 52° 22' 01" N. 141° 24' 05" E.*Detaller.* Paa ovennævnte Plads findes et Vrag, der er farligt for Sejladsen.

(N. t. M. Nr. 46/3666. London 1945.)

2476. New Guinea N.-Kyst. Humboldt Baai. Grunde findes ikke.*Tidligere E. f. S.* Nr. 48/2346 1945.*Positioner.* a) 2° 26' 00" S. 140° 46' 30" E.

b) 2° 27' 12" S. 140° 46' 54" E.

Detaller. De i ovennævnte E. f. S. rapporterede 2 Grunde paa Pladserne c) og b) findes ikke.

(N. t. M. Nr. 3793. London 1945.)

XI. Bekendtgørelser m. m.**2477. (T). Advarsel til Søfarende angaaende Miner. Meddelelse fra det britiske Admiraltet.***Tidligere E. f. S.* Nr. 42/1947, 45/2142, 49/2397 og 49/2398 1945.*Detaller.* Det i ovennævnte E. f. S. Nr. 42/1947 nævnte Omraade, i hvilket der fremdeles vil kunne findes Miner, er formindsket, som følger:*Punkt d) Biscayiske Bugt, Britiske Øer, Nordsøen og Østersøen.*Inden for Omraadet W. for *Skotland*, der begrænses saaledes:

1. Mod N. af Breddeparallellellens 59° 07' N.

2. Mod E. af Meridianen 5° 00' W., S. paa til *Cape Wrath* og derfra af Kysten til *Mull of Galloway*.3. Mod S. af en Linie fra *Mull of Galloway* til *Tor Point*; derfra af Kysten af *N. Irland* og *Eire's* Territorialgrænse paa 10° 00' W.

4. Mod W. af Meridianen 10° 00' W., mod N. indtil 57° 00' N. og derfra af en Linie, der forbinder følgende Pladser:

a) 57° 00' N. 10° 00' W.

b) 59° 07' N. 07° 10' W.

er Sejlads nu tilladt med Undtagelse af et cirkelformet Omraade med en Radius af 8 Sm og Centrum i 58° 14' N. 07° 11' W., der stadig er farligt.

Punkt d) 2. Farvandet ud for *Skotlands* E. Kyst inden for en Linie gennem følgende Punkter:

1. 58° 40' N. 1° 45' W.

2. 58° 40' N. 1° 10' W.

3. 57° 30' N. 0° 25' W.

4. 57° 10' N. 0° 45' W.

5. 57° 13' N. 1° 03' W.

6. 57° 45' N. 1° 05' W.

7. 58° 20' N. 1° 45' W.

er stadig farligt.

Punkt d) 4. Følgende Omraade i W.-lige og S.-lige Del af *Nordsoen*, der begrænses, som følger, er stadigt farligt:

Mod Nord af Breddeparallellen 61° N.

Mod Vest af Linien gennem følgende Punkter:

1. $61^{\circ} 00' N. 1^{\circ} 00' E.$
2. $60^{\circ} 35' N. 0^{\circ} 20' E.$
3. $58^{\circ} 30' N. 2^{\circ} 40' E.$
4. $58^{\circ} 30' N. 2^{\circ} 00' E.$
5. $57^{\circ} 30' N. 2^{\circ} 00' E.$
6. $55^{\circ} 20' N. 4^{\circ} 45' E.$
7. $53^{\circ} 31' N. 3^{\circ} 40' E.$
8. $53^{\circ} 31' N. 1^{\circ} 25' E.$
9. *Flamborough Head* og derfra S. paa til *South Foreland*.

Mod Øst af Norges Kyst, Meridianen $9^{\circ} 15' E.$ samt af Danmarks, Tysklands, Hollands, Belgiens og Frankrigs Kyster indtil *Cap Griz Nez*.

Mod Syd af en Linie mellem *South Foreland* og *Cap Griz Nez*.

Punkt d) 6. S.-lige Indsejling til *Irske Hav*.

I Farvandet mellem *Eire* og *Cornwall*, som begrænses, som følger:

1. Mod N.: Territorialgrænsen ud for *Eire* til Breddeparallellen $52^{\circ} 12' N.$ og derfra langs denne til Kysten af *Wales*.
2. Mod E.: Kysten af *Wales* og *England*.
3. Mod S.: Breddeparallellen $50^{\circ} 04' N.$
4. Mod W.: En Linie, der forbinder følgende Punkter:

1. $50^{\circ} 04' 00'' N. 5^{\circ} 54' 00'' W.$
2. $50^{\circ} 22' 30'' N. 5^{\circ} 34' 00'' W.$
3. $50^{\circ} 40' 00'' N. 7^{\circ} 00' 00'' W.$
4. $50^{\circ} 15' 00'' N. 8^{\circ} 30' 00'' W.$
5. $51^{\circ} 00' 00'' N. 8^{\circ} 30' 00'' W.$
6. $51^{\circ} 00' 00'' N. 10^{\circ} 00' 00'' W.$

7. Meridianen paa $10^{\circ} 00' 00'' W.$ til Territorialgrænsen ud for *Eire*, er Sejlads nu tilladt med Undtagelse af nedennævnte Omraader, som stadigt er farlige:

a) *St. Georges Channel*. Et Omraade inden for en Linie gennem Punkterne:

- $51^{\circ} 04' 12'' N. 4^{\circ} 40' 12'' W.$
- $51^{\circ} 36' 00'' N. 6^{\circ} 14' 00'' W.$
- $51^{\circ} 47' 48'' N. 6^{\circ} 14' 30'' W.$
- $51^{\circ} 30' 00'' N. 7^{\circ} 24' 30'' W.$
- $51^{\circ} 00' 00'' N. 7^{\circ} 14' 00'' W.$
- $50^{\circ} 35' 12'' N. 5^{\circ} 12' 36'' W.$

b) *Bristol Channel*. E. for Meridianen $3^{\circ} 17' 45'' W.$

Punkt d) 7. Kanalen. Farvandene i Kanalen W. for Linien fra *South Foreland* til *Griz Nez* og E. for Linien gennem følgende Punkter:

1. $50^{\circ} 04' N. 5^{\circ} 54' W.$
2. $49^{\circ} 40' N. 5^{\circ} 39' W.$
3. $49^{\circ} 43' N. 5^{\circ} 13' W.$
4. $47^{\circ} 48' N. 5^{\circ} 13' W.$

er farlige med Undtagelse af det Omraade, der ligger N. og W. for en Linie, der forbinder nedennævnte Punkter:

1. *Portland Bill*.
2. 16 Sm 180° fra *Portland Bill*.
3. $49^{\circ} 00' N. 5^{\circ} 13' W.$,

i hvilket sidste Omraade Sejlads nu er tilladt.

Punkt d) 8. *Biscayiske Bugt*.

Omraadet, der begrænses af Kysten og Linien gennem følgende Punkter, er farligt:

1. Kysten paa $47^{\circ} 48' N.$
2. $47^{\circ} 48' N. 4^{\circ} 57' W.$
3. $47^{\circ} 22' N. 4^{\circ} 00' W.$
4. $47^{\circ} 01' N. 2^{\circ} 50' W.$
5. $45^{\circ} 54' N. 1^{\circ} 49' W.$

6. 45° 40' N. 1° 50' W.
7. 45° 00' N. 1° 34' W.
8. Kysten paa 45° 00' N.

Punkt d) 9. *Bayonne*.

Omraadet i Nærheden af *Bayonne* og *St. Jean de Luz*, der begrænses, som følger:

1. Mod W. af Meridianen 1° 45' W.
2. Mod N. af Breddeparallelle 43° 35' N.
3. Mod E. og S. af Kysten.

er stadig farligt.

Punkt f) 5. *Malta*. Omraadet inden for Linien gennem Punkterne:

- a) 36° 07' N. 14° 52' E.
- b) 36° 00' N. 14° 45' E.
- c) 35° 48' N. 14° 36' E.
- d) 35° 44' N. 14° 34' E.
- e) 35° 20' N. 14° 34' E.
- f) 35° 20' N. 15° 22' E.
- g) 35° 53' N. 15° 22' E.

er stadig farligt.

Punkt f) 6. *Sardinien* og *Korsika*.

Omraadet inden for Linien gennem Punkterne:

- a) *Korsika* E.-Kyst paa 42° 00' N.
- b) 42° 00' N. 10° 00' E.
- c) 39° 20' N. 10° 00' E.
- d) 38° 40' N. 8° 50' E.
- e) 38° 40' N. 8° 00' E.
- f) 42° 10' N. 8° 00' E.
- g) *Korsika* W.-Kyst paa 42° 10' N.

er stadig farligt.

Kort Nr. 20.

(N. t. M. Nr. 45/3488 og Navcam Nr. 442. London 1945.)

2478. Forskellige Bemærkninger vedrørende Sejladsen i S.-lige Del af Østersøen.

- a. Foruden af udstrakte Minefelter af mangfoldige og særligt farlige Minetyper — undertiden blandet imellem hinanden —, som endnu findes inden for store Omraader af den S.-lige Del af *Østersøen* og de *danske* Farvande, paaføres der Søfarten i disse Farvande stor Risiko ved de mange Vrag, som findes i og i Nærheden af de Ruter, der anvendes. Dette bevises desværre af en Del i den senere Tid indtrufne Ulykker.

Trods den i den senere Tid forbedrede Afmærkning af de minestrøgne Ruter bør de søfarende — især paa Ruten fra *Mons Klint* forbi *Gedser Rev* til *Kiel* — under Sejlads i Ruterne iagttage den største Opmærksomhed og Forsigtighed. Saaledes bør enhver være forberedt paa, at Afmærkningen ikke helt er i Overensstemmelse med den udleverede Rute-Anvisning, og maa derfor ved hyppige Pladsbestemmelser selv kontrollere, at Skibet — uanset om Afmærkningen er paa Plads — føres frem ad den rette Rute i Overensstemmelse med de i Rute-Anvisningen opgivne Pladser for Afmærkningen. Søfarende advares yderligere imod at besejle disse Ruter i Døgnets mørke Timer.

Det henstilles til Skibsrederne, ved Beregningen af Tidsrum for Rejser i disse Farvande, at tage Hensyn til dette sidste Forhold, saaledes at Skibsførerne ikke føler sig tvunget til at tage unødvendig Risiko for Besætning, Skib og Last.

- b. De *polske* Søfartsmyndigheder kæmper imod betydelige organisatoriske og praktiske Vanskeligheder. Det kan derfor hændes, at Lods ikke kan faas ved *Hela* til videre Sejlads til *Gdynia* og *Danzig*. Dersom dette indtræffer, skal Skibsføreren, selv om han fra tidligere Besøg har Kendskab til Ruten til Bestemmelseshavnen, og hvis ikke særlig Overenskomst er truffet, i hvert Tilfælde ved *Hela* indhente Tilladelse til at anløbe Bestemmelseshavnen. Dersom Lodsbaad ikke kommer ud til et Skib, der fører Lodsflag, bør Skibsføreren derfor ved Besøg paa Lodsstationen eller paa anden Maade skaffe sig saadan Tilladelse.

(U. f. s. Nr. 50/3381. Stockholm 1945.)

2479. Tyskland. Særligt Flag paa tyske Skibe under allieret Kontrol.

Der synes paa forskellig Maade at raade Usikkerhed angaaende Karakteren af internationalt Signalflag C. (Splitflag), som anvendes af *tyske* Skibe.

Efter Oplysninger fra *britisk* Side er dette, efter Beslutning af det *allierede* Kontrolraad, ikke at betragte som Nationsflag, men kun som Kendetegn paa, at det omhandlede Skib er *tysk* under *allieret* Kontrol.

Flaget vajer hele Døgnet; ingen Ceremonier er knyttet til det, og det anvendes ej heller til saadan Hilsen, som efter vedtaget Skik i visse Tilfælde udføres med Nationalflag.

(U. f. s. Nr. 50/3381. Stockholm 1945.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller
Bogs Nr.

- N South America Pilot, Part I (15. Nov. 1944).
T Supplement No. 2 til Black Sea Pilot, rettet til 31/7 1945.

Tillæg.**I. Østersøen.****2480. Østersøen. Plantagenetgrund NNW. Vragafmærkning forandret.**

Tidligere E. f. S. Nr. 25/927 1942.

Position. c. 54° 44',5 N. 12° 43',0 E.

Detaller. Vraget af Dampskibet *Poul Carl* er nu afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag.

Kort Nr. 187, 126 og 180.

2481. (T). Tyskland. Plantagenetgrund NW. Vraglystønde bortdrevet.

Tidligere E. f. S. Nr. 18/822 1944.

Position. c. 54° 43',2 N. 12° 38',8 E.

Detaller. Vraglystønden, der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 4^{s.}, og som var udlagt ved Vraget af Dampskibet *Margareta*, er bortdrevet.

2482. Tyskland. Darsser Ort NNW. Vragafmærkning forandret.

Tidligere E. f. S. Nr. 50/1642 1944.

Position. c. 54° 37',5 N. 12° 26',0 E.

Detaller. Afmærkningen ved det paa ovennævnte Plads sunkne Vrag er forandret, som følger:

Ved Vragets N. - Side er Vraglystønden, der viste grønt To-Blink hver 15^{s.} og var forsynet med N.-Topbetegnelse, inddraget. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 100 m NNE. for Vraget.

Ved Vragets S. - Side ligger Vraglystønden, der viser grønt Lys med En-Formørkelse hver 4^{s.}, og hvis S.-Topbetegnelse er fjernet, c. 120 m S. for Vraget. En Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt c. 100 m SSW. for Vraget.

Kort Nr. 186, 187 og 188.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**2483. Danmark. Sundet. Drogden. Passageforbud ophævet.**

Tidligere E. f. S. Nr. 35/1490 1945 udgaar.

Position. c. 55° 37' N. 12° 42' E.

Detaller. Forbudet mod, at Skibe med mere end 7,3 m Dybgaende passerede *Drogden*, er ophævet.

(Marineministeriet, den 5. December 1945.)

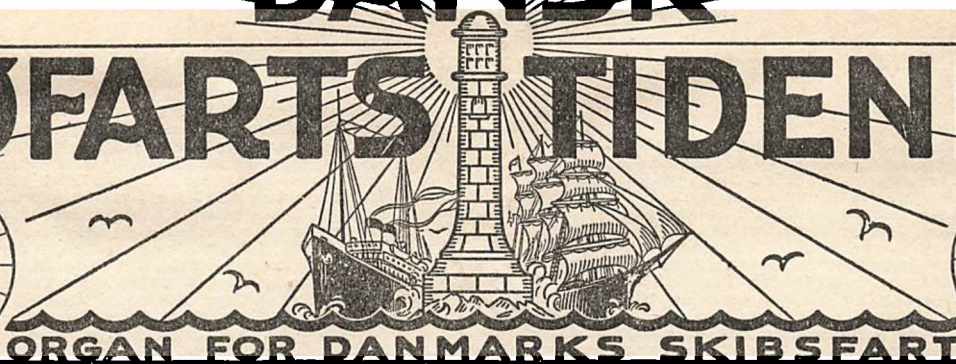
2484. Danmark. Lille-Bælt. Føns Vig W. Minefare. Spærret Omraade.

Position. c. 55° 25',8 N. 9° 44',3 E.

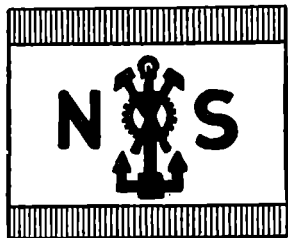
Detaller. Paa Grund af Minefare er Omraadet inden for en Cirkellinie med Centrum i ovennævnte Plads og med Radius 300 m spærret for al Sejlads.



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.

Vacuum Oil Company ^A/_S

Smøreoliespecialister



*Tegn Deres
Forsikringer
i*

SKANDINAVIA

Kongens Nytorv 6, København K.
Telefon Central 9316

JAN M. LYNGBY

INGENIØR- OG MASKINFORRETNING

TELEF. CTR. 13779
TELEGR. »JANBY«



KJØBENHAVN K.
TOLDBODGADE 18

Skibshjælpemaskiner

damp- og elektrisk drevne

Fødevandsforvarmere

Fødevandsfiltre

Evaporatorer

DANSKE HAVNE

KØBENHAVN

Vanddybder: Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen en Dybde af 7,5—9,5 m. Ved Langeliniekanen 9,1 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Kalvebod Brygges Bolværker 6,9 m, i Gasværkshavnen 3,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 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, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Afgiften af Gods betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornodenheder o. s. v., Ind- og Udtægning af Ballast. Alle Afgifter undt. Knippelsbro-Afgiften er midlertidigt forhøjet med 25 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 Skibsfornodenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden fremmed Hjælp, for Lemping af Lading, for at skifte Mandskab, landsætte syge og døde, for Ordre, for at reite Kompasser eller som Vinddrivere samt Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havari anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse.

Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Brutto-Tonnage, Dybgaende og den Distance, der losses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst.

Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvesenet). Toldhavnen. Tordokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke op til 170 m Længde med Bæreevne 13,000 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jernskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneumatisk Kornlosseapparater, 2 flydende Kraner til Loft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Loft af 75 Tons (Orlogsværftet), 7 faste Kraner til Loft indtil 25 Tons samt 2 private, faste Kraner (Burmeister & Wain) til Loft indtil 100 Tons.

Frihavnen. 7 Dampkraner til Loft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Loft af 5 Tons og 42 bevægelige, elektriske Kraner til Loft af indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandforsyning ved Bolværk. Jernbane langs Kajerne.

FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 m; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 m. **Havnepenge** pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Parfsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstakster af 1911. Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastafgift** til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m³. **Losning og Lading** foretages af Private efter faste Takster. Kran loftende 10 Tons. Moderne Skibsværft: 2 Tordokker indtil 65,7 Meters Længde, 2 Flydedokker med indtil 3000 Tons Bæreevne. Kran loftende 25 Tons. Flere Træskibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 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 Parfsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. **Bugsøring** efter Aftale. **Ballastafgift:** 4 Øre pr. N.R.T., Ballast ca. 5 Kr. pr. m³. **Vand:** i Havnen 1,75 à 2,00 Kr., paa Reden 4,00, alt pr. m³. **Losning og Lading** til faste Takster. 2 af Svitzers Bjørningsdampers er stationeret i Havnen, 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. **Moderne Skibsværft:** Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt. 2 Tordokker indtil 115 m Længde. Kraner til 80 T. Løfteevne.

HORSENS

Vanddybde i Indsejlingsløbet og i Ny-Havn 6,90 m. Indsejlingsfarvandet vel afmærket. Havnen kan besøjes ogsaa om Natten. **Ingen Lodsvang.** **Havnepenge:** Fartøjer med Maskinkraft pr. N.R.T. for saavel Indg. som for Udg. 10 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 Stykgodsraner 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.

ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: I det 200 m brede uddybede Lob over Graadysbarren er der i fuld Bredde 7,5 m og i Fyrinlen 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 7,8—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bojer, Lys- og Flojtetønder og flere Fyrinlier. — **Havnepenge** (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Ingen Lodsvang.** Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed, Der er Sommer- og Vintertakst. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Nettodrægtighed. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m³. — **Losning og Lading:** Losning og Lading besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m. Bolværk til store 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. **Havnepenge** pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjulpekruc 32 Øre. Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. **Bugsøring** uforudt. **Ingen Lodsvang.**, naar Lods ikke benyttes; ivoigt moder. **Afg. Ballastafg.:** 4 Øre pr. Reg.-Ton. **Vand:** Kr. 2,00 pr. Ton. **Losn. og Lading** besørger hovedsagelig af et Speidertfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kælhallsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. **Havnepenge:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R. T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. **Ingen Lodsvang.** **Vand:** Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kr., over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. **Mindre Partier** efter Accord. **Ballastp.** 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 8 Tons i Inderhavnen. Kulkran i Yderhavnen. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. ved Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord for Havnen 6 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havnepenge:** 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 Bugsøring (se Lodsl.). **Bugsøring** 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. **Losnings- og Ladningsomkostn.** 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.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 48

FREDAG 14. DECEMBER 1945

52 AARGANG

FRA UGE TIL UGE

DEN DANSKE REDERDELEGATION

Største Delen af den danske Rederdelegation, der har været til Forhandling i London, er nu vendt tilbage til København. Delegationens Formand, Direktør Hakon Christiansen, Ø. K., Skibsreder A. P. Møller og Sekretær Buch-Larsen fra Rederiforeningen, er blevet tilbage i London for at afslutte Forhandlingerne, medens Skibsreder Axel Kampen, Dampskibsselskabet Torm, Direktør Normann, Det Forenede Dampskibs-Selskab, Skibsreder Vollmond og Skibsreder Chr. Harhoff, C. K. Hansen, er kommet hjem.

Forhandlingerne i London drejede sig i første Række om Erstatningerne for den danske Tonnage, som er gaaet tabt under Krigen i engelsk Tjeneste og derefter om Erstatningen for Brugen af stadig bestaaende danske Tonnager.

Man ved endnu intet om de danske Krav og de engelske Tilbud; men der skal her være en temmelig væsentlig Forskel.

MOSKVA-DELEGATIONEN

Prins Axel er udpeget til Formand for den danske Handelsdelegation til Moskva.

Udenrigsminister Gustav Rasmussen, som gav denne Oplysning, meddelte samtidig, at der endnu ikke foreligger noget om, hvornaar Handelsforhandlingerne med Rusland skal paabegyndes. Det danske Gesandtskab i Moskva er imidlertid blevet underrettet om, at den danske Handelsdelegation nu er udpeget, og er blevet instrueret om at forespørge den russiske Regering om, hvornaar man fra russisk Side ønsker at forhandle om en Handelsaftale.

I Modsætning til den Delegation, som var udpeget af Samlingsregeringen for Valget, tæller den nu sammensatte Delegation ingen Politikere blandt sine Medlemmer. Derimod vil de store Erhvervsorganisationer blive repræsenteret.

Som nævnt bliver Prins Axel Delegationens Formand, og denne kommer iøvrigt til at bestaa af Repræsentanter fra hvert af de interesserede Ministerier og for de store Erhvervsorganisationer.

Endvidere vil Udenrigsministeren selv i et vist Omfang deltage i Delegationens Forhandling i Moskva, og dens Næstformand bliver iøvrigt Chefen for Udenrigsministeriets økonomiske Afdeling, Minister Wærum med Kontorchef Hugo Hergel som Stedfortræder.

SØ- OG HANDELSRETEN

Det aarlige Valg af Medlemmer til Sø- og Handelsretten foregik forleden paa Københavns Raadhus. Der valgtes denne Gang 3 nye handelskyndige Medlemmer, 3 søkyndige Medlemmer og 1 nyt Medlem for Skibsmandskabet.

De nye handelskyndige Medlemmer er Direktør, Civilingeniør Karl Lachmann, Direktør Knud Edward Christensen, Firmaet Melchior, Armstrong, Dessau & Co. — begge valgt for en 5 Aars Periode — og Ingeniør Vilhelm Christensen, Firmaet V. Løwener.

De nye søkyndige Medlemmer er Skibsinspektør, Kaptajn J. E. Pedersen — valgt for 4 Aar — Kaptajn E. J. F. Lerche Jørgensen og Kaptajn J. Fabri-

cius, begge valgt for en Periode af 2 Aar. Endelig er som Repræsentant for Skibsmandskabet nyvalgt for 2 Aar Hovedkasserer Jens Thomsen.

Det første af de genvalgte handelskyndige Medlemmer er fhv. Handelsminister Halfdan Hendriksen, desuden Skibsreder T. C. Christensen, Skibsreder Knud Hansen, Grosserer H. E. Jessen, Direktør Herbert Jerichow og Grosserer, Raadmand Ove Weikop, som alle er valgt for en 5 Aars Periode.

De genvalgte søkyndige Medlemmer er maritim Konsulent, Kaptajn E. Kall, Hellerup, Skibsreder C. A. Boeck-Hansen, Kaptajn H. K. Christensen, Kokkedal, Kommandør K. E. Ackermann og Kommandør Halfdan Barfod, alle genvalgt for 4 Aar. Endelig er for Skibsmandskabet genvalgt ligelodes for 4 Aar, Matros A. M. Andersen og Fyrbøder C. S. Sørensen. For Handelspersonalet er genvalgt Fuldmægtig G. P. Hansen og Boghandlermedhjælper N. Th. M. Jensen.

De nye Dommere træder ind i Pladser, der er blevet ledige ved Dødsfald i Aarets Løb eller Afgang paa Grund af Alder eller andre Aarsager. Blandt dem, der trækker sig tilbage til Nytaar er Direktør Carl Gammeltoft i Sukkerfabrikkerne, Direktørens Afgang skyldes Mangel paa Tid. Desuden trækker Forretningsfører Knud Simonsen, Hovedstadens Brugsforening, og Kaptajn A. P. Andersen sig tilbage. Døde i Aarets Løb er Ingeniør Lønberg fra Firmaet V. Løwener, og Kaptajn Bøge.

DANSK-ENGELSK OVERENSKOMST

Den danske Gesandt i London, Grev Reventlow, og den britiske Minister Philip Noel-Baker har den 6. December 1945 i det britiske Udenrigsministerium undertegnet en Overenskomst mellem Danmark og Det forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland om Frigivelse af spærrede Tilgodehavender m. v.

Ved Overenskomsten, om hvis Gennemførelse der skal finde nærmere Drøftelser Sted mellem de to Regeringer, ophæves den under Krigen gennemførte Spærring af danske Bankkonti og Tilgodehavender i Storbritannien og britiske Bankkonti og Tilgodehavender i Danmark. Beløb, der maatte være indbetalt til den britiske Administrator af fjendtlig Ejendom til Kredit for danske, vil blive overført til den danske Regering med Henblik paa Udbetaling til Kreditorerne, og paa samme Maade vil Beløb, indbetalt til Danmarks Nationalbank til Kredit for britiske Statsborgere blive overført til den britiske Regering for Udbetaling til Kreditorerne.

Samtidig med Frigivelsen af de spærrede Tilgodehavender ophæves i Danmark og Storbritannien de Restriktioner, som henholdsvis britisk og dansk Ejendom under Krigen har været underkastet i de respektive Lande.

Der er endvidere ved Overenskomsten bl. a. opnaaet Enighed om at søge at fjerne saadanne juridiske Hindringer (deriblandt Forældelsesfrister), der er opstaaet som Følge af Krigen, og som maatte hindre en retmæssig Afvikling af bestaaende Gældsforhold.

Den britiske Regering vil opfordre Regeringerne i de britiske Kolonier til at træffe Ordninger af tilsvarende Art som den dansk-britiske.

KULSITUATIONEN MØRK

Den danske Tildeling af Kul fra U. S. A. andrager for de sidste tre Maaneder 100.000 Tons om Maaneden, men paa Grund af Tonnagemangel har vi ikke været i Stand til at udnytte Tildelingerne fuldt ud. I Oktober Maaned mistede vi saaledes 80.000 Tons amerikanske Kul og i November Maaned 40.000. I denne Maaned haaber man imidlertid, det skal blive muligt at udnytte Tildelingen fuldt ud, idet der synes at være et vist Haab om, at vi kan chartre amerikanske Transportskibe.

Selv om Fragten skal betales i Dollars, foretrækker man dette fremfor at give Afkald paa Brændslet, idet Kulsituationen tegner meget mørkt. Der findes ikke flere Beredskabslagre, og Statsbanerne, der er Storforbruger af amerikanske Kul sammen med Gasværkerne, har kun Beholdninger til nogle Uger.

Foruden den nævnte Tildeling paa 100.000 Tons Kul om Maaneden faar vi 10.000 Tons amerikanske Koks, hvortil der ikke kræves Allocation. Ogsaa dette Kvantum vil man sætte stærkt ind for at faa her til Landet, selv om det eventuelt maa ske paa amerikanske Skibe.

Det kan oplyses, at der i Øjeblikket er ret god Gang i Afskibningen af Koks fra Emden. De tyske Koks tilføres Landet paa danske Skibe.

En Del af Skylden for den baade her i Landet og i andre Lande saa alvorlige Brændselssituation falder dog paa Amerika, der, som Indenrigsminister Ickes oplyste paa et Pressemøde, kun kan levere lidt over Halvdelen af sin Forpligtelse for 1945.

Det forventes ifølge paalidelige Meddelelser, at den amerikanske Regering vil give Ordre til en øget Kulproduktion og Afsendelse af yderligere Skibsladninger Kul til Europa.

Fra Polen er der kun kommet ca. 4000 Tons Kul til Landet af de 200.000 Tons, der var lovet inden Nytaar, men der skal dog nu være stillet i Udsigt, at Polen i Løbet af December vil afskibe 10.000 Tons Kul til Danmark, og Tilførslerne vil sikkert yderligere hedres, naar de russiske Havne, der nu tager saa stor en Del af Polens Kuleksport, fryser til.

NORSK STORSKIBSBYGNING

»Som et søfarende Folk forstaar vi Nordmænd os paa Skibe og ønsker ikke blot at sejle med dem, men ogsaa bygge dem.« Med disse Ord indledte Ingeniør G. Vedeler forleden Dag et stort og instruktivt Foredrag i den norske Ingeniørforening, hvortil ogsaa Norges Rederforbund var indbudt, og hvori Ingeniøren slog stærkt til Lyd for en kraftig Udvidelse af den norske Skibsbygningsindustri.

Det, det først og fremmest gjaldt om, erklærede Ingeniøren, var, at man søgte at drøfte denne vigtige Sags mange Problemer til Bunds og derefter gik i Gang med at løse dem uden at blive staaende paa Halvvejen med kun delvise Foranstaltninger, der ikke vilde gøre Landet konkurrencedygtigt.

Den første Betingelse for at kunne skabe en konkurrencedygtig, norsk Skibsbygningsindustri var at sikre en intens Beskæftigelse helst Døgnet rundt under en gennemført moderne Rationalisering af Driften. En anden Betingelse var, at Timelønnen ikke var højere end i de konkurrerende Nabolande, og Arbejdsydelsen maatte være den samme. Opgaven var ikke at hæve Lønnen men sænke Leveomkostningerne, hvilket i det lange Løb kunde opnaas ved større Ydelser, Rationalisering og ved en bedre Udnyttelse af Maskinkraften.

Værfterne maatte gaa ind for Seriefremstilling i saa stor Udstrækning som muligt af faa, men effektive Typer, de maatte samarbejde om Indkøb, Standardisering og Typevalg, og endelig maatte man ofre Læringleuddannelsen større Opmærksomhed. Her maatte det Offentlige træde til ved Oprettelsen af flere udvidede Fagskoler.

En af Grundene til, at Norge var sakket agterud i Skibsbygningsindustrien, var efter Foredragsholderens Mening den Omstændighed, at man ikke arbejdede paa Skift Dag og Nat, idet man maa regne med en Produktionsforøgelse paa 60 pCt. ved To-Holdsdrift og med omkring 100 pCt. ved Tre-Holdsdrift, hvad der vil sige det samme som, at Rente- og Amortiseringsudgifterne næsten halveres ved Tre-Holdsdrift. I 1939 byggede Norge ca. 40.000 Br. Tons med en Arbejdsstyrke paa ca. 4000 Mand, altsaa ca. 10 Br. Tons pr. Mand om Aaret, mens et af Kontinentets største Skibsværfter, Nederlandsche Scheepsbouw Mij. i Amsterdam, har en Kapacitet paa ca. 40 Br. Tons pr. Mand om Aaret. Skal Norge derfor kunne konkurrere i Storskibsbyggeri, maa Arbejdsydelsen sættes op, men dette er kun muligt ved Hjælp af moderne Udstyr og en førsteklases Organisation.

Norsk Skibsbyggeri vil kræve en Arbejderstab paa omkring 11.000 Mand, men da man sikkert ikke kan naa op paa dette Antal, maa man skride til en gennemført Rationalisering. Taleren henviste i denne Forbindelse til Sverige, hvor man i en 12-aarig Periode havde opnaaet en Produktionsforøgelse paa 189 pCt. med en Forøgelse i Arbejderstaben paa 71 pCt.

Nyrekruteringen af faglærte Arbejdere vil imidlertid trods al Rationalisering være et brændende Problem. De høje Lærlingelønninger har virket afskrækkende for mange Virksomheder med det Resultat, at mange af dem udelukkende arbejder med gamle Folk uden Fornyelse af ungt friskt Blod. Foredragsholderen henviste i denne Forbindelse atter til Sverige, hvor Staten har oprettet Fagskoler for de Lærlinge, der ikke har kunnet opnaa Lærepladser, og som i Stedet for kan faa den fulde Uddannelse paa disse Skoler. Hvis Norge vilde prøve paa at nyskabe sin Skibsbygningsindustri paa den kortest mulige Tid, maatte Landet slaa ind paa samme Vej som Sverige.

Men ogsaa paa andre Omraader maatte Staten træde hjælpende til. Skatterne maatte saaledes ned paa samme Niveau som Nabolandenes, Fondskatten maatte falde bort, saa Rederne kunde spare Penge op i gode Tider for at have Midler til Raadighed under Lavkonjunkturer, og i Krisetider maatte Staten støtte Skibsbygningsindustrien ved at placere Ordre paa de store Værfter, ligesom den finansielt maatte yde Støtte i Form af rente- og afgiftsfri Laan mod Genydelse som Leverancer op til 2—3 pCt. aarligt.

HOLLANDS SKIBSFART

Rotterdamsche Bankvereniging har udsendt en Beretning om Krigsskaderne i Holland og om den hollandske Skibsfarts Stilling efter Krigen.

Oplysninger fra hollandske Rederier viser, at omkring Halvdelen af Landets Handelsflaade er gaaet tabt under Krigen. Saaledes har Stoomvaart-Matsjappij Nederland mistet 120.000 Tons af 240.000 Tons. Selskabet har nu 20.000 Tons under Bygning. Koninklijke Paketvaart Mij., der væsentlig driver Skibsfart paa hollandsk Ostindien, har kun 42 Skibe igen af en Førkrigsflaade paa 143, og da kun en ringe Del af Skibstabene er erstattet, disponerer Rederiet nu over 3 amerikanske og 1 tysk Dampskib. Rederiet agter at bestille 18 store Skibe i Holland og 20 mindre i Hollandsk Indien.

Selskabet meddeler forøvrigt, at det til Februar næste Aar vil aabne en Rute mellem Sydafrika og Sydamerika.

Van Nievelt Goudriaan Stoomvaart Mij. havde før Krigen 19 Skibe, af hvilke 9 er i Behold, heraf 6 Motorskibe. Disse Skibe er alle i en god Forfatning og disponeres siden Oktober af Rederiet. Rotterdamsche Lloyd ejer nu 12 Skibe paa 100.027 Br. Tons mod 31 Skibe paa 263.171 Br. Tons før Krigen, mens Holland-Amerika Liniens Flaade er blevet reduceret fra 22

Ugens Fragtberetning.

Der er stadig kun faa Nyheder at rapportere fra de forskellige Fragtmarkeder. Raterne i mange Trades undergaar ganske vist ret ofte Ændringer, praktisk talt altid i nedadgaaende Retning, men nogen principiel Forandring i de raadende Forhold er disse Reguleringer ikke Udtryk for. UMA.'s Ratepolitik er fastlagt, og naar der foretages Ændringer i Raterne i den ene eller anden af de UMA. underlagte Trades, er det fordi de faktiske Forhold, saasom Reduktion af Krigsforsikringspræmier eller Nedgang i Driftsudgifterne paa andre Omraader, betinger en Reduktion af de hidtil gældende Fragtsatser. Iøvrigt er det ikke uden Interesse at adskillige store Befragtere nu begynder at interessere sig for Tonnage paa Rejsebasis for consecutive Rejser. De Rater, der antydes, ligger noget, men ikke saa meget som fra mange Sider frygtet, under de i Dag gældende UMA.-Rater, men om Befragterne virkelig vil betale de Rater, der antydes, saafremt der skulde komme Tonnage frem til Fragter der i Nærheden, er det vanskeligt at sige. Tilsyneladende synes Redernes store Flertal at indtage det Standpunkt, at de vil »wait and see«.

Som ovenfor nævnt foreligger der kun faa Nyheder. I transatlantisk Trade er der stadig livlig Aktivitet med Korn, Sukker, Kul o. s. v. til forskellige europæiske Destinationer. Sukkerraten fra Kuba til UK. er reduceret fra 77/— til 71/6d., og for Newsprint fra Canada til England er Raten nedsat med ikke mindre end 34/—. Paa de interamerikanske Markeder gøres der stadig betydelige Forretninger med Kul fra Hampton Roads til Vestindien og Brasilien, hvorimod de amerikanske Myndigheder er mere tilbageholdende med at give Licens for Kul til Argentina, der i Stedet for maa bruge en Del af den Hvede, der trænges saa

haardt til i Europa, til Brændsel. Endvidere slutes der adskillige Skibe for Malm fra saavel Brasilien som fra Chile og Peru til Northern Range.

Fra River Plate kniber det stadig med at skaffe Tonnage til den lange Række Kornlaster, der er i Markedet til Europa, men der har været nogen Forretning til sekundære Markeder som Sydafrika og Chile/Peru.

Fra Sydafrika bemærkes de sædvanlige Kul- og Malmlaster til forskellige Destinationer. Østens Markeder er stadig en lukket Bog, men foruden den tidligere omtalte Ladning Sulphur fra Golfen til Kina noteres nu ogsaa en Ladning Bomuld fra Golfen til Shanghai. Forhaabentlig varer det ikke længe, førend disse for Verdenshandelen saa vigtige Markeder atter inddrages i det almindelige Samkvem. — I denne Forbindelse skal nævnes, at UMA. har fastsat Raten for Krommalm fra Ny Kaledonien til Nordfrankrig til 121/6d.

I de europæiske Trades er Forholdene uden større Ændringer. Der er stadig en Del Trælaster fra Østersøen til saavel UK. som til kontinentale Havne. For de nordlige Havnes Vedkommende er Trafikken saa godt som stoppet for denne Sæsons Vedkommende, men i de sydlige Havne er der betydelig Travlhed. Iøvrigt gøres der mange Forretninger for Malm fra Spanien, Fosfat fra Marokko, Jordnødder fra Vestafrika o. s. v. til forskellige Havne i UK. og paa Kontinentet, bl. a. skal ikke saa faa Skibe være sluttede for Jordnødder til nordeuropæiske Havne. Salpeteraten fra Norge til Danmark er nu endelig fastsat af UMA. til 28/6d. for den mindste Størrelse og 22/3d. for de største Baade.

Skibe paa 267.551 Br. Tons til 15 Skibe paa 185.732 Br. Tons.

Ver. Nederlandsche Scheepvaart Mij. raader over 9 Skibe (64.962 Br. Tons) mod 25 Skibe (162.027 Br. Tons) for Krigen. Det nævnte Tal omfatter dog ikke et nyt Motorskib.

Udsigterne for Hollands Skibsfart omfattes selvsagt med stor Interesse og specielt rejses det Spørgsmaal om, i hvor høj Grad Rederierne er i Stand til at erstatte det store Tonnagetab. Udsigterne hertil synes ikke at være smaa, mener Banken. For det første maa man huske paa, at alle Skibene var assurerede til ca. 170 pCt. af Byggepriserne pr. 30. September 1939. Under Krigen sejlede den hollandske Handelsflaade i allieret Tjeneste og fik Fragter, der levede Rederierne en passende Fortjeneste, men paa den anden Side maa Byggepriserne i Dag anslaaes til at være ca. 80 pCt. højere end før Krigen. Den finansielle Stilling er imidlertid udmærket, og mange af Rederierne paa-tænker da ogsaa at sætte Nybygningen i Værk saa hurtigt som muligt.

Banken minder endvidere i sin Redegørelse om, at den hollandske Stat har kontraheret et betydeligt Antal mindre Skibe i de Forenede Stater.

FRA ENGELSKE VÆRFTER

Den britiske Skibsbygning overstiger nu for første Gang i mange Aar den amerikanske, idet Skibsværfterne i England for Tiden har Bestillinger paa over 300 Skibe paa ialt 1.300.000 Tons. Praktisk talt alle søfarende Nationer er repræsenterede blandt Bestillerne.

Forøvrigt udtalte Commander Hardy, der er Medlem af North Coast Institution of Engineers and Shipbuilders, fornyligt i et Foredrag i Newcastle, at Storbritanniens Ho-

vedkonkurrent paa Skibsbygningens Omraade i Fremtiden ikke vilde blive Amerika, men Sverige. Den svenske Skibsbygningsindustri var vel udrustet og havde megen Erfaring i Bygning af Skibe til forskellige Formaaler, hvorimod der var mindre at frygte fra de amerikanske Værfters Side, der havde specialiseret sig i Masseproduktion og Metoder, der egnede sig mindre godt for individuelt Brug.

Om Tyskland udtalte Mr. Hardy, at han ikke troede, dette Land atter vilde blive nogen stor Søfartsnation.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Den 4. December søsattes fra Eriksberg Værftet et Lastmotorskib til Svenska Lloyd, som i Daaben fik Navnet *Acacia*.

Skibet, der er af Shelterdækstypen og laster ca. 3650 Tons d.w., har følgende Hoveddimensioner: Længde 318', Bredde 44' 6", Dybde til Shelterdæk 27' 3". Skibet har 5 Luger og 11 Lossebomme, hvoraf de 8 har en Løfteevne paa 3 Tons og de 2 paa 5 Tons, mens en Sværbom til 20 Tons er anbragt ved Fortoppen. Skibet er helsejset og hygget til Lloyds højeste Klasse med Isforstærkning.

Hovedmaskineriet bestaar af en 2-Takts, enkeltvirkende, 9-cylindret B. & W. Dieselmotor bygget paa Eriksberg og udviklende 3000 I. H. K. Farten skal være 14,5 Knob paa fuld Last.

Beboelse for Officerer og 8 Passagerer er anbragt midtskibs, mens Mandkabsbeboelsen er anbragt agterude.

*

Th. Brøvigs Rederi i Farsund mistede under Krigen 6 Skibe paa ialt 55.000 Tons d.w. eller 59,9 pCt. af sin Flaade. Rederiet har nu kontraheret sin første Nybygning ved Øresundsvarvet i Landskrona. Det drejer sig om et Motortankskib paa 15.000 Tons d.w., der skal leveres i Januar 1948.

Skibsførerens Ansvar under vanskelige Besejlingsforhold.

En Sørenssag med Perspektiver.

Ved en Lods Vidneforklaring for nogen Tid siden under en Retssag ved Sø- og Handelsretten i København kom det klart frem, at Grundstødning ved Besejling af Faxe-Ladeplads var ganske almindeligt for »store« Skibe, det vil antagelig sige Skibe paa over 7—800 Brutton tons eller saa. Det er ogsaa efterhaanden blevet Soassurandørernes bitre Erfaringer, og det skulde nu synes fuldt berettiget, ja paakrævet, at belinge Tillægspræmie til den almindelige Kaskopræmie for at tillade Besejling af Faxe-Ladeplads eller at stille særlige Krav med Hensyn til Dybgaende (kræve Garanti for at der er mindst 2 Fod under Skibet e. l. efter fornøden Lægtring), eventuelt betingende begge Dele. Det kan sikkert siges, at de fleste Redere, i al Fald danske, de udenlandske har vel endnu ikke haft større Erfaringer, helst undgaar at lade deres »store« Skibe slutte til Faxe-Ladeplads og lign. Pladser, selvom »Lægtring sker for Modtagerens Regning«, men det er som bekendt endnu ikke Rederne, der bestemmer alene. Det vil af det følgende ses, at der lægges stort Ansvar paa Skibsføreren, saaledes at det vil være nødvendigt, at Rederne med Henblik paa fremtidige Tilfælde indskræper Førrerne at være opmærksomme herpaa og forlange Lægtring i saadant Omfang, at der gives Skibet Garanti for tilstrækkeligt Vand under Skibet for normal sømandsmæssig forsværlig Sejlads. Dette gælder naturligvis ikke blot Faxe-Ladeplads, men enhver anden lignende Havn og dens Sejlrende.

I engelske Kaskopolicer blev det i sin Tid fastsat, at Grundstødning paa saadanne Steder som La Plata, Donau Bilbao Bar, Manchester Ship Kanal, Panama Kanal, Suez Kanal o. fl. St., hvor Grundberøringer er almindelige, ikke policemæssigt betragtedes som »Stranding«, men 3 pCt.-Franchisebestemmelserne finder Anvendelse. Paa lignende Maade har f. Eks. de norske Assurandører paa Grund af daarlige Erfaringer bl. a. betinget Tillægspræmier for Besejling af saadanne Pladser som Sulton Bridge (England) og Vianna do Castello (2 Kr. resp. 2,40 pr. B. R. T.). Hvis ikke forbedrede Besejlingsforhold vedr. Faxe-Ladeplads og andre lignende Pladser sikres, bør Rederne respektive Kaskoassurandørerne sikkert overveje at kræve særlige Forholdsregler, saaledes at Besejling ikke byder større Risiko end sædvanlig til »god og sikker Havn«, eller kræve ekstra Fragt respektive Tillægspræmie etc.

*

Ved Certeparti af 24. November 1942 blev Skibsfører Chr. Borg's Dampner »Jørgen« sluttet for en Last Kul og/eller Kokes fra Stettin, Danzig eller Gdynia »... unter möglichster Beschleunigung abdampfen nach einem guten und sicheren Dänchhafen in Befrachters Wahl, ausschliesslich Hirtshals, und die Ladung, wie bestimmt wird, längsseit Kai, Schif oder Lichter ablieffen, sofern er daselbst sicher und stets flott liegt«.

Den 13. December afgik Skibet fra Gdynia med 1215 Tons Kul til Faxe-Ladeplads. Amningen var 14' 1" for og 14' 5" agter (eng. Maal). Skibets B. R. T. er 843, Lastevne 1360 Tons, Skibets Længde 212,9 eng. Fod og Bredde 31,4 eng. Fod (9,58 m). Rederiet protesterede straks overfor Fragtnævnet, der havde sluttet Fragtaftalen. Fragtnævnet, hvis Direktiver Rederen er underkastet, insisterede imidlertid paa, at Skibet skulde gaa til Faxe-Ladeplads, idet der vilde blive lægtret for Modtagerens Regning udenfor Havnen, saaledes at Skibet skulde kunne gaa ind paa normal og sikker Maade.

Den 15. December 1942 Kl. 10 kom Skibet til Faxe Red, ankrede og tilkaldte Lods. Skibets Amning var da 13' 11" (eng.) for og 14' 5" agter. Da Lodsens kom ombord, spurgte Kaptajnen om Dybdeforholdene, idet Søkortet angav Dybden i Renden og Havnen til 4,3 m, medens »Efterretninger for Søfarende« af 9. Juli 1942 angav Dybden som aftaget til 3,8 m, hvilket Styrmanden havde omregnet til 12' 5", saaledes at det var klart, Skibet maatte læglre. Ved Vidneforklaringen hævdede Kaptajnen, at Lodsens blot havde svaret, at Oplysningerne i »Den danske Havnelods« ikke passede helt, hvorimod Lodsens ikke omtalte en vanskelig Passage i Renden. Lodsens hævdede derimod, at han oplyste Kaptajnen om Dybdeforholdene, specielt om at »Den danske Havnelods«s Angivelse af den gravede Rendes Dybde

og Bundbredde ikke passede, og at det var et særligt vanskeligt Sted i den gravede Rende at passere.

Paa Grund af daarlige Vejr kunde Lægtringen først begynde den 17. December. Der blev ialt lægtret ca. 350 Tons (omtrent 30 pCt.). Den 18de ved Middagstid kom Lodsens og Havnefogeden (Funktionær hos Modtagerne Faxe Havn = Faxe Kalkbrud). Vinden var aftaget til Styrke 3, SSO, og Vandstanden var 1' over daglig Vande, d. v. s. i den gravede Rende 13' 6", medens »Jørgen«s Amning nu var 12'. Lodsens gav derfor Besked paa, at hvis Skibet vilde i Havn for at undgaa Ulemperne ved at ligge derude, skulde det være nu, idet der desuden var Lægtre klar.

I Tillid til E. f. S.'s Oplysninger og Lodsens Opgivelser, saaledes som Kaptajnen opfattede dem, lettede »Jørgen«, hvis Amning var 11' 7" for og 12' 2" agter, Anker og gik Kl. 14 med langsomt Fart mod Havnen under Lodsens Ledelse. Kl. 14,45, da man var naaet til den vanskelige Passage, tog Skibet imidlertid Grunden og stod fast til 14,50. Der blev tilkaldt Lægterassistance. Kl. 19,13 flød Skibet igen, men kom kun ganske lidt frem, og senere stod Skibet igen flere Gange. Kl. 21,15 fortsattes Lægtringen til den 19de Kl. 1,30. Man naaede nu at faa sat Wirer i Land paa begge Molehoveder, og saamtidig med, at Maskinen blev brugt, blev der hevet ind paa begge Wirer. Da Vandstanden ved 3-Tiden begyndte at falde, blev videre Forsøg opgivet. Vinden var da SØ Styrke 4 med Taage. Der stod en Del Sø, og Skibet huggede stadig i Grunden. Kl. 8,05 forsøgte igen. Vandet var steget lidt, og det lykkedes at faa Skibet i Havn og fortøjet langs Kulkajen Kl. 9,58. Der var da lægtret ialt 460 Tons af Skibets 1215 Tons (38 pCt.).

Skibet led betydelig Skade, der medførte ret betydeligt Tidstab, tilsammen var Tabet omkring 90.000 Kr. Erstatningskrav blev rejst imod Modtagerne Faxe Kalkbrud, som tillige var Ejer af Faxe Havn. Det kom til Retssag ved Sø- og Handelsretten, hvor der kun blev procederet om Ansvarsspørgsmaalet og ikke om Erstatningsbeløbene. Til Støtte for sin Paastand om, at Sagsøgte var ansvarlig, gjorde Sagsøgeren bl. a. gældende, at det overhovedet var uforsvarligt af Faxe Kalkbrud (Faxe Havn), som havde haft under Overvejelse at beordre Skibet til Køge Havn i Stedet for til Faxe-Ladeplads, men havde opgivet dette, at tage et saa stort Skib som s.s. »Jørgen« ind til denne sidste Havn, og at de Sagsøgte i hvert Fald, naar de ikke som Ejere af Havnen havde draget Omsorg for, at Afmærkningen af den gravede Rende i hele dens Udstrækning var i Orden og for at Angivelserne i »Den danske Havnelods« og i »Efterretninger for Søfarende« var rigtige med Hensyn til Rendens Bundbredde, maatte bære Risikoen ved, at Lodsens ikke, forinden Skibets Sejlads den 18. December 1942 ind i Havnen paabegyndtes, havde meddelt Kaptajnen fornøden Underretning i saa Henseende.

Retten fandt imidlertid, at da Angivelserne i »Den danske Havnelods« og paa Søkortet med stor Tydelighed viste, at Faxe Havn og som Følge deraf ogsaa den gravede Rende ind til Havnen er udsat for Tilsanding, burde Kaptajnen af sig selv være opmærksom paa dette Forhold. Ligeledes fandt Retten, at Kaptajnen ved under en Sejlads med Lodsbaaden den 15. December selv at iagttage de med en Afstand af 20 m til Afmærkning af Rendens Bundbredde anbragte Stager burde være klar over, at Renden ikke havde den i »Den danske Havnelods« angivne Bundbredde af 35 m. Endelig maatte Retten efter de afgivne Forklaringer gaa ud fra, at Kaptajnen efter de af Lodsens allerede den 15. December 1942 fremsatte Udtalelser og under Sejladsen ind til Havnen foretagne Pejlinger har forstaaet, at der i Renden var et Sted, hvor Passage som Følge af Tilsanding var særlig vanskelig. Naar Kaptajnen desuagtet den 18. December 1942 bestemte sig til at lette og gaa i Havn, fandt Retten ikke, at der forelaa noget Grundlag for at paalægge de Sagsøgte Ansvar for den ved Grundstødningen under Sejladsen mod Havnen tilføjede Skade. Retten bemærkede iøvrigt herved, at ifølge § 25, 1. Stk., jfr. § 55 sidste Stk. i Lov Nr. 131 om Lodsvesenet af 17. April 1916, havde den paagældende Hjelpe-lods, der ikke ligesom Havnefogeden var Funktionær hos de Sagsøgte, men ifl. Lodslovens § 8, 3. Stk., var anlagt af Lodsdirektøren, udført den ommeldte Lodning paa sit eget An- og Tilsvær. — Faxe Kalkbrud blev derefter fri-fundet og tilkendt Kr. 1500 i Sagsomkostninger.

Mr. C.

NYBYGNINGER

Aalborg Værft A/s

Telegram-Adr.: YARD

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Statstelefon: 9

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dansk Damper bjærges ved Norge

Dampskibsselskabet Vendilas Damper *Otto Petersen*, der i Januar Maaned gik ned efter en Minesprængning ved den norske Kyst udfor Larvik, er nu blevet bjærget af et norsk Bjærgningskompagni.

Svitzers Bjærgningsdamper *Garm* er afgaaet fra København til Larvik for at hente *Otto Petersen*, der skal bugseres til Nakskov Skibsværft for Reparation.

Svensk-amerikansk Søfarts-Aftale

Fra officiel amerikansk Søfartsside forlyder det, efter hvad et Washington-Telegram meddelede, at en Søfartsaftale mellem Sverige og De Forenede Stater er godkendt af Søfartskommissionen i U. S. A.

Aftalen siges at indeholde en Fordeling af Tonnagen i skiflevs Rejser for svenske og amerikanske Skibe, og Arrangementet skal indeholde den Bestemmelse, at et svensk og et amerikansk Skib forlader en Havn paa Amerikas Østkyst skiftevis hver Fredag.

Aftalen berører Svenska Amerika-Linien, Svenska Amerika-Mexico-Linien, Transatlantic- og American-Scantic-Linien.

Den svenske Amerikafart

I Marts Maaned genoptages den store Passager-Rutefart mellem de nordiske Lande og Amerika. Man kan regne med, at Svenska Amerika-Liniens Damper *Drottningholm* i Slutningen af Februar eller Begyndelsen af Marts bliver frigivet for sin Tjeneste indenfor Skibsfarts-Pool'ens Rammer, og den vil derefter omgaaende blive sat ind i den regelmæssige Rutefart mellem Göteborg og New York. Man ventes, at Skibet paa en af sine allerførste Rejser fra Amerika via Göteborg kommer til Københavns Frihavn med adskillige hjemvendende Dansk-Amerikanere, der saaledes ikke behøver »stige om« i Göteborg.

Endvidere disponerer Linien over Motorskibet *Gripsholm*, der ogsaa bliver indsat, saa snart Forholdene tillader det. Yderligere skal der være Planer om at gen erhverve Liniens største Skib, Motorskibet *Kungsholm*, der under Krigen blev overdraget De forenede Stater.

»Radar« i svenske Amerika-Baade

Et Par af den svenske Amerika-Linies Skibe vil nu faa installeret to af den moderne Tids mest bemærkelsesværdige Opfindelser paa Navigationens Omraade. Efter hvad Broström-Koncernens tekniske Chef, Direktør E. T. Christianson, oplyser, drejer det sig om Ekkoradio eller »Radar«, som installeres paa *Tunaholm*.

Den anden Opfindelse, »Loran«-Metoden, som er installeret paa *Gripsholm*, giver øjeblikkelige Positionsbestemmelser paa op til 1400 Sømil Afstand, ligeledes i Mørke og Taage.

Det er de amerikanske Myndigheder, som har givet Tilladelse til en Prøveinstallation paa den svenske Amerika-Linies Skibe.

FRA SØRETTERNE

S/S Erik Boye

Der blev forleden Dag i Sø- og Handelsretten afholdt Søforhør i Anledning af, at Dampskibsselskabet Vendilas Damper *Erik Boye* er krigsforlist i 1940.

Fra Damperen mødte 1. Styrmand M. H. Bantz, der oplyste, at Føreren, Kaptajn Aggerholm, senere er forlist med *S/S Peter Mærsk* i Middelhavet i December 1942.

Erik Boye, der efter Besættelsen herhjemme sejlede under engelsk Flag, men med dansk Besætning, var i Begyndelsen af Juni 1940 afgaaet fra Halifax med en Ladning Hvede til England og sejlede i Konvoj. Den 15. Juni Kl. ca. 10 Aften blev et Tankskib i Konvojen torpederet og sat i Brand, og kort efter ramtes *Erik Boye* af en Torpedo ud for 3.-Lugen om Styrbord.

Det lykkedes hele Besætningen at komme i Bagbords Redningsbaad, inden *Erik Boye* i Løbet af faa Minutter sank, men det hele gik saa hurtigt, at en Del af Besætningen kom halvnogen i Baaden. Man fik dog senere bjærget

en Del Klæder fra Damperens Redningsflaade, og Besætningen optoges senere af H. M. S. *Forvey*, der landsatte Folkene i Plymouth.

S/S Sonja Mærsk

A. P. Møllers Damper *Sonja Mærsk* forliste den 5. Juni 1942 efter i Taage at være stødt mod en Klippe ved Indsejlingen til Halifax. Nu er Skibets Fører, Kaptajn *Stahlfest-Møller*, vendt hjem, og d. 10. December afgav han i Sø- og Handelsretten Søforklaring.

Kaptajnen oplyste, at Skibet, der var overtaget af Engländerne, var paa Rejse fra Swansea til Halifax med Kul. Man sejlede i Konvoj, men fik ved Indsejlingen til Halifax Ordre til at forlade Konvojen. Sigbarheden var paa dette Tidspunkt stærkt reduceret, og senere kom man ind i Taage. I Nærheden af Shebucto Fyr opdagede man pludselig en Klippe forude. Der blev slaet fuld Kraft Bak, og der blev givet haardt Styrbordsror, men alligevel stødte Skibet mod Klippen. Vandet trængte ind i Forskibet, og Skibet blev meget voldsomt kastet mod Klippen. Pr. Radio tilkaldtes Assistance, og en Korvet samt to Bugserbaade kom til Stede. Skibet gled imidlertid af Klippen og kæntrede, hvorefter det sank. Alle Mand blev reddet.

Om Aarsagen til, at *Sonja Mærsk* stødte paa Klippen, forklarede Kaptajnen, at der inden Afrejsen over Styrehuset var bygget et Kanontaarn af Staal, og Radiopejlingerne blev derfor helt misvisende. Man havde gjort de engelske Myndigheder opmærksom paa dette Forhold, men der var ikke Tid til at foretage sig noget.

M/S Energi

I Københavns Soret har Føreren af *M/S Energi* af Svendborg, Kaptajn P. Mathiasen afgivet Søforklaring om en Grundstødning, hans Skib havde været ude for i sidste Maaned.

Kaptajnen oplyste, at *Energi* den 28. November Kl. 15 var sejlet fra København til Nykøbing F. i Ballast. Da han havde passeret den sidste Kost i det sydlige Udløb, fik han Motorstop og satte begge Ankre ud. Det var tiltagende Blæst, hvilket medførte, at Kæderne sprængtes, og Skibet drev ind paa Stenene ved Slusedæmningen.

Mandskabet paa en forbisejlede Fiskerbaad lovede at ville alarmere Rederi og Forsikring, men først næste Dag kom Bugserbaaden *Juno* til Assistance. Paa Grund af Lavvande kunde den dog ikke slæbe Skibet af den Dag, og først den 30. ved Middagstid kom *Energi* atter flot.

Ændringer i Skibsregistret

S/S Ebro af København (OZMA) er udslettet som forlist. Partrederiet for *S/S Castor* af Nyborg (OYBK). Udtraadt: Firma Meinertz & Larsen. Indtraadt: Skibsreder Knud Ingemann Thyregod Larsen, København.

Partrederiet for *S/S Falken* af Nyborg (OXWQ). Udtraadt: Firma Meinertz & Larsen. Indtraadt: Skibsreder Knud Ingemann Thyregod Larsen, København.

Horsens Dampskibsselskab A/S, Horsens. Bestyrelsen. Udtraadt: J. J. Jensen. Indtraadt: Købmand Edvard Nørbæk Petersen, Horsens, og Gaardejer Jens Møller Hansen, Endelave.

S/S Elie af Esbjerg (OXLB) er udslettet som forlist. A/S Dampskibsselskabet Dania, København. Bestyrelsen. E. S. Meyer er afgaaet ved Døden.

M/S Langeland af Rudkøbing (OYEU) er udslettet som forlist.

Dampskibsselskabet Solnæs A/S, København. Bestyrelsen. Fru M. R. Andersen er afgaaet ved Døden. Indtraadt: Fru Gudrun Andersen, Hellerup.

S/S Lars Kruse af København (OYKA) er udslettet som forlist.

S/S Brosund af Frederikshavn (OYUA) er udslettet som forlist.

S/S Marianne Toft af København (OYTE) er udslettet som forlist.

S/S Chr. J. Kampmann af København (OZPA) er udslettet som forlist.

S/S Clara Clausen af Kolding (OYRG) er forandret til Motorskib. Skibets Brutto- og Netto-Tonnage er nu henholdsvis 710 og 343 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for *S/S Lilian* af Esbjerg (OXDH) er nu henholdsvis 1507 og 893 Tons.

Brutto- og Netto-Tonnagen for *S/S Karla* af København (OUHU) er nu henholdsvis 1143 og 565 Tons.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: P. B. EGGÉ

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon *Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

KAY JUNGEBSEN

samt paa alle Postkontorer

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT A/s

(Odense Steel Shipyard Ltd. A/s.)

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 » »



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsaut. Kompassrettere
Forlang III. Katalog

PENSIONS
FORSIKRINGS
ANSTALTEN A/s



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &
PAKHUSFORRETNING
ODENSE

DAMPKIBSSELSKABET PACIFIC A/s

AMALIEGADE 33
Telefon: 4242 & 4248 - Telegram Adresse: „Steampacific“
L. R. SCHMITH
Korresponderende Reder

AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DANSKE LLOYD

Holmens Kanal 42

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

Den store Succes

CARLSBERG
GRAPE-TONIC

VERITAS
OIL

Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

By:		Telegramadresse:
Aarhus	Aarhus Stevedore Compagni Direktor L. Mikkelsen	Labore
Nyborg	Foreningens Formand Mammen & Drescher Direktor Math. Møller Næstformand og Kasserer	Spedition
København	Hans Braudt Medlem af Bestyrelsen	
Aalborg	Stevedorekompagniet	Dispatch
Aarhus	Hassing & Drescher	
Esbjerg	Stevedore-Kompagniet A/S	Stevedore
Frederikshavn	Einar Sørensen	
Holbæk	S. J. Sørensen	
Horsens	Søren Andersen	Stevedoring
Kallundborg	Jørgen Schultz	Schultz
Korsør	Arbejdsglvernes Stevedor-Kontor	
København	Holger Jørgensen Skjold Andersen	Oldstevedore
—	Københavns Stevedore Comp.	
—	Julius Nielsen's Stevedoreforretning A/S	
Nakskov	Halfdan Rasmussen	Andra
Nyborg	Henrik Basballe	Basballe
N. Sundby	Henry Petersen	
Odense	Simonsen og Møller	
Randers	S. Christoffersen & Co.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning v. Kaptajn Thygesen	

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 HK. PR. CYLINDER

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 Vandværkskedler.
2 Tærdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

EINAR SCHMITH

Befragtning & Klarering

AMALIEGADE 13

KØBENHAVN K.

Telf.: Palæ 8316-17 — Tel.-Adr.: Einarship

**AARHUS
STEVEDORE COMPAGNI**

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiverforeningen

Ældste og bedst kendte
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

DAMPKIBSSELSKABET

PACIFIC A/S

AMALIEGADE 33

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

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

NORDHAVNS-VÆRFTET A/S

KØBENHAVN

DANSKE SKIBSMÆGLERE

AARHUS

AUG. O. HERLØV

Statsautoriseret Skibsmægler

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

KOLDING

A. GJØRDING'S EFTF.

SVANE & GJØRDING

Statsautoriserede Skibsmæglere

KOLDING

BEFRAGNING ·-· KLARERING ·-· SPEDITION ·-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810—1811

BANDHOLM

ALFR. HOVMAND

SKIBSMÆGLER

BANDHOLM

Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:
»HOVMAND«

MARIAGER

P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1

Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

P. A. NIELSEN

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING
SPEDITION — ASSURANCE

FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 606

RANDERS

CARL HASSAGER & CO

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. „Hassager“

HOBRO

CHR. RØRHOLM

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

HOBRO

TELEFON 418

TELEGR. „RØRHOLM, HOBRO“

SVENDBORG

A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

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

DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

GRUNDLAGT 1893

NUMMER 49

FREDAG 21. DECEMBER 1945

52. AARGANG

FRA UGE TIL UGE

INTERNATIONAL HANDELSKONFERENCE
I 1946

Fra det henværende amerikanske Gesandtskab har Udenrigsministeriet modtaget et Memorandum af G. d. M. angaaende Afholdelse af en international Konference om Handel og Beskæftigelse i 1946.

Det frengaar af Memorandumet, at State Department i Washington til de derværende diplomatiske Missioner og til Pressen har overgivet et af en Eksportkomité under den amerikanske Regering udarbejdet Forslag til Udvidelse af den internationale Handel og Beskæftigelse, et Forslag, der eventuelt vil kunne tjene som Grundlag for nævnte internationale Konferences Forhandlinger.

I Forslaget, der endnu ikke i sin Helhed er fremkommet hertil, henstilles det, at der træffes Foranstaltninger til en Reduktion af de Skranker, som de enkelte Lande maatte have indført til Begrænsning af den internationale Handel, og at der træffes internationale Foranstaltninger til Opretholdelse af Beskæftigelsen. Det foreslaas endvidere, at der oprettes en international Handelsorganisation under de Forenede Nationers økonomiske og sociale Raad, hvilken Organisation vil kunne anvendes som Forum for internationale Forhandlinger om alle Spørgsmaal vedrørende den økonomiske Politik.

ATTER RUSSISK HANDELSREPRÆSENTATION I KØBENHAVN

Sovjetunionens Handelsrepræsentation i Danmark har genoptaget sin Virksomhed. Midlertidig Henvendelse ang. Oplysninger sker til Hotel »Cosmopolite«, Telefon Central 80.

DANSK-SPANSK HANDELSAFTALE

En ny dansk-spansk Handelsaftale kan ventes afsluttet i nær Fremtid.

Vareudvekslingen mellem Danmark og Spanien i Henhold til den sidste dansk-spanske Handelsaftale gik i Staa paa Grund af Transportvanskelighederne, saaledes at Handelsaftalen udløb, uden at de deri aftalte Kontingenter var fuldt udnyttet.

Efter Krigens Afslutning har Danmark modtaget en Del Varer fra Spanien, bl. a. Appelsiner og Citroner, og man regner med, at disse Varer kan afskrives paa den formelt udløbne Handelsaftales Kontingenter.

Gennem snart længere Tid har der mellem de danske Myndigheder og de spanske ved Minister Monrad Hansens Formidling været forhandlet om en ny dansk-spansk Handelsaftale, og efter hvad der udtales fra vel informeret Side, kan disse Forhandlinger snart ventes afsluttet.

Den nye dansk-spanske Handelsaftale kommer i alt væsentligt til at omfatte samme Varegrupper som de tidligere Aftaler. Det vil sige, at Danmark fra Spanien skal importere Frugt, Vin, Kork, Harpiks, Kærner (bl. a. Abrikoskærner, Mandler, Hasselnødkærner) og Bly.

Den danske Eksport til Spanien omfatter Industriprodukter, først og fremmest større Maskinanlæg. Desuden bliver der Tale om en Frøeksport og muligvis Klipfisk fra Færøerne.

Det ventes, at Handelsaftalen med Spanien kommer til at dreje sig om et Beløb som de tidligere Aftaler

med dette Land, det vil sige 10—12 Mill. Kr. hver Vej.

KØBENHAVNS HAVN

Ministeriet for offentlige Arbejder har godkendt, at der for Fremtiden anvendes følgende Fællesbetegnelser for de enkelte Dele af Københavns Havn, nemlig:

1. *Nordhavnen*, omfattende alle Havneanlæg N. for *Toldbodbommen*.
2. *Inderhavnen*, omfattende alle Havneanlæg mellem *Toldbodbommen* og *Langebrogade*.
3. *Sydhavnen*, omfattende alle Havneanlæg Syd for *Langebrogade*, og
4. *Prøvestenshavnen*, betegnende Havneanlægget ved det tidligere *Prøvestensfort*.

Betegnelsen *Yderhavnen* anvendes for den Del af *Nordhavnen*, som begrænses af *Toldbodbommen*, *Langeliniemolen*, *Læmolerne* og *Refshaleøen*.

FARVANDENE GIVES FRI

Forholdene har nu gjort det muligt at lade en Del af de Forbud falde, som under Krigen maatte udstedes mod Sejlads, Fiskeri o. s. v. i danske Farvande.

Ved en Bekendtgørelse af 27. Maj 1943 maatte Ministeriet for Handel, Industri og Søfart saaledes indføre forskellige Indskrænkninger i Sejlads, Ankring og Fiskeri i Limfjorden, i Farvandet ved Sjællands Rev og Nordkyst udfor Melby, ved Holbæk, ved Ellekilde Hage samt i Aabenraa Fjord, i Østersøen, i Indsejlingsfarvandet ved Esbjerg, i Skagerak og i Sundet udfor Københavns Havn.

Nu har Ministeriet i disse Dage ophævet alle disse Indskrænkninger. Det maa dog samtidig gøre Fiskerne og Skibsførerne opmærksom paa, at denne Ophævelse ikke maa opfattes som ensbetydende med, at Minefaren er borte i de paagældende Farvande.

MINISTRYGNINGEN

Marinens Pressebureau meddeler: I den forløbne Maaned (November 1945) er der i de danske Farvande ialt strøget 4 »Afstandsminer«, d. v. s. magnetiske eller akustiske Bundminer. Alle 4 Miner er strøget af tyske Minestrygere, der opererer i danske Farvande under dansk Kommando.

Med disse 4 Miner er der siden Kapitulationen strøget 45 Miner og siden Krigens Begyndelse 383. Hertil kommer 464 Afstandsminer, hvis Sprængning var fremkaldt af Skibe, og 229 af andre Aarsager, for Eksempel paa Grund af Eksplosion uden ydre Paa-virkning.

I November Maaned har 2 Skibe lidt Totalhavari, nemlig Motorgaleasen *Trio* af Nørresundby, der udfor Sæby minesprængtes i en af de stationære Havstokminer, som Tyskerne udlagde i Havstokken til Værn mod den kommende Invasion, hvorved teen Mand af Besætningen dræbtes, samt det hollandske m.s. *Amstel* af Rotterdam (2115 Tons), der minesprængtes Sydøst for Kelsnor udenfor den minestrogne Rute. Ingen af den 31 Mand store Besætning kom noget til.

Der er siden Kapitulationen totalforlist 14 Skibe i danske Farvande, heraf 11 danske.

Alle ovenfor nævnte Skibe er minesprængt udenfor de minestrogne Tvangsruiter.

Det totale Antal Bundminer, der siden Begyndelsen

er sprængt, anslaaes til ca. 1100, hvortil kommer en Del uobserverede Selvdetonationer.

Man kan maaske undre sig over det ringe Antal Miner, der efter Kapitulationen og indtil Dato er strøget i danske Farvande, men man maa her betænke, at Minestrygerne, der har arbejdet med at kontrollstryge Ruterne samt af navigationsmæssige Hensyn udvide Rutenes Bredde, selvfølgelig er begyndt at stryge fra Rutenes Midterlinie, hvor der som Følge af den under Krigen foretagne hyppige Minestrygning og almindelige Handelsskibssejlad kun er meget faa Miner tilbage.

Man regner i den danske Minestrygningstjeneste med, at Antallet af strøgne Miner pr. Maaned vil forøges, saasnart Minestrygerne paabegynder Strygningen udenfor de 200 Meter, der under Krigen var Rutenes normale Bredde.

Indtil den 1. December dette Aar har man med danskbemandede Minestrygere til Trods for en overordentlig vanskelig Start paa Grund af materielle og personelle Vanskeligheder siden Kapitulationen strøget en Distance paa ca. 24,000 Sømil med en total Strygetid af 2400 Timer.

Dette Arbejde har som Resultat givet, at følgende Ruter er blevet aabnet for dansk Trafik: Ruten fra Odense til Aarhus, Storebæltsoverfarten, Kalundborg Fjord, Sideruten til Grenaa (Ruten, der fører fra den vestlige Kattegat-Rute ind til Grenaa) samt Sideruten til Hundested (Ruten, der fører fra Isefjorden ud til Forbindelsesruten mellem Sundet og Storebælt).

Der er efter Kapitulationen fra privat Side fremkommet en Mængde Anmodninger om Minestrygning uden for de engang fastlagte Ruter, f. Eks. Strygning af nye Ruter, Strygning af Fiskepladser, af Felter for Sandsugere, af Omraader omkring Vrag o. s. v. Naar disse Anmodninger paa indeværende Tidspunkt ikke har kunnet imødekommes, skyldes det flere Forhold, dels at Arbejdet med Færdigstrygning og Udvidelse har krævet hele den tilstedeværende Minestrygerstyrkes fulde Indsats, dels at Afmærkning af nye Ruter eller Felter vil belaste Fyr- og Vagervæsenet ud over Bristepunktet, idet det forhaandenværende Afmærkningsmateriel: Lystønder, Bøjer og lignende paa nuværende Tidspunkt er udlagt paa de normale Ruter. Endvidere maa man ikke glemme, at de anvendte Minestrygere alle enten har været anvendt under Krigen eller har ligget paa Havets Bund, som Tilfældet er for Hovedparten af de danske Minestrygere, der sænkedes den 29. August 1943, og af disse Grunde trænger haardt til Eftersyn paa Værft.

Af praktiske Grunde foregaar disse Eftersyn netop nu i Vinterperioden, men de fremsatte Anmodninger er dog ikke glemt, og man vil senere komme tilbage til Opfyldelsen af disse, saa vidt det overhovedet er gør ligt.

FRA U. S. A.

Senatet har med 36 Stemmer mod 28 vedtaget at Snægte at forny Tilladelsen til Chartring af amerikanske Handelsskibe, der endnu befinder sig paa udenlandske Hænder. Senatet kræver, at disse Skibe enten skal sælges eller tilbagegives. Paa engelske Hænder befinder der sig saaledes ca. 400 chartrede amerikanske Skibe, og Rusland har 120 amerikanske Skibe i Timecharter.

Senatets Beslutning blev truffet under en Debat om Oprettelsen af en Handelsflaade, der var i Stand til at bestride mindst Halvdelen af De forenede Staters oversøiske Skibstrafik.

I norske Skibsfartskredse har man modtaget denne Meddelelse med stor Interesse og mener, at Bestemmelsen er truffet af de amerikanske Skibsfartsmyndigheder, fordi man vil stramme Kravene til de allierede Regeringer.

Det ventedes almindeligvis, at de Lande, der for

Øjeblikket benytter chartrede amerikanske Skibe, vil faa tilbudt Tonnage til Købs til meget rimelige Priser, men de norske Skibskredse antager, at Senatets Bestemmelse er et Fingerpeg om, at Amerikanerne nu vil fastsætte deres egne Priser eller ogsaa forlange Skibene leveret tilbage.

Norge har for Tiden 23 Skibe i Fart, som er charret i U. S. A., og de norske Redere er ikke interesseret i at købe Liberty-Skibe og Tankbaade, som er for langsomme til at opfylde Efterkrigstidens Krav om Hurtighed.

Statsrederiet »Northship« med Direktør Falck i Spidsen har derimod vist stor Interesse for 4 C 1-Lastskibe, som skal være hurtige og solide nok til at staa sig i en fremtidig Konkurrence.

»Vi vil være meget glade for at købe disse 4 Skibe til en rimelig Pris,« udtaler Direktør Falck til Associated Press, »men endnu har vi ikke modtaget noget Tilbud fra den amerikanske Regering, og vi kan ikke foretage os noget, førend vi hører til Sagen ad de normale Veje.«

NORGES HANDEL

Den norske Handelsstatistik for Oktober foreligger nu og giver følgende Tal for Landets Udlandshandel: Eksport 29,0 Mill. Kroner og Import 156,4 Mill. Kroner, altsaa et Importoverskud paa 127,4 Mill. Kroner.

I Aarets ti Maaneder har Importværdien andraget 978,34 Mill. Kroner og Eksportværdien 245,86 Mill. Kroner mod henholdsvis 630,31 Mill. Kroner og 452,64 Mill. Kroner i Fjor.

De største Importposter i Oktober Maaned var Brændselstoffer, Smørelser etc. ca. 19 Mill. Kroner, Transportmidler 17,6 Mill. Kroner, Garner 14,3 Mill. Kroner, Jern og Staal 9,64 Mill. Kroner, Kød og Kødvarer 9 Mill., Metaller 7,7 Mill., Kaffe, The, Kakao m. m. 8 Mill., Korn 7,5 Mill., Tobak 6,3 Mill., Træmasse, Cellulose, Papir 6,2 Mill., Tøjer, Baand etc. 5 Mill., ikke-elektriske Maskiner 3,9 Mill. samt Gumi og Gummivarer 3,66 Mill. Kroner.

De største Poster paa Eksportsiden var Gødning for 9,4 Mill., forædlede Træprodukter 5,9 og Fisk og Fiskekonserves for 5,4 Mill. Kroner.

NORSK SKIBSFART

Firmaet Joachim Grieg og Co. har givet en Række interessante Oplysninger om norsk Skibsfart paa Udlandet i den kommende Tid. En Række Wilhelmsen-Skibe er i Fart, og flere sejler allerede paa Sydafrika, New Zealand og Australien.

I disse Dage afgaar der Skib til Indien og flere er allerede paa Vej hjem derfra. I Slutningen af Maaned afgaar der Skib til det fjerne Østen, og Ruten vil efterhaanden komme ind i en mere fast Gænge, naar man faar flere Skibe. Det er for Størstedelens Vedkommende svensk Last, der gør det muligt at sende Skibe til det fjerne Østen.

FRA NORSKE VÆRFTER

Det første af de to Damptankskibe, som Tyskerne satte under Bygning paa Frederikstad mekaniske Verksted i 1940 og som siden har staaet paa Beddingen, blev søsat fornyligt. Skibet, der er paa 7200 Tons d.w., skal udrustes med en F.M.V. Dampmaskine paa ca. 2300 HK og har 19 Oliekanter paa tilsammen ca. 9000 kbm.

Skibets Hoveddimensioner er 385×57×28,3 Fod. Skibet fik ikke noget Navn ved Stabelafløbningen, da det er Hensigten at udbyde det til Salg, og det maa saa blive vedkommende Rederis Sag at døbe det. Det samme gælder Søsterskibet, der skal søsættes i Januar eller Februar.

Ogsaa i Porsgrunn er der blevet søsat et Tankskib, som i sin Tid blev bestilt af Tyskerne ved det dervæ-

Ugens Fragtberetning.

Selv om vi nærmer os Aarets største Højtid, og Aktiviteten paa Fragtmarkederne under normale Forhold vilde være stærkt begrænset, saa tyder alle de i Dag foreliggende Rapporter paa, at Tempoet endnu i Aar ikke er paavirket af de kommende Helligdage.

Fra de oversøiske Markeder meldes om uforandret stærk Aktivitet i alle Trades, og det er stadig de transatlantiske Markeder, der ligger i Teten. Tildelingerne til disse Markeder har været i jævn Stigning i den sidste Tid, og det er som sædvanlig Transporterne af de livsnødvendige Levnedsmidler, der faar de største Tildelinger. Der er saaledes sluttet betydelige Mængder Tonnage for Korn fra saavel Canada som Northern Range til UK. og kontinentale Destinationer. Endvidere meldes om store Slutninger af Sukker fra saavel Cuba som San Domingo til UK./Cont. til UMA.-Raten, der er 74/- for alle Størrelser, Option San Domingo Lastning til 5/- mindre. Endvidere gøres der stadig en hel Del Forretninger med Kul fra Hampton Roads til forskellige europæiske Destinationer. Som omtalt i en tidligere Artikel kniber det tilsyneladende for Amerikanerne at opfylde de indgaaede Aftaler til forskellige af de europæiske Lande, men dette gælder aabenbart ikke for Sverige, hvorfra der foreligger Meddelelse om, at Amerikanerne ikke alene har afskibet det lovede Kvantum, men at de til og med har faaet mere, end der var lovet. UMA.-Raten for disse Laster ligger paa 75/- for indtil 4000 Tons Baade og mellem 55/- og 43/- for de øvrige Størrelser. Af andre konkrete Slutninger kan nævnes, at nogle enkelte Baade er sluttet for Hvede fra U.S. Atlantic til Lissabon til 56/3d. pr. Ton.

Fra River Plate meldes om enkelte Slutninger af

UMA.-Baade til de fastsatte Rater. Buenos Aires/Lissabon er saaledes sluttet til \$30, Buenos Aires/Antwerpen er sluttet til den nye UMA.-Rate, der er 81/- imod tidligere 86/-. Raten til Danmark er fastsat til 95/-.

For de øvrige oversøiske Markeders Vedkommende skal nævnes, at Efterspørgslen efter Skibsrum fra Sydafrika til forskellige Destinationer er stadig lige stærk. Fra Durban til Aden er sluttet en stor Baad til 60/-, fra Durban eller Lourenco Marques til Suez eller Port Said er betalt henholdsvis 67/6d. og 72/6d., Option begge Havne til 73/3d. Iøvrigt sluttet der stadig Malm fra Sydafrika til Northern Range og UK. til uændrede Rater, og ogsaa Saltfarten fra Aden til Calcutta har faaet tildelt et Par større Baade til de hidtil gældende Fragter.

Paa de europæiske Markeder er der stadig nok at gøre for al disponibel Tonnage. Vinteren har naturligvis lagt en Dæmper paa Aktiviteten i Trælastfarten fra Østersøen til UK./Cont., men der findes dog stadig adskillige Laster i Markedet, baade for DBB., Props og Træmasse. Ligeledes har der været Aktivitet i Malmafskibningerne fra Oxelø Sund til UK. Fra England til Skandinavien har Tilgangen paa Laster været noget bedre. Der er saaledes foruden de sædvanlige Kul- og Kokslaster adskillige Laster Jern- og Staalvarer, ligesom der ogsaa stadig kommer nye Laster af Hvede fra Liverpool til forskellige Havne i Finland i Markedet. Fra Polen gaar det kun smaat med Kul til Danmark, hvorimod der kommer ikke helt ubetydelige Kvantiteter fra Ruhrdistriktet, for Størstedelens Vedkommende afskibet over Emden.

rende Værft, Porsgrund mek. Verksted. Det er paa 600 Tons d.w. og er Værftets Byggenummer 119.

Skibets videre Skæbne er uvis, da det maa anses for at være allieret Krigsbytte.

FRA SVENSKKE VÆRFTER

Ekensberg Værftet fejrede den 20. December sit 75 Aars Jubilæum. Den første Begyndelse til Værftet viste sig i 1870, da Transportbolaget i Stockholm anlagde et lille Reparationsværft for Pramme og Bugserbaade paa Stedet. I 1924 gik Transportbolaget imidlertid fallit og Værftet overtoges derefter af A/B Ekensberg varv, der drev Virksomheden videre i større Stil, indtil Værftet i 1942 blev overtaget af Salénkoncernen, der yderligere opbyggede og moderniserede Anlæggene. Mange Nybygninger er blevet leveret de sidste Aar, Minestrygere, Bugserbaade og Lastskibe. En 3000 Tonner er nu under Bygning, og man kan bygge Skibe op til 4500 Tons. Værftet har Bestillinger flere Aar frem i Tiden.

*

Den 14. December søsattes paa Lindholmens varv et Lastmotorskip til Rederiaktiebolaget Diana i Stockholm.

Skibet, der er paa 2950 Tons d.w., har følgende Hoveddimensioner: Længde 261', Bredde 41', Dybde til Hoveddæk 20' 11", Middeldybgaende 19'. Hovedmaskineriet, der er anbragt agterude, bestaar af en Polardieselmotor, Type M58M, 8-cylindret, 2-Takts udviklende normalt 1310 IHK.

Føreren faar sin Beboelse i Dækshuset midtskibs, mens de øvrige Officerer og Mandskabet har deres Beboelse agter.

*

Den svenske Flaades hidtil største Destroyer søsattes den 15. December i Malmø i Overværelse af blandt andre Statsminister Per Albin Hansson og Forsvarsminister Allan Vougt. Statsministeren fremhævede ved denne Lejlighed i en Tale, at den ny Jager vil danne et værdifuldt Krafttilskud til Flaaden, og meddelte, at Kongen havde bestemt, at dens Navn skulde være *Öland*.

HAVNE-KONFLIKTEN I ENGLAND BILAGT

Den engelske Havnearbejderkonflikt er bilagt, idet Havnearbejdernes Repræsentanter tiltraadte Overenskomsten med Arbejdsgiverne paa Grundlag af en Mindstedagløen paa 19 shillings med tilbagevirkende Kraft til den 26. November i Havnene. Spørgsmaalet om 40-Timers Arbejdsugen blev stillet i Bero, da det behandles af Fagforeningerne som et landsomfattende Problem. Arbejdsgiverne er allerede gaaet ind paa den af Regeringens Undersøgelseskommission afgivne Rapport.

Danske Søfarendes Mindefond

Paa Handelsministerens derom nedlagte Forestilling har det under 4. December 1945 behaget Hans Majestæt Kongen at bestemme, at de i § 3 i Lov Nr. 383 af 9. August 1945 om visse Hædersgaver til danske Søfrende og Fiskere og deres efterladte ommeldte Hædersgavebeløb vil være at tillægge »Danske Søfarendes Mindefond af 1945«, jfr. Lov Nr. 480 af 1. Oktober 1945.

FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Dødsfald

En kendt, gammel Kaptajn fra Dampskibsselskabet »Øresund«, *E. L. Holst*, er død, 90 Aar gammel.

Kaptajn Holst, der var født paa Agersø, hvor Faderen var Præst, kom efter endt Uddannelse ind i D.F.D.S., hvor han blev Fører af Dampskibet *Stockholm*, der gik i Fart mellem København og Malmö. Da D.F.D.S. i 1900 solgte hele Øresundstrafiken og alle de Skibe, der hørte til denne Trafik, fulgte Kaptajn Holst med ind i det nyoprettede Øresundsselskab. Han førte gennem mange Aar Hjuldamperen *Gefion* og senere Dampskibet *Malmö*. I 1925 tog han sin Afsked.

Svenske Linie-Rederier genoptager Sejladsen paa København

De svenske Linie-Rederier, hvis Skibe før Krigen regelmæssig anløb København, har nu genoptaget Sejladsen, og for et Par Dage siden ankom det første svenske Ruteskib til Frihavnen. Det var Orient-Liniens Motorskib *Sagoland*, der kom med Sydfrugter fra Levanten. Senere ankom det svenske Rederi Transatlantic's Motorskib *Baranduna* med 2000 Tons Bly og en Del Stykgods fra Australien. Begge Linier repræsenteres her af Firmaet C. K. Hansen.

Redningsvæsenets Beretning for 1944—45

Det danske Redningsvæsen har udsendt Beretning om Virksomheden i Tiden fra 1. April 1944 til 31. Marts 1945, og det fremgaar heraf, at der ved de danske Kyster i Aarets Løb har været 77 Redningsforetagender. I samme Tidsrum er der reddet 28 Mennesker, og det samlede Antal Reddede siden Redningsvæsenets Start for 93 Aar siden naar dermed op paa 11,927.

Grækenlands Handelsflaade

Fra Athen meddeles, at den græske Handelsflaade i Henhold til officielle Meddelelser for Øjeblikket kun bestaar af 118 Skibe, der alle er i en meget daarlig Tilstand, hvad der svarer til 22 pCt. af Landets Førkrigstonnage.

De græske Redere ønsker nu at købe et stort Antal Skibe i Amerika, idet Indkøbene skulde ske under Statskontrol, men da Grækenland ikke raader over den nødvendige udenlandske Valuta, afhænger Planerne af, om U. S. A. er villig til at stille de nødvendige Kreditter til Raadighed.

Amsterdams Havn

Amsterdams Havn er alter tilgængelig for Skibe af enhver Størrelse, meddeler de derværende Havnemyndigheder, og den sædvanlige hurtige Ekspedition kan paaregnes. De indenlandske Vandveje er ligeledes farbare og rensede for Vrag o. lign., saa Amsterdam nu har direkte Forbindelse med Lægtene til Rhinen.

St. Lawrencefloden lukket

Trafikken paa St. Lawrencefloden er nu ophørt for Vinteren og vil først komme i Gang igen til Foraaret.

Schweiz bygger Flaade

Schweiz er øjensynligt i Færd med at opbygge en ny Handelsflaade. »Evening Standard« meddeler saaledes, at Sunderland-Skibsværftet af Sø- og Handelskompagniet i Genève har faaet i Ordre at bygge et 10,000 Tons Motorskib med en Hastighed af 13 Knob. Saa vidt vides er dette det første Handelsskib, som specielt bygges for Schweiz. Der kan ventes yderligere Ordre fra Schweiz.

S/S Linda

Rederiet Lauritzens Damper *Linda* blev Onsdag den 12. December ramt af en Mineeksplosion, mens Skibet befandt sig ca. 10 Sømil Nordost af Fornæs Fyr paa Rejse fra Hobro til Portugal med en Ladning Kartofler. Skibet var fuldstændig tæt, men Maskinen ubrugelig efter Eksplosionen. Besætningen kom heldigvis intet til.

Det antages, at Skibet har passeret over en magnetisk Mine paa Bunden, og at det er Rystelserne ved Eksplosionen, der har paavirket Maskinen, mens Skibet ikke er blevet ramt af selve Eksplosionen.

Svitser Bjergningsdamper *Sigyn* afgik fra København og naaede efter en stormfuld Rejse op til Havaristen, der derefter slæbtes til Helsingør.

S/S Avance

Damperen *Avance*, hjemmehørende i Korsør, paa Rejse med en Ladning Brunkul er Natten til Lørdag grundstødt paa Elefantgrunden ved Korsør.

Avance stod haardt paa Grunden, og Svitser sendte Bjergningsdamperen *Ægir* fra Helsingør til Assistance. Senere afgik Bjergningsdamperen *Sigyn* fra København med Lægtene *Sif* for at assistere ved Bjergningen.

Grundstødning

Dampskibsselskabet »Progress« Damper *Ulrik Holm* er tidlig Søndag Morgen grundstødt ved Segersta udfor det sydlige Ølands Østkyst. Det var haardt Vejr med Sne og Taage, da Grundstødningen skete, og Skibet er læk i Last-rummet, men nogen overhængende Fare er der ikke. Redningsbaade og Bjergningsdamper er gaaet ud til Havaristen.

Størstedelen af Lasten maa bjærges med Lægtene eller kastes over Bord, for der kan gøres noget Forsøg paa at bringe Skibet flot.

Ulrik Holm, som var paa Vej til København med Trælast fra Sverige, er paa 2500 Tons og har en Besætning paa 23 Mand. Søndag Eftermiddag var Vejrforholdene rolige, og man haaber at faa Skibet af Grunden. Det staar haardt paa Stenbunden.

»Sveadrott« grundstødt ved Marstrand

Svea-Bolagets 15,000 Tons Damper *Sveadrott*, der kom fra Port Arthur ved den mexicanske Golf med en fuld Ladning Olie til Gøteborg, grundstødte Lørdag Eftermiddag ved 17-Tiden ud for Paternoster.

Der var i det haarde Vejr store Fare for, at Skibet skulde blive slaaet i Stykker, og ved 19-Tiden besluttede Kaptajn og Besætning at forlade Havaristen, som da laa og huggede paa Grunden. Lodsbaaden fra Marstrand kom ind dertil med den første Del af Besætningen, og ved 21,30 Tiden indbragte to Motorredningsbaade ialt 26 Mand. *Sveadrott* var bygget i 1938 i Malmø. Ladningen bestod af 13,650 Tons Raaoilie.

Minesprængning

8 Sømil Nordvest for Gilleleje Havn skete der fornylig en Mineeksplosion, hvorved Fiskekutteren *Rota* af København sank med sin Besætning, bestaaende af Fader og Søn, Sigvard Sørensen og Svend Sørensen. En Gillelejefisker, som laa i Nærheden af Ulykkesstedet, sejlede straks til Assistance, men han kunde kun se en stor Olieplet paa Vandoverfladen, hvor Eksplosionen havde fundet Sted.

»Trivia«s Forlis

Den ydre Sejlroute rundt om Falsterbo, hvor *Trivia* minesprængtes, sandsynligvis af en Mine af ukendt Type, er indtil videre spærret. Chefen for den svenske Marine meddeler, at det nu anses for sandsynligt, at *Trivia* minesprængtes i den ydre Sejlroute rundt om Falsterbo, som var strøget for Miner paa svensk Foranledning. Der har antagelig været Tale om en akustisk Mine af en for de svenske Myndigheder ukendt Type.

Sunket i Kattegat

Den finske Bugserbaad *Luis* fra Helsingfors forulykkede d. 15. Decbr. i Kattegat, men Besætningen, som bestod af 11 Mand, reddedes af den svenske Fiskerbaad *Rozy* af Hönö.

Tysk Trawler strandet paa Fano

En stor tysk Trawler *Senator Tretühl* er forleden strandet ved Rindby Strand paa Fano. Redningsbaaden gik ud til Trawleren, men Besætningen vilde ikke gaa fra Borde. I Løbet af Natten sprang Baaden imidlertid læk, og Redningsbaaden blev tilkaldt og bjærgede Besætningen — 15 Mand — i Land. Den strandede Trawler var paa Vej til Cuxhafen.

FRA SØRETERNE

M/S Malaya

I Sø- og Handelsretten afholdtes fornylig Søforhør i Anledning af Motorskibet *Malaya*'s Forlis den 27. Juni 1941. Skibet tilhørte Ø. K., og for Rederiet var mødt Skibinspektør, Kaptajn F. Tillisch og Kontorchef R. Nilsson. Forhøret fandt Sted hos Vicepræsident Høve og overværedes af en Række Paarørende til de omkomne. Skibet havde en Besætning paa 49 Mand, og kun 6 af dem overlevede Forliset. 26 af de omkomne, deriblandt Kaptajn Kragelund, var Danskere.

Vicepræsidenten oplæste en Rapport fra 4. Styrmand P. C. Embleton, der er Englænder. Embleton oplyser, at der den 27. Juni 1941 Kl. 0,05 blev slaaet Alarm. Størstedelen af Mandskabet kom op paa Dækket. Kl. 0,30 observeredes fra Kanontaarnet agter Styretårnet fra en Under-vandsbaad, og Kl. 0,31 ramtes *Malaya II* af en Torpedo. I nogle Lastrum havde man Dynamit, og den eksplo-derede. Skibet sank i Løbet af 4—5 Minutter.

Vicepræsidenten udtalte i Tilslutning hertil: Lad os mindes disse Mænd, der satte Livet til paa deres for Samfundet saa vigtige Gerning. (Alle rejste sig.)



Vort Varemærke er Garanti
for de bedste Skibsfarver.

Af de overlevende var kun een til Stede, Matros P. J. Lindegaard Hansen, der forklarede, at han opholdt sig agter i Kabytten, da Alarmen lød. Han gik op paa Dækket, men havde intet at foretage sig. Kun de, der skulde assistere ved Kanonerne, havde Pligt til at blive paa Dæk, og de fleste andre gik derfor ned igen. Lindegaard Hansen blev imidlertid paa Dæk og talte med Matroserne N. P. Sørensen og Jensen. Pludselig saa de et Lysglimt fra en Eksplosion, det var en Hollænder, der gik ved Siden af dem, og straks efter eksploderede *Malaya*. Dynamitladningen var ramt, det hele var splintret, og Skibet sank øjeblikkelig. Lindegaard Hansen sprang overbord. Hvad der blev af hans to Kammerater, ved han ikke. Muligvis har de villet se at komme hen til Baadene, men de var slaaet i Stykker. De fleste gik ned med Skibet. Da alt var stille, var der 10—11 i Vandet. De svømmede rundt og holdt sig fast til Svømmeveste eller Vragrester, der efterhaanden kom op. Kl. 4 blev de taget ombord paa et Ledsageskib, men der var kun 6 tilbage. De andre var efterhaanden druknet.

S/S Jessie Mærsk

A. P. Møllers Damper *Jessie Mærsk* blev sænket i 1942, og der har været afholdt Søforhør i den Anledning. Forleden Dag var der imidlertid Søforhør i Sø- og Handelsretten angaaende Englændernes Overtagelse af Skibet.

Kaptajn M. Godfredsen forklarede, at Skibet var paa Rejse fra Casablanca til Aalborg med en Ladning Fosfat, da man den 9. April 1940 300 miles SV for Irland i Radioen hørte, at Danmark var blevet besat. Kaptajnen besluttede at anløbe irsk Havn. Den 12. April om Morgenen gjorde Mandskabet Mytteri og tvang Føreren samt 1. Styrmand til at sejle til Cardiff, hvor Skibet blev beslaglagt af Englænderne. Føreren forlangte, at de syv Mand, der havde forøvet Mytteri, blev taget i Land og fængslet, hvilket ogsaa skete, men de blev løsladt den næste Dag, idet de havde forklaret, at de kun havde efterkommet en Ordre, udsendt fra B. B. C.

Kaptajnen afgav Forklaring til Admiralitetet og sagde, at han kun vilde have søgt irsk Havn for at undgaa, at Skib og Last blev beslaglagt. Han accepterede at ville sejle under engelsk Flag, hvis de, der havde gjort Mytteri, blev fjernet fra Skibet. Den 28. April blev Kaptajnen og 1. Styrmand A. P. Hansen imidlertid beordret i Land, og de maatte ikke vise sig ombord paa Skibet. 2 Detektiver kom ombord. Det viste sig, at der var blevet aabnet til en Ballasttank, og en betydelig Vandmængde var trængt ind i Maskinrummet. Kaptajnen mener, at der er sket Anmeldelse for Sabotage, og da han og 1. Styrmand var de eneste Officerer ombord paa Skibet den paagældende Aften, blev de fjernet fra Skibet. De var indlogeret i et privat Hjem i Avonmouth.

Den 30. Maj blev de imidlertid pludselig arresteret og indsat i Horfield Prison, hvor de hensad til den 13. August.

Derefter meldte de sig til Poolen, og Kaptajnen fik anvist et andet dansk Skib. *Jessie Mærsk* havde faaet en skotsk Kaptajn. Han forklarede videre, at der ikke blev angivet nogen Grund for Frængslingen, ligesom der intet Retsmøde fandt Sted. Tre Matroser, der næglede at sejle sammen med dem, der havde forøvet Mytteri, blev anholdt og sad fængslet i 5 Maaneder. Paa et senere Tidspunkt havde Kaptajnen faaet Tilbud om at overtage *Jessie Mærsk*, men paa det Tidspunkt var han Fører af *Vancouver*.

S/S Michael Jebson

I Aabenraa Søret er afholdt Forhør i Anledning af Aabenraa-Damperen *Michael Jebson's* Forlis i 1942 i Farvandet Nord for Cuba. For Rederiet mødte Direktør Bernh. Koberg, Aabenraa, samt Skibets Fører, Kaptajn R. Dyrhøj-Nielsen, Endelave.

Kaptajnen fremlagde Rapporten og forklarede, at *Michael Jebson*, der var paa 3500 Tons, havde sejlet i udenrigs Fart siden 1925. Skibet kom under engelsk Flag i Juni 1942 og sejlede for engelsk Regning. Den 4. August 1942 forlod Skibet Barbados med 2750 Tons Sukker bestemt til England. *Michael Jebson*, der gik i Konvoj, blev den 14. August Kl. 6,30 torpederet og sank i Løbet af 1 Minut. Mandskabet bestod af 47 Mand, hvoraf 32 Kinesere, og ved Forliset omkom 7 Mand. Heraf var 2 Danske, 2 Maskinmester J. H. Bach og 3. Maskinmester E. J. Granne, de øvrige 5 omkomne var Kinesere. Af det reddede Mandskab blev 2 Danskere saaret og ført til Hospital paa Cuba. Skibets Papirer gik alle tabt ved Forliset.

Paa Rederiets Vegne oplyste Direktør Koberg, at *Michael Jebson* er opført paa Fortegnelsen over de Skibe, for hvis Tab der betales Erstatning.

PERSONALIA

75 Aar

Tidligere Lodskaptajn ved Københavns Lodseri, Kaptajn J. M. Jensen, fylder 75 Aar Søndag den 23. December. Lodskaptajnen tog sin Afsked i 1937 efter 24 Aars Tjeneste ved Københavns Lodseri.

Tirsdag den 25. December fylder tidligere Fører i D/S *Vendila*, Kaptajn H. C. Marker, 75 Aar. Kaptajn Marker forlod Søen i 1930.

Lørdag den 29. December fylder tidligere Fører i D/S *Dannebrog*, Kaptajn A. O. Grove, 75 Aar. Kaptajn Grove forlod Søen i 1922.

70 Aar

Prokurist og Skibsinpektør i Svitzers Bjergningsentreprise, Kaptajn J. Christensen, fylder 70 Aar Fredag den 4. Januar.

60 Aar

Onsdag den 19. December fyldte Fører i J. Lauritzens Rederi, Kaptajn J. F. Larsen, 60 Aar. Kaptajn Larsen er Fører af S/S *Kathja Lau*.

Onsdag den 26. December fylder Kaptajn P. A. Larsen, Odense, 60 Aar. Kaptajn Larsen var ved Krigsudbruddet Fører af M/S *Ruth*, A. E. Sørensens Rederi, senere forlist under England, og vendte 7. Oktober 1945 hjem igen som Fører af M/S *Lillea*.

50 Aar

Fører i Paketrederi Merkur, Kaptajn Aa. S. Hintze, fylder 50 Aar Lørdag den 29. December.

Jubilæer

Den 11. December kunde Kaptajn Soren A. Winther, s.s. *Jelva Lau*, fejre det saa sjældne 30 Aars Jubilæum som aktiv Fører.

*

Den 11. December kunde Kaptajn Soren Alstrup Nørholm, s.s. *Lotta Dan*, fejre 25 Aars Jubilæum som Fører.

*

Den 22. December fejrer Kaptajn Hans Chr. Hansen, s.s. *Ulla*, 25 Aars Jubilæum som Fører.

Ændringer i Aktieselskabsregistret

Register-Nr. 13,311: »Dampskibsselskabet Solnæs A/S« af København. Ene-Prokura er meddelt: Christian Martin Andersen.

DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

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

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR
AMALIEGADE 33. KØBENHAVN K

Abonnement

Redaktør:

Telefon *Central 17030

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

KAY JUNGEBSEN

samt paa alle Postkontore:

DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

NYBYGNINGER

SKIBS-MASKIN- OG
KEDELREPARATION

Aalborg Værft A/S

Telegram-Adr.: YARD

Statstelefon: 9

SKULD

Stiftet: 1897

PROTECTION & INDEMNITY
HYRE- & EFFEKTFORSIKRING
STRIKEFORSIKRING

Amaliegade 33
KØBENHAVN

TEL. 16.861

PENSIONS FORSIKRINGS ANSTALTEN A/S



HAMMERENSGADE 6
KØBENHAVN K. - C. 7809

REDERI, OG HANDELSSELSKABET

MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL - KOKS - GINDERS OG BRIKETER

KØBENHAVN K
Telefon: 9246

Telegramadr.:
MONTANAKUL

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



Viking
Kompasser
Viking
Loddemaskiner
Chronometre
Sekstanter
Marinekikkerter

InJehavere
SØLVER & SVARRER
Norsk statsant. Kompassrettere
Forlæs U. Katalog

CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846

TEL. ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.